



FONTE: SITO UFFICIALE DELL'VIII CONGRESSO EUROPEO ITS <http://2011.itsineurope.com>

L'EDIZIONE 2011 DEL CONGRESSO EUROPEO SUGLI ITS SI SVOLGERÀ IN FRANCIA, NELLA CITTÀ DI LIONE, DAL 6 AL 9 GIUGNO PROSSIMI, ED AVRÀ COME TEMA PRINCIPALE "LA MOBILITÀ INTELLIGENTE: I SISTEMI ITS PER UN TRASPORTO SOSTENIBILE DELLE PERSONE E DEI BENI NELL'AMBITO DELLE REGIONI URBANE".

L'EVENTO SARÀ UN'IMPORTANTE OCCASIONE DI RIFLESSIONE ED ANALISI IN MERITO ALL'APPLICAZIONE DELLA DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CHE ISTITUISCE IL QUADRO GENERALE PER LA DIFFUSIONE DEI SISTEMI INTELLIGENTI DI TRASPORTO NEL SETTORE DEL TRASPORTO STRADALE E NELLE INTERFACCE CON ALTRI MODI DI TRASPORTO, PIÙ NOTA COME "DIRETTIVA ITS", IL CUI PRINCIPALE OBIETTIVO È DI ASSICURARE LA COM-

PATIBILITÀ, L'INTEROPERABILITÀ E LA CONTINUITÀ DEI SERVIZI ITS IN TUTTO IL TERRITORIO DELL'UNIONE EUROPEA. TRA LE TEMATICHE SELEZIONATE DALL'APPOSITO COMITATO SCIENTIFICO PREPOSTO ALL'ELABORAZIONE DELLE SESSIONI PLENARIE E TECNICHE DEL CONGRESSO ITS, FIGURANO LE SEGUENTI: GESTIONE CO-MODALE DEL TRASPORTO URBANO, ELETTROMOBILITÀ, DAI SISTEMI COOPERATIVI AI SISTEMI DI MOBILITÀ INTEGRATA, DAL CONCETTO DI SISTEMA INTELLIGENTE ALLA SUA PRATICA ED EFFICACE ATTUAZIONE, GESTIONE POLITICA ED ECONOMICA DEGLI ITS, INFORMAZIONE E COMUNICAZIONE: FORNITORI ED UTENTI, I SISTEMI ITS PER CITTÀ IN EVOLUZIONE ED APERTE AL CAMBIAMENTO. PER MAGGIORI INFORMAZIONI SUL CONGRESSO ITS DI LIONE, SI PUÒ VISITARE IL SITO <http://2011.itsineurope.com>

PARLAMENTO EUROPEO

► nel corso della sessione di metà marzo della commissione TRAN, Trasporti e Turismo, gli eurodeputati hanno discusso, fra gli altri temi, il Piano d'Azione sulle applicazioni del sistema GNSS (Global Navigation Satellite System), giungendo ad un accordo per l'adozione di una Relazione d'iniziativa in materia, nonché la Relazione sulla proposta di Direttiva c.d. Eurovignette III, presentata dall'eurodeputato socialista belga Said El Khadraoui, nell'ambito della fase di seconda lettura della procedura legislativa ordinaria, sulla quale la commissione TRAN è chiamata a pronunciarsi entro metà aprile per possibile adozione in sessione plenaria durante il mese di giugno.

COMMISSIONE EUROPEA

► la Commissione ha avviato una consultazione pubblica sull'iniziativa comunitaria "Europe 2020 Project Bonds", ("prestiti obbligazionari Europa 2020 per il finanziamento di progetti") con l'obiettivo di sviluppare il finanziamento di progetti a lungo termine, in particolare nel settore delle infrastrutture (trasporti, energia, telecomunicazioni). Inoltre, in merito alle Reti Transeuropee di Trasporto, il Coordinatore europeo responsabile dell'andamento del Progetto Prioritario 1 Berlino-Palermo, l'irlandese Pat Cox ha recentemente effettuato una visita in Austria (Innsbruck) ed in Italia (Bolzano), incontrando le autorità di entrambi i paesi e discutendo con loro i progressi sinora realizzati in merito al cosiddetto Corridoio del Brennero.

CONSIGLIO

► nel corso del mese di febbraio il Consiglio UE Trasporti si è riunito in sessione informale per uno scambio di opinioni in merito alla futura proposta legislativa di revisione delle linee guida sulle RTE-T (Reti Transeuropee di Trasporto) che la Commissione europea dovrebbe presentare entro l'estate. Al Consiglio hanno preso parte non solo i rappresentanti degli Stati Membri della UE, ma anche il Vice Presidente della Commissione europea Siim Kallas, Commissario ai Trasporti, ed il Presidente della commissione europarlamentare TRAN, Brian Simpson. I delegati ministeriali si sono trovati concordi sulla necessità che le future linee guida RTE-T rafforzino e sviluppino maggiormente il cosiddetto core network, ma hanno mostrato divergenze in merito ai criteri di identificazione del core network stesso.

ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

► su iniziativa del COPER I, Comitato Permanente dell'ASECAP sulle concessioni ed il pedaggio, i membri del Consiglio Direttivo dell'Associazione europea sono stati invitati ad illustrare e discutere, la situazione del comparto autostradale nei loro rispettivi paesi. Questa approfondita analisi intende offrire una fotografia, quanto più possibile aggiornata, dei membri Asecap al giorno d'oggi e della loro situazione a livello nazionale, con l'obiettivo di meglio focalizzare le evoluzioni e le modifiche che nel corso degli ultimi anni si sono verificate nel settore autostradale a livello europeo.

INDICE

PARLAMENTO EUROPEO

2

- Riunione commissione TRAN 14-16 marzo 2011

COMMISSIONE EUROPEA

5

- Consultazione pubblica sugli Eurobonds
- Corridoio del Brennero: analisi del coordinatore europeo

CONSIGLIO UE

7

- Consiglio Informale Trasporti sul futuro delle Reti TEN-T
- Adozione formale posizione comune su Eurovignette e Cross-Border Enforcement

ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

10

- L'evoluzione del pedaggio e del sistema della concessione nei paesi membri dell'ASECAP

EASYWAY

12

- Le Deployment Guidelines del Programma EasyWay

LEGISLAZIONE E COMUNICAZIONI

16

CALENDARIO EVENTI

18

GLOSSARIO

19

► Riunione commissione TRAN 14-16 marzo 2011

Durante la sessione di marzo della commissione TRAN (Trasporti e Turismo) gli eurodeputati hanno discusso, fra gli altri temi, il **Piano d'Azione sulle applicazioni del sistema GNSS (Global Navigation Satellite System)**, giungendo ad un accordo per l'adozione di una Relazione d'iniziativa in materia, presentata e sostenuta dalla deputata romena Silvia Adriana Ticau, Vice Presidente della commissione TRAN. La Relatrice ha ricordato come il programma GALILEO, unitamente agli sviluppi nelle applicazioni del sistema GNSS, sia vitale per la competitività dell'Europa non solo dal punto di vista tecnologico e commerciale, ma anche e soprattutto per le notevoli potenzialità di utilizzazione di questi avanzati sistemi nel settore dei trasporti, in termini di efficienza, sostenibilità e sicurezza dei trasporti europei grazie all'impiego delle tecnologie satellitari, tanto è che vero che il 44% delle applicazioni GNSS e GALILEO si riferiscono al settore dei trasporti: queste sono le ragioni che hanno indotto la commissione TRAN ad elaborare e adottare una Relazione d'iniziativa; questo tipo di atto comunitario, che ricordiamo non ha alcun valore legi-

slativo e che non è richiesto al Parlamento europeo come invece avviene per le proposte di direttiva o di regolamento che sottostanno alla procedura legislativa ordinaria, è comunque espressione di una riflessione politica del Parlamento stesso su un argomento di interesse per i cittadini europei.

Nell'adottare la Relazione Ticau, gli eurodeputati hanno convenuto su alcuni emendamenti relativi alla valorizzazione della ricerca, e dei relativi finanziamenti, per un'efficace applicazione del sistema GNSS ed hanno sottolineato anche l'importanza della copertura geografica del sistema: su quest'ultimo punto la commissione TRAN ha dichiarato che tutto il territorio dell'Unione europea deve essere coperto dal sistema GNSS e da GALILEO e che la copertura va estesa alle regioni del Medio Oriente e dell'Africa, con le quali la UE ha sviluppato dei partenariati di cooperazione anche per quanto riguarda i sistemi di navigazione satellitare.

La Relazione Ticau, che ha ricevuto anche il supporto della commissione parlamentare ITRE (Industria e Ricerca) è stata adottata con un'ampia maggioranza ed è stata tra-

smessa alla sessione plenaria del Parlamento europeo di maggio per adozione definitiva.

Altro tema di attualità discusso in commissione TRAN è stata la **Relazione sulla proposta di Direttiva c.d. Eurovignette III**, presentata dall'eurodeputato socialista belga Said El Khadraoui, nell'ambito della fase di seconda lettura della procedura legislativa ordinaria.

Dopo l'annuncio dell'adozione della posizione comune da parte del Consiglio UE a metà febbraio (vedasi al riguardo la relativa rubrica del Consiglio UE a pag. 8 del presente Bollettino), il Relatore ha presentato la sua proposta ai colleghi della commissione TRAN ricordando che, ai termini della procedura, il Parlamento può completare la seconda lettura entro il mese di giugno. Nel discutere la proposta ed i relativi emendamenti, frutto di consultazioni e discussioni tra i vari gruppi politici del Parlamento europeo, il deputato El Khadraoui ha nuovamente analizzato le differenti posizioni su quello che sembra essere il principale elemento di contrasto fra le due Istituzioni comunitarie: l'*earmarking*, ossia la scelta, da parte degli Stati membri, in merito all'allocazione degli introiti deri-

vanti dai pedaggi. Il tema sembra peraltro controverso anche in seno allo stesso Parlamento: durante la sessione della commissione TRAN, infatti, alcuni deputati hanno detto che la proposta del Relatore era troppo ambiziosa su questo specifico punto ed altri, al contrario, l'hanno trovata non adeguatamente sufficiente. El Khadraoui ha proposto, come soluzione di compromesso, di sostenere i suoi negoziati con il Consiglio UE volti ad ottenere che gli Stati membri, pur non essendo obbligati a reinvestire gli introiti da pedaggio nel settore dei trasporti, assumano tuttavia una sorta di "impegno" in tal senso, come dire: non siete obbligati, ma è auspicabile che vi impegniate politicamente in tal senso; vedremo quale esito avrà questa proposta nell'ambito dei negoziati con il Consiglio UE. Vivace è stato il dibattito finale in aula, quando il Presidente della commissione TRAN, On. Brian Simpson, ha dato la parola ai colleghi: alcuni eurodeputati infatti, in particolare dalle file del PPE (Partito Popolare europeo), hanno espresso l'intenzione di voler presentare nuovi emendamenti alla proposta di El Khadraoui. Ulteriori discussioni, sia in ambito parlamentare tra gruppi politici, sia a livello interistituzionale, avranno luogo nei prossimi giorni e, dall'esito

delle stesse, dipenderà il possibile voto della proposta di Direttiva à metà aprile in commissione TRAN, per un possibile successivo passaggio in plenaria per adozione definitiva durante il mese di giugno.

Infine, nel corso della prossima sessione di metà aprile, la commissione TRAN analizzerà nuovamente il dossier relativo alla proposta di **Direttiva cosiddetta cross-border enforcement**, inerente l'applicazione di sanzioni transfrontaliere in merito ad infrazioni al codice della strada che abbiano un impatto in termini di sicurezza (si tratta nella fattispecie delle seguenti infrazioni: non rispetto del segnale di semaforo rosso, non utilizzazione della cintura di sicurezza, abuso di alcool alla guida). La Relazione, presentata e sostenuta dall'eurodeputata socialista Inès Ayala Sender, ha già ottenuto l'accordo del Parlamento europeo in prima lettura e su di essa il Consiglio ha adottato una posizione comune lo scorso 17 marzo (vedasi rubrica a pag. 9).

Sempre in tema di sicurezza stradale, la commissione TRAN di aprile discuterà la Relazione d'iniziativa dell'eurodeputato tedesco Koch del PPE, Vice Presidente della TRAN, in merito agli orientamenti politici della Commissione europea sul **IV Piano d'azione comunitario per**

la sicurezza stradale 2011-2020.

Nella prima discussione dello scorso dicembre, Koch aveva dichiarato di accogliere con favore la Comunicazione della Commissione europea in materia, invitandola ad elaborare ulteriormente, entro la fine del 2011, un nuovo Piano d'azione, comprensivo di una serie di provvedimenti dettagliati e di modalità di monitoraggio in grado di controllare l'efficacia di applicazione del Piano stesso in vista di una sua valutazione a medio termine. Inoltre, nel concordare con la Commissione europea sul fatto che per accrescere i livelli di sicurezza stradale in Europa occorre un approccio comunitario e nazionale coerente, globale ed integrato, Koch aveva proposto di istituire un **Coordinatore per la sicurezza stradale della UE entro il 2014**. L'On. Koch ha ribadito questa proposta anche nel corso di una recente intervista con la sezione "Politica dei trasporti" della pubblicazione *Euractiv*: secondo Koch, infatti, per poter garantire un'effettiva riduzione dell'incidentalità in tutto il territorio della UE entro il 2020 (la cosiddetta "visione zero"), attraverso l'adozione di apposite e mirate misure, è necessario istituire un Coordinatore europeo per la sicurezza: questa figura potrebbe essere identificata con un Direttore Generale

della Commissione europea, che riporti direttamente al Presidente Barroso sullo stato d'avanzamento del Piano d'azione e che sia a capo di un'apposita Direzione Generale da creare *ad hoc*, strutturata in modo da poter interloquire non solo con i servizi della Commissione europea che si occupano di trasporti, ma anche con quei servizi di Direzioni Generali le cui politiche hanno, direttamente o indirettamente, un impatto sulla sicurezza stradale, quali l'Ambiente ed il Mercato Interno. Secondo l'On. Koch, inoltre, il Coordinatore europeo dovrebbe garantire anche un contatto permanente con i paesi limitrofi non appartenenti alla UE ed avere il diritto di presentare proposte legislative per accrescere

la sicurezza stradale in Europa. Questa proposta innovativa è parte della Risoluzione che l'On. Koch discuterà a metà aprile, con richiesta di adozione da parte della commissione TRAN.

► Consultazione pubblica sugli Eurobonds

La Commissione europea ha aperto una consultazione pubblica, rivolta agli stakeholders, in merito all'iniziativa comunitaria **"Europe 2020 Project Bonds"**, ("prestiti obbligazionari Europa 2020 per il finanziamento di progetti") con l'obiettivo di sviluppare il finanziamento di progetti a lungo termine – in particolare nel settore delle infrastrutture (trasporti, energia, telecomunicazioni) – che rispondano alle priorità politiche della strategia europea **"Europe 2020"**, lanciata lo scorso anno dalla Commissione e volta a promuovere, per il decennio in corso, la crescita sostenibile della UE.

L'iniziativa prevede anche un coinvolgimento fattivo della

BEI, Banca europea per gli Investimenti, istituzione comunitaria tradizionalmente chiamata a sviluppare strumenti e meccanismi di finanziamento a favore dei settori summenzionati.

La consultazione è aperta fino al 2 maggio prossimo e, nel frattempo, l'11 aprile 2011, la BEI e la Commissione europea organizzeranno a Bruxelles una giornata informativa sul tema; successivamente la Commissione svilupperà un'analisi d'impatto sulla base dei contributi ricevuti e, terminata l'analisi d'impatto, la Commissione europea presenterà una proposta di attuazione dell'iniziativa **Europe 2020 Project Bonds**.

Tale consultazione fa se-

guito all'annuncio fatto dal Presidente José Manuel Barroso nel suo discorso sullo stato dell'Unione del settembre 2010. L'obiettivo è aiutare le imprese private promotrici di progetti ad attirare gli investitori presenti sul mercato dei capitali, in particolare i fondi d'impresa e le imprese assicurative. L'iniziativa fa inoltre parte delle misure prioritarie annoverate nell'analisi annuale della crescita economica in ambito UE.

► Corridoio del Brennero: analisi del coordinatore europeo

Il Coordinatore europeo responsabile dell'andamento del Progetto Prioritario 1 Berlino-Palermo, l'irlandese Pat Cox, ex Presidente del Parlamento europeo, ha recentemente effettuato una visita in Austria (Innsbruck) ed in Italia (Bolzano), incontrando le autorità di entrambi i paesi e discutendo con loro i progressi sinora realizzati in merito al cosiddetto

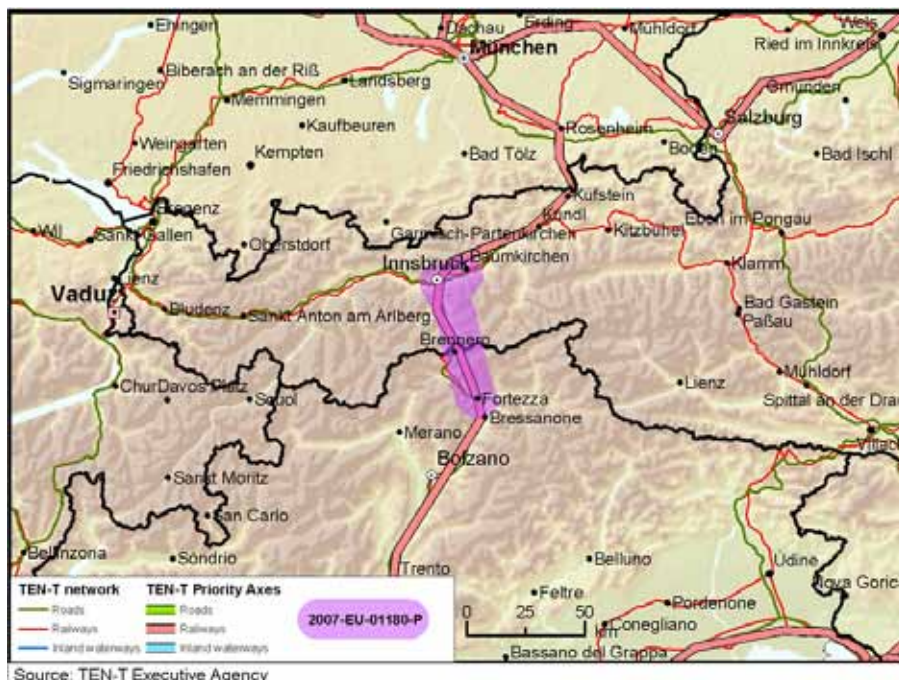
Corridoio del Brennero. Pat Cox si è anzitutto congratulato con i rappresentanti austriaci ed italiani per la fattiva collaborazione riscontrata nello svolgimento del progetto ed ha accolto con favore la decisione di avviare i lavori della Galleria di base del Brennero, poiché ciò rappresenta senza dubbio un passo importante e significativo per la regione alpina in termini di mo-

bilità sostenibile. La Galleria di Base del Brennero, con i suoi 56 km di estensione attraverso le Alpi, rappresenta l'elemento principale del Progetto Prioritario 1 (ovvero l'asse ferroviario Berlino-Verona-Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo). La Commissione europea ha fortemente sostenuto questo progetto, in quanto ritiene che la relativa infrastruttura possa

agevolare notevolmente il trasporto di merci tra l'Austria e l'Italia, riducendo la congestione nelle rispettive regioni transfrontaliere.

Il progetto, la cui conclusione era inizialmente prevista per il 2013, proseguirà almeno fino al 2016, tant'è che l'Austria ha confermato un investimento di circa 1,3 miliardi di Euro sino al 2016, mentre l'Italia ha autorizzato l'avvio dei lavori con

un impegno finanziario tale da garantire la copertura dei costi lungo tutto il periodo di costruzione. Quanto all'Unione europea, entro il 2013 è previsto un investimento globale di 1 miliardo di Euro, il che rappresenta senza dubbio il più elevato contributo comunitario attribuito ad uno dei trenta progetti prioritari delle RTE-T.



FONTE: SITO DELL'AGENZIA ESECUTIVA PER LE RETI TRANSEUROPEE DI TRASPORTO (TEN-T EA) <http://tentea.ec.europa.eu>

► Consiglio Informale Trasporti sul futuro delle Reti TEN-T

L'8 febbraio scorso ha avuto luogo nella città di Gödöllő, in Ungheria, una riunione informale del Consiglio Trasporti dell'Unione europea, durante la quale si è svolta una discussione ad alto livello in merito alla **futura proposta legislativa di revisione delle linee guida sulle RTE-T** (*Reti Trans-europee di Trasporto*) che la **Commissione europea dovrebbe presentare entro l'estate**. Al Consiglio hanno preso parte non solo i rappresentanti degli Stati Membri della UE, ma anche il Vice Presidente della Commissione europea Siim Kallas, Commissario ai Trasporti, ed il Presidente della commissione europarlamentare TRAN, Brian Simpson.

Analizzando il futuro delle RTE-T i delegati ministeriali si sono trovati concordi sulla necessità che le future linee guida RTE-T rafforzino e sviluppino maggiormente il cosiddetto *core network*, ossia la Rete principale costituita da progetti ad alto valore aggiunto europeo, ma hanno mostrato divergenze in merito ai criteri di identificazione del *core network* stesso, sulla base di considerazioni nazionali relative a specifiche situazioni geografiche ed economiche: gli Stati membri che beneficiano del Fondo di Coesione (Polonia, Spagna, Portogallo, Romania, Grecia,

Repubblica ceca, Repubblica slovacca, Ungheria, Cipro, Malta, Lituania) ad esempio, hanno posto l'accento sui criteri economici e sociali e sugli aspetti relativi alla coesione territoriale per individuare le aree di maggior interesse per lo sviluppo dei progetti RTE-T; gli Stati membri che si affacciano sul mare (Italia, Danimarca, Grecia, Portogallo) hanno rivendicato l'importanza dei porti; Malta, Cipro e l'Irlanda hanno invece sottolineato la necessità di tutelare la loro specificità di isole nella ridefinizione delle linee guida RTE-T, mentre alcuni Stati membri periferici hanno rivendicato il diritto dei propri cittadini e delle proprie imprese ad essere efficacemente collegati con il Mercato Interno della UE (è il caso di Svezia, Finlandia, Irlanda e Portogallo) o ancora il loro importante ruolo nei collegamenti con i paesi limitrofi alla UE (sostenuto da Cipro, Malta, Romania, Slovenia, Ungheria, Lettonia, Lituania ed Estonia). Fuori dal coro la Germania, che ha sottolineato il proprio fondamentale ruolo di paese di transito e che si è espressa a favore di criteri di definizione del *core network* basati sui flussi di traffico, poi il Regno Unito, unico paese che ha evidenziato la questione della congestione, soprattutto sulle tratte transfrontaliere, ed i Paesi Bas-

si, che hanno invece ricordato l'importanza di sviluppare poli multimodali.

In seguito alla discussione, **gli Stati membri hanno chiesto alla Commissione europea di aprire delle consultazioni bilaterali con ciascuno di essi prima dell'adozione della proposta di revisione delle linee guida RTE-T**, in modo che i rispettivi interessi nazionali – espressi nel Consiglio informale di Gödöllő – vengano presi in debita considerazione, richiesta confermata dallo stesso Commissario Kallas.

Il **Commissario Kallas** ha inoltre ricordato che la proposta di revisione delle linee guida RTE-T sarà parte integrante delle future Prospettive Finanziarie della UE 2013-2020, introducendo così nel dibattito consiliare il tema del finanziamento delle RTE-T e ricordando che, a causa dell'attuale scarsità delle risorse finanziarie comunitarie (8 miliardi di Euro per l'attuale periodo di programmazione 2007-2013), sarà necessario concentrare le risorse su quei progetti che offrano il più alto valore aggiunto europeo e che tengano conto dei collegamenti transfrontalieri.

E' stata poi la volta del **Presidente della commissione europarlamentare TRAN Brian Simpson** che ha vivacemente criticato anzitutto l'approccio troppo nazionale degli Stati

membri, i quali sembrano unicamente voler portare avanti i loro singoli progetti nazionali e realizzare una “sovrapposizione” di ventisette reti di trasporto e non invece un’armonizzata Rete Transeuropea; Simpson ha deplorato altresì, supportato dal Commissario Kallas, la poca importanza attribuita da quasi tutti gli Stati membri ai collegamenti transfrontalieri, elemento che invece il Parlamento europeo, di concerto con la Commissione, difenderà nella proposta di revisione delle linee guida (ricordiamo a tal riguardo che la proposta ricadrà

nella procedura di legislazione ordinaria).

Infine, Simpson ha criticato, stavolta rivolgendosi non solo agli Stati membri ma anche alla Commissione europea, la mancanza di finanziamenti sufficienti a soddisfare le esigenze delle RTE-T, spinoso tema che da sempre storicamente il Parlamento europeo porta avanti quando si discute di revisione delle RTE-T. Su questo punto peraltro, è opportuno ricordare che la commissione TRAN del Parlamento europeo ha più volte suggerito la creazione di un Fondo comunitario unico per i

trasporti, in modo da raggruppare tutti i finanziamenti disponibili (RTE-T, politica di coesione e ricerca), mentre l’orientamento prevalente della Commissione europea è piuttosto a favore di un maggior coordinamento dei differenti Fondi senza tuttavia raggrupparli.

In conclusione, appare necessario monitorare il dibattito sulle RTE-T, certamente a livello di Istituzioni comunitarie, ma anche a livello nazionale, visto che la Commissione europea avvierà, come si è detto, delle consultazioni bilaterali con gli Stati membri in materia.

► Adozione formale posizione comune su *Eurovignette e Cross-Border Enforcement*

Lo scorso 14 febbraio, il Consiglio UE ha adottato e trasmesso formalmente al Parlamento europeo, la propria posizione comune sul dossier Eurovignette III, già concordata nell’accordo politico dello scorso 15 ottobre (vedasi al riguardo l’edizione n. 43 ottobre/novembre 2010 del nostro Bollettino).

Nel far ciò, il Consiglio ha anche allegato le dichiarazioni contrarie e/o critiche di alcuni Stati membri (Italia, Paesi Bas-

si, Regno Unito, Svezia ed Irlanda) sulla proposta di Direttiva: l’**Italia** in particolare ha ricordato come la propria delegazione si sia più volte pronunciata a favore di un differimento dei termini di adozione della Direttiva, sia per non aggravare eccessivamente il costo del trasporto stradale di merci, sia per avere maggiori certezze sull’allocazione delle risorse generate da *Eurovignette*.

Ha inoltre ribadito l’importanza di tener conto della spe-

cificità geografica di alcuni paesi della UE, soprattutto per quel che riguarda la presenza di estese aree di montagna (non solo in Italia ma anche in altri paesi europei), sottolineando come i cosiddetti “moltiplicatori di montagna” generino degli incrementi fino al 100 % dei costi applicabili.

Ha poi chiesto che la futura Direttiva, nell’avvio della fase di seconda lettura, si ispiri a due principi fondamentali: una graduale introduzione delle ester-

nalità per tutti i modi di trasporto ed una chiara definizione della destinazione degli introiti da costi esterni, in modo che rimangano comunque nel settore dei trasporti (e prevedendo in tal senso che le risorse provenienti dai “moltiplicatori di montagna” vengano utilizzate per progetti prioritari nell’ambito delle Reti Transeuropee TEN-T attraverso un meccanismo cosiddetto di “mini-earmarking”).

Quanto alle relative attività del Parlamento europeo, veda si quanto riportato nella rubrica del Parlamento europeo nella presente edizione del nostro Bollettino a pag 2.

Il Consiglio UE ha inoltre adottato, lo scorso 17 marzo, una posizione comune sulla **Direttiva cosiddetta *cross-border enforcement***, inerente l’applicazione di sanzioni transfrontaliere in merito ad infrazioni al codice della strada che abbiano un impatto in termini di sicurezza, della quale si è già parlato nella rubrica relativa alle attività del Parlamento europeo, a pag. 3.

Nell’adottare la posizione comune, immediatamente trasmessa al Parlamento europeo per l’avvio della fase di seconda lettura della procedura legislativa ordinaria, il Consiglio UE ha ricordato che la lista di infra-

zioni contemplate nella Direttiva potrebbe essere estesa in futuro attraverso un processo di revisione della stessa, purché le infrazioni oggetto della Direttiva abbiano un chiaro e diretto impatto sulla sicurezza stradale.

Da notare infine che, a causa della loro particolare situazione giuridica relativa alla cooperazione di polizia nel quadro del Trattato di Lisbona, la Danimarca, l’Irlanda ed il Regno Unito non parteciperanno, almeno per il momento, alle misure previste dalla Direttiva stessa con riferimento alla collaborazione tra le forze di polizia per la condivisione di banche dati e scambio di informazioni in merito alle infrazioni oggetto della Direttiva.

► L'evoluzione del pedaggio e del sistema della concessione nei paesi membri dell'ASECAP

Su iniziativa del COPER I, Comitato Permanente dell'ASECAP sulle concessioni ed il pedaggio, i membri del Consiglio Direttivo dell'Associazione europea sono stati invitati ad illustrare e discutere, inizialmente in occasione di un seminario *ad hoc* del COPER I, svoltosi a Parigi lo scorso 4 febbraio e successivamente durante la sessione primaverile del Consiglio Direttivo dell'ASECAP, che ha avuto luogo ad Atene lo scorso 28 febbraio, la situazione del comparto autostradale nei loro rispettivi paesi, con particolare riferimento ad alcuni aspetti quali:

- i livelli di traffico negli ultimi due/tre anni caratterizzati dalla crisi economica internazionale;
- lo sviluppo e l'evoluzione dell'istituto della concessione a livello nazionale;
- le considerazioni sul tema dell'Eurovignette, soprattutto alla luce del radicale mutamento di rotta a livello comunitario a prevalente favore dei c.d. "costi esterni" nel calcolo del pedaggio rispetto ai tradizionali "costi di infrastruttura";
- le ricadute derivanti dall'entrata in vigore della Decisione 2009/750/CE sul SET e le relative conseguenze e/o adattamenti del sistema a livello nazionale.

Scopo di questa analisi approfondita, sotto l'egida del

COPER I, è avere una sorta di fotografia, quanto più possibile aggiornata, dei membri Asecap al giorno d'oggi e della loro situazione a livello nazionale, con l'obiettivo di meglio focalizzare le evoluzioni e le modifiche che nel corso degli ultimi anni si sono verificate nel settore autostradale a livello europeo e di conseguenza identificare dei criteri di riferimento che permettano all'ASECAP di meglio definire i propri obiettivi futuri e le proprie azioni di lobbying a livello comunitario, in ragione dell'effettiva natura della sua *membership*. Se è vero infatti che in passato in ASECAP vi era una prevalente rappresentanza dei membri cosiddetti di "concessione classica", è altrettanto vero che negli ultimi anni hanno fatto ingresso nell'Associazione europea nuovi soggetti operanti nel settore autostradale con caratteristiche particolari e spesso differenti rispetto ai concessionari "puri".

Di particolare rilievo l'analisi della situazione in Francia: tra il 2009 ed il 2010, infatti, cinque società concessionarie francesi (*Sanef, Sapn, ASF, Escota e Cofiroute*) hanno proposto al loro governo di portare avanti uno specifico "Piano di rilancio", un programma di incentivi volto ad investire un miliardo di Euro in

progetti ambientali sulle autostrade esistenti; in cambio, attraverso il Decreto 2010/238 del 22.03.2010, le stesse società concessionarie hanno ottenuto un anno di proroga della durata della loro concessione. La Commissione europea ha approvato questa operazione, previamente notificata dalla Francia, dichiarando che si è trattato di un Aiuto di Stato non contrario alle norme del Trattato UE. Altra elemento innovativo introdotto in Francia nel 2010 nel settore autostradale è una sorta di meccanismo di controllo democratico diretto delle concessioni: il Ministero francese dei Trasporti ha infatti istituito un "Comitato degli Utenti della Rete Nazionale" costituito da parlamentari, giornalisti, associazioni dei consumatori e sindacati dei camionisti e presieduto da un Alto Dirigente del Ministero stesso. Il Comitato si fa portavoce delle aspettative degli utenti; presenta proposte e delinea percorsi di miglioramento del servizio offerto sulla rete, emanando anche raccomandazioni sulle tariffe applicate nella parte della rete sottoposta a pedaggio. Benché il Comitato prenda in esame teoricamente sia la rete non soggetta a pedaggio sia quella che lo è, concentra tuttavia le sue attività prevalentemente sulle

concessioni e ancor più sulle tariffe. L'aspetto apparentemente più controverso, a detta dei rappresentanti francesi in seno all'ASECAP, è che l'amministrazione lo sta usando sempre più come uno strumento di "controllo democratico diretto" sulle tariffe ed i servizi offerti dalle concessionarie.

Interessante anche l'intervento della Spagna, il cui rappresentante ha sottolineato l'impatto della crisi economica e la relativa diminuzione dei volumi di traffico nel paese; questa circostanza, unita al fatto che il Governo ha continuato negli anni scorsi a costruire autostrade gratuite parallele alla rete a pedaggio e sovvenzionate dal Bilancio Pubblico o con pedaggi ombra, ha determinato l'insorgere di notevoli problemi per il settore, soprattutto per le autostrade a pedaggio costruite negli ultimi dieci anni. Dal 2010 la situazione è comunque in netto miglioramento.

Quanto al Portogallo, paese egualmente periferico, che pure ha subito come la Spagna contraccolpi della crisi economica e della relativa diminuzione dei volumi di traffico, il settore delle autostrade a pedaggio ha subito, tra il 2008 ed il 2009, una grande trasformazione rispetto al precedente modello nel quale la EP - Estrada de Portugal - agiva in qualità di Autorità Nazio-

nale e Concedente. Si è passati infatti ad un nuovo modello nel quale la EP è adesso la principale Società Concessionaria del Portogallo, avendo lasciato la sua precedente funzione alla InIR, il nuovo organismo di regolamentazione del settore stradale. Con questo cambiamento, tutta la rete stradale di proprietà dello Stato è stata trasformata in una concessione di 75 anni assegnata ad una società interamente responsabile dell'emissione di nuovi bandi di gara, le cui società aggiudicatrici diventeranno, pertanto, tutte sue sub-concessionarie. In questo nuovo scenario, la InIR (l'organismo di regolamentazione) agisce in qualità di Concedente sia per le Società Concessionarie Pubbliche (la EP) che per quelle Private (quelle che non sono diventate sub-concessionarie come la *Brisa*, la *Lusoponte* e la *Autoestradas do Atlântico*).

L'Austria ha invece parlato, attraverso l'ASFINAG, dell'introduzione, a partire dal 1° gennaio del 2010, di tariffe di pedaggio basate sulle emissioni dei veicoli, in conformità con quanto stabilito nella Direttiva *Eurovignette*, che prevede per l'appunto l'imposizione di tariffe di pedaggio che variano in funzione delle classi di emissione EURO. Quanto alle attuali discussioni sulla revisione dell'*Eurovignette*, l'ASFINAG

ha affermato che la destinazione dei ricavi generati dall'applicazione di costi esterni (c.d. *earmarking*), sia l'aspetto più importante da affrontare e che sarebbe opportuno utilizzare questi introiti a favore del settore stradale, al fine di non appesantire oltremodo il bilancio dell'ASFINAG.

VERSIONE ITALIANA

► Le Deployment Guidelines del Programma EasyWay

Come già anticipato nella precedente edizione del nostro Bollettino, il Programma EasyWay ha avviato la sua seconda fase, grazie all'adozione, lo scorso 21 dicembre da parte della Commissione europea, della Decisione C(2010) 9675 in merito all'erogazione di un cofinanziamento comunitario al Programma stesso, nell'ambito del più generale quadro relativo alle RTE-T.

Un ruolo fondamentale, nell'ambito della seconda fase di EasyWay, è svolto dalle cosiddette *Deployment Guidelines*, ovvero le linee guida volte alla diffusione armonizzata dei servizi e dei sistemi ITS in Europa, anche attraverso un fattivo coinvolgimento di *stakeholders* esterni al Programma. E' infatti necessario, al fine di garantire una coordinata ed efficace applicazione degli ITS, garantire quanto più possibile lo sviluppo di comuni strategie sulla funzionalità dei sistemi ITS, sul livello di servizi offerti agli utenti, sulla valutazione dei risultati, sullo scambio di buone pratiche e tecnologie, sulle tempistiche di

realizzazione dei progetti di sviluppo degli ITS.

Le *Deployment Guidelines* rivestono pertanto un indubbio valore sia sotto il profilo dell'operatività dei sistemi ITS, sia soprattutto sotto il profilo strategico e politico, tanto è vero che esse vengono periodicamente aggiornate attraverso una procedura di consultazione formale che coinvolge direttamente gli Stati membri e vengono infine adottate dal *Supervisory Programme Board*, organismo di alto livello, recentemente costituito e la cui prima riunione ha avuto luogo a Lisbona, in occasione del III Annual Forum svoltosi nel novembre del 2010. Il *Supervisory Programme Board* ha il compito di discutere e confrontare le strategie nazionali, in materia di ITS, tra gli Stati membri della UE, nonché di identificare delle azioni comuni da intraprendere e supportare a livello europeo. Questo organismo di alto livello si riunirà due volte l'anno, orientativamente una prima volta in primavera e poi in occasione dell'Annual Forum autunnale.

Sulla sua esistenza, la Commissione europea si è peraltro pronunciata positivamente, affermando che il *Supervisory Programme Board* svolgerà un ruolo cruciale per un coordinato sviluppo degli ITS in Europa e per lo sviluppo di EasyWay, da un lato fornendo le linee strategiche di cui il programma ha bisogno, dall'altro beneficiando della consolidata struttura di EasyWay, chiamato a supportare le amministrazioni nazionali nella preparazione e redazione dei documenti necessari al recepimento della Direttiva ITS nei loro ordinamenti nazionali, in particolare l'ITS Status Report previsto per agosto del 2011 ed i Piani Nazionali ITS previsti per agosto del 2012. Il *Supervisory Programme Board* si riunirà nuovamente a Bruxelles il prossimo 14 aprile.

Quanto alle *Deployment Guidelines*, è possibile consultarle dettagliatamente sul sito di EasyWay <http://www.easyway-its.eu>, qui di seguito ne riportiamo uno schema riassuntivo.

Settori ITS di EasyWay	<i>Deployment Guidelines (Linee Guida)</i>
	Sintesi dei Servizi Informativi per l'Utente
	Servizi Informativi Previsionali e in Tempo Reale
	Servizi Informativi sulle Condizioni del Traffico
	Servizi Informativi sulle Condizioni del Traffico
Servizi Informativi per l'Utente	Servizi Informativi sui Limiti di Velocità
	Servizi Informativi sui Tempi di Percorrenza
	Servizi Informativi Meteo
	Servizi Informativi per percorrenze "Co-modal"
	Gestione Corsie Dinamiche
	Controllo della Velocità
	Sistemi di Controllo degli accessi alle Rampe
Servizi di Gestione del Traffico	Sistemi di Controllo sull'utilizzazione delle banchine pavimentate
	Avviso Eventi
	Divieti di sorpasso per i Veicoli Pesanti
	Gestione del Traffico lungo i Corridoi e la Rete
	Gestione degli Eventi
	Parcheggio Intelligente dei Veicoli Pesanti
Servizi Logistici e per il Trasporto Merci	Accesso ai regolamenti per il trasporti di merci pericolose
	Pannelli a Messaggio Variabile (VMS)
Concertazione Europea	DATEX II

ENGLISH VERSION

► EasyWay Programme - Deployment Guidelines

EasyWay Programme - Deployment Guidelines

As already addressed in the previous edition of our Bulletin, the EasyWay Programme has now entered its second phase thanks to the European Commission's adoption, on 21 December 2010, of Decision C(2010) 9675 in relation to the disbursement of a European co-funding to the Programme within the broader scope of the RTE-T general framework.

A fundamental role for the second phase of the EasyWay Programme is played by the so called *Deployment Guidelines*. These are guidelines for an harmonised distribution of ITS services and systems across Europe – a goal to be attained also through the concrete involvement of stakeholders who are external to the Programme. In fact, in order to ensure coordinated and effective application of ITS systems, it is necessary to do all that is possible to secure the development of common strategies relating to the functionality of ITS systems, the level of services to be offered, the assessment of results, the exchange of good practices

and technologies, and the timeframes for ITS project rollouts.

The *Deployment Guidelines* are therefore undeniably important for ITS systems under an operational point of view, but are even more important under strategic and policy terms. Indeed, the guidelines are updated periodically through a formal consultation procedure involving Member States directly, and are finally adopted by the *Supervisory Programme Board* - a recently established high level body whose first meeting took place in Lisbon during the 3rd Annual Forum held in November 2010. The *Supervisory Programme Board* is responsible for discussing and comparing national strategies applied to ITS systems by different EU Member States, as well as for identifying shared actions to be carried out and to be supported at a European level. This high level body shall meet twice a year, ideally once in spring and once at the winter Annual Forum.

The European Commission expressed its positive opinion on the *Supervisory Programme Board's* founding,

stating that the board will play a key role in the coordinated development of ITS systems across Europe and the development of EasyWay, on the one hand providing those strategic guidelines urgently needed by the Programme and on the other hand benefitting from the consolidated structure of EasyWay. EasyWay will indeed play an important role to support national administrations in the preparation and drafting of the documents needed to introduce the ITS Directive within different legal systems, especially the ITS Status Report planned for August 2011 and the ITS National Plans planned for August 2012. The *Supervisory Programme Board* is scheduled to meet again in Brussels on 14 April 2011.

The *Deployment Guidelines* are summarised in the figure below and may be perused in detail on the EasyWay website at <http://www.easyway-its.eu>.

EW ITS Domains	<i>Deployment Guidelines</i>
	Traveller Information Services Summary
	Forecast and Real Time Event Information Services
	Traffic Condition Information Services
Traveller Information Services	Speed Limit Information Services
	Travel Time Information Services
	Weather Information Services
	Co-modal Travel Information Services
	Dynamic Lane Management
	Speed Control
	Ramp Metering
Traffic Management Services	Hard Shoulder Running
	Incident Warning
	Heavy Goods Vehicles overtaking ban
	Traffic Management on Corridors and Network
	Incident Management
	Intelligent Truck Parking
Freight and Logistics Services	Access to abnormal and dangerous goods transports regulations
	VMS – Variable Message Signs
European Concertation	DATEX II

► GU L

- Regolamento (UE) n. 149/2011 della Commissione, del 18 febbraio 2011, che modifica il regolamento (CE) n. 1126/2008 della Commissione che adotta taluni principi contabili internazionali conformemente al regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda miglioramenti agli International Financial Reporting Standard (IFRS). **GU L 46 del 19.02.2011**
- Direttiva 2011/7/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, relativa alla lotta contro i ritardi di pagamento nelle transazioni commerciali. **GU L 48 del 23.02.2011**
- Regolamento (UE) n. 183/2011 della Commissione, del 22 febbraio 2011, che modifica gli allegati IV e VI della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (Direttiva quadro). **GU L 53 del 26.02.2011**
- Decisione della Commissione, del 25 febbraio 2011, che istituisce requisiti minimi per il trattamento transfrontaliero dei documenti firmati elettronicamente dalle autorità competenti a norma della direttiva 2006/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai servizi nel mercato interno [notificata con il numero C(2011) 1081]. **GU L 53 del 26.02.2011**
- Decisione della Commissione, del 7 marzo 2011, sulle emissioni storiche del trasporto aereo ai sensi dell'articolo 3 quater, paragrafo 4, della direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità [notificata con il numero C(2011) 1328]. **GU L 61 dell'8.03.2011**
- Regolamento (UE) n. 228/2011 della Commissione, del 7 marzo 2011, che modifica il regolamento (CE) n. 1222/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio riguardo al metodo di prova per verificare l'aderenza sul bagnato degli pneumatici di classe C1. **GU L 62 del 9.03.2011**
- Rettifica della direttiva 2006/112/CE del Consiglio, del 28 novembre 2006, relativa al sistema comune d'imposta sul valore aggiunto. **GU L 74 del 19.03.2011**

► GU C

- Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla «Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni — Mobilitare gli investimenti pubblici e privati per la ripresa e i cambiamenti strutturali a lungo termine: sviluppare i partenariati pubblico-privato» — *COM(2009) 615 definitivo*. **GU C 51 del 17.02.2011**
- Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla «Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni — La politica internazionale sul clima dopo Copenaghen: intervenire subito per dare nuovo impulso all'azione globale sui cambiamenti climatici» — *COM(2010) 86 definitivo*. **GU C 51 del 17.02.2011**
- Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla «Proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle modalità d'accesso al servizio pubblico regolamentato offerto dal sistema globale di navigazione satellitare risultante dal programma Galileo» *COM(2010) 550 definitivo — 2010/0282 (COD)*. **GU C 54 del 19.02.2011**
- Inviti a presentare proposte a titolo del programma di lavoro per il 2011 del programma di sostegno alla politica in materia di tecnologie dell'informazione e della comunicazione nel quadro del

programma quadro per la competitività e l'innovazione (2007-2013). **GU C 64 dell'1.03.2011**

- Posizione (UE) n. 6/2011 del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione di una direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di talune infrastrutture Adottata dal Consiglio il 14 febbraio 2011. **GU 77E dell'11.03.2011**
- Inviti a presentare proposte nell'ambito del programma di lavoro «Persone» 2011 del VII programma quadro CE di azioni comunitarie di ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione. **GU C 82 del 16.03.2011**

► DOCUMENTI COM E SEC¹

- *COMMISSION STAFF WORKING PAPER Background information related to the strategy for expanding and developing the Internal Market Information System ('IMI') Accompanying document to the Communication on better governance of the Single Market through greater administrative cooperation: A strategy for expanding and developing the Internal Market Information System ('IMI') Text with EEA relevance (COM(2011) 75 final). **SEC (2011) 206 del 21.02.2011***
- *COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS A Roadmap for moving to a competitive low carbon economy in 2050. **COM (2011) 112 fin. dell'8.03.2011***
- COMUNICAZIONE CONGIUNTA AL CONSIGLIO EUROPEO, AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI UN PARTENARIATO PER LA DEMOCRAZIA E LA PROSPERITÀ CONDIVISA CON IL MEDITERRANEO MERIDIONALE. **COM (2011) 200 def. dell'8.03.2011**

¹ i documenti COM, pubblicati dalla Commissione europea, sono delle proposte legislative della Commissione stessa, oppure mere Comunicazioni, Pareri o Relazioni su differenti argomenti di politica comunitaria. I documenti SEC sono invece Documenti di lavoro interni della Commissione, connessi al processo decisionale e al funzionamento generale dei servizi della Commissione. Taluni documenti COM e SEC possono essere disponibili solo in versione inglese o francese.

► EVENTI INTERNAZIONALI

PASSATI

■ *Atene, Grecia, 1° marzo 2011*

III edizione dell'ASECAP Road Safety Event organizzata dall'ASECAP in partenariato con TEO: www.asecap.com

FUTURI

■ *Lille, Francia, 5-7 aprile 2011*

Conferenza Mobitrafic: <http://www.mobitrafic.com>

■ *Jersey City, New Jersey, USA, 10-12 aprile 2011*

Organization Management Workshop organizzato dall'IBTTA www.ibtta.org

■ *Dallas, Texas, USA, 15-17 maggio 2011*

Interoperability and All-Electronic Toll Collection Workshop organizzato dall'IBTTA www.ibtta.org

■ *Helsinki, Finlandia, 21-26 maggio 2011*

World Tunnel Congress, organizzato dalle Associazioni ITA-AITES: www.wtc11.org

■ *Leipzig, Germania, 25-27 maggio 2011*

Forum Internazionale dei Trasporti 2011, organizzato da ITF (*International Transport Forum*): www.internationaltransportforum.org

■ *Bruxelles, Belgio, 29-31 maggio 2011*

XXXIX edizione delle Giornate Annuali di Studio ed Informazione dell'ASECAP, organizzata dall'ASECAP: www.asecap.com

■ *Lyon, Francia, 6-9 giugno 2011*

VIII edizione del Congresso europeo ITS "Intelligent mobility – ITS for sustainable transport of persons and goods in urban regions": www.itsineurope.com

■ *Baltimore, Maryland, USA, 17-19 luglio 2011*

Transportation Policy and Finance Summit organizzato dall'IBTTA www.ibtta.org

■ *Berlino, Germania, 11-14 settembre 2011*

LXXIX edizione del Congresso Annuale dell'IBTTA organizzata dall'IBTTA e da TOLL COLLECT: www.ibtta.org

■ *Messico, 26-30 settembre 2011*

XXIV Congresso mondiale della strada organizzato dall'**AIPCR**: www.aipcrmexico2011.org

AIPCR:	<i>Association Mondiale de la Route</i> – Associazione Mondiale della Strada
DG MOVE:	Direzione Generale “Mobilità e Trasporti” - Commissione europea
EGNOS:	<i>European geostationary navigation overlay system</i> - Sistema geostazionario europeo di navigazione di sovrapposizione
ERF:	<i>European Union Road Federation</i>
GALILEO:	Programma europeo di radionavigazione satellitare
GNSS:	<i>Global Navigation Satellite System</i> - Sistema satellitare globale di navigazione
GU:	Gazzetta ufficiale dell’Unione europea
IBTTA:	<i>International Bridge Tunnel and Turnpike Association</i>
ITF:	<i>International Transport Forum</i>
ITS:	<i>Intelligent Transport Systems</i> – Sistemi intelligenti di trasporto
ITRE:	Commissione Industria e Ricerca presso il Parlamento europeo
JURI:	Commissione per gli Affari Giuridici presso il Parlamento europeo
OBE/OBU:	On Board Equipment/On Board Unit – apparato di bordo utilizzato per il SET
OCDE/OCSE:	Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico
PPE:	Gruppo politico del Partito Popolare europeo presso il Parlamento europeo
PPP:	Partenariato Pubblico Privato
PPPI:	Partenariato Pubblico Privato Istituzionalizzato
RTE-T/TEN-T:	Reti transeuropee di Trasporto
S&D:	Gruppo politico “Alleanza Progressista dei Socialisti e Democratici” presso il Parlamento europeo
SET:	Servizio europeo di telepedaggio
TRAN:	Commissione Trasporti e Turismo presso il Parlamento europeo
UNECE:	Commissione economica delle Nazioni Unite per l’Europa
UPM:	Unione per il Mediterraneo



**Associazione Italiana
Società Concessionarie
Autostrade e Trafori**

00198 Roma • Via Po, 12

T +39 06 48 27 163 **E** info@aiscat.it

F +39 06 47 46 968 **W** www.aiscat.it

Direttore responsabile: Massimo Schintu

Redazione: Emanuela Stocchi

Impaginazione e grafica: Saverio Gallotti

Tutti i diritti riservati. La riproduzione, anche parziale, dei contenuti del presente Bollettino può essere effettuata unicamente previa autorizzazione rilasciata dall'AISCAT (e-mail: info@aiscat.it)