



Giornate ASECAP di Studio e Informazione
The role of the infrastructure investments
in the new EU road mobility package
Lubiana, 6-8 giugno 2018

LA QUARANTASEIESIMA EDIZIONE DELLE GIORNATE DI STUDIO E DI INFORMAZIONE DELL'ASECAP AVRÀ LUOGO A LUBIANA (SLOVENIA) DAL 6 ALL'8 GIUGNO 2018 E SARÀ ORGANIZZATA DALL'ASSOCIATA SLOVENA DARS DI CONCERTO CON IL SEGRETARIATO DELL'ASECAP. L'EVENTO HA COME TITOLO "THE ROLE OF THE INFRASTRUCTURE INVESTMENTS IN THE NEW EU ROAD MOBILITY PACKAGE" – "IL RUOLO DEGLI INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI NEL NUOVO PACCHETTO MOBILITÀ STRADALE DELLA UE", A SOTTOLINEARE IL CONTRIBUTO CHE L'ASECAP E LE CONCESSIONARIE IN ESSA RAPPRESENTATE POSSONO OFFRIRE ALL'ATTUAZIONE DEGLI OBIETTIVI POLITICI CONTENUTI NEL PACCHETTO MOBILITÀ DELL'UNIONE EUROPEA. NEL CORSO DELLE GIORNATE ASECAP 2018 SARANNO AFFRONTATI

I PIÙ IMPORTANTI E ATTUALI TEMI PER IL NOSTRO COMPARTO: LA SICUREZZA STRADALE, LO SVILUPPO DEI SISTEMI INTELLIGENTI DI TRASPORTO ITS, IL RUOLO DELLE AUTOSTRADE IN CONCESSIONE NELL'AMBITO DELLA MOBILITÀ COME SERVIZIO (MAAS – MOBILITY AS A SERVICE), MARKETING E COMUNICAZIONE NEL SETTORE AUTOSTRADALE, GLI STRUMENTI COMUNITARI PER IL FINANZIAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE, L'INTEROPERABILITÀ DEI SISTEMI DI ESAZIONE ELETTRONICA DEL PEDAGGIO. ANCHE QUEST'ANNO INOLTRE L'ASECAP ORGANIZZERÀ, CON LA PARTECIPAZIONE DI RAPPRESENTANTI DELL'ASSOCIAZIONE MONDIALE IBTTA, UNA SESSIONE CONGIUNTA USA-EUROPA FOCALIZZATA SUL RAFFRONTO TRA L'ESPERIENZA NORDAMERICANA E QUELLA EUROPEA NELLA GESTIONE DELLE INFRASTRUTTURE AUTOSTRADALI A PEDAGGIO. PER MAGGIORI INFORMAZIONI SULL'EVENTO, VISITARE IL SITO APPPOSITAMENTE REALIZZATO DALL'ASECAP PER LE GIORNATE ANNUALI DI LUBIANA AL SEGUENTE LINK: WWW.ASECAPDAYS.COM E LA PAGINA TWITTER DELLA CONFERENZA AL LINK : [HTTPS://TWITTER.COM/ASECAP_DAYS](https://twitter.com/ASECAP_DAYS)

PARLAMENTO EUROPEO

▶ la commissione Trasporti e Turismo del Parlamento europeo è tuttora impegnata nell'analisi del pacchetto stradale *Europe on the Move*, contenente una serie di misure legislative rivolte al settore stradale, prettamente focalizzate sulla de-carbonizzazione del trasporto e sui cosiddetti aspetti sociali del trasporto stradale, relativi al miglioramento dei diritti e delle condizioni dei lavoratori del settore dei trasporti, attraverso la revisione della normativa relativa al sistema del cabotaggio, all'utilizzazione del tachigrafo digitale o ancora alla definizione delle regole relative al rispetto degli orari di guida e di riposo per i trasportatori. Nella sessione di marzo della commissione TRAN sono stati in particolare analizzati gli emendamenti alle proposte di revisione delle Direttive cosiddette "Eurovignette" e "Telepedaggio".

COMMISSIONE EUROPEA

▶ lo scorso 20 marzo si è svolta a Bruxelles presso la Bibliothèque Solvay, edificio storico situato nel Parc Léopold, l'undicesima edizione della Giornata annuale ASECAP per la sicurezza stradale - organizzata di concerto tra il Segretariato Generale dell'ASECAP e il COPER II, Comitato Permanente ASECAP per la sicurezza stradale e la sostenibilità - dal titolo "Building on La Valletta Declaration on Road Safety Actions". All'evento, dedicato per l'appunto alle azioni per la sicurezza stradale da realizzare nell'ambito della cosiddetta "Dichiarazione de La Valletta", hanno preso parte rappresentanti ed esperti delle Associate ASECAP, esponenti di organizzazioni e associazioni di settore operanti a Bruxelles e funzionari della Commissione europea DG MOVE.

CONSIGLIO

▶ sulla scia delle indicazioni e degli obiettivi contenuti nel primo Pacchetto Mobilità della UE, focalizzato sul tema della de-carbonizzazione del trasporto, alla fine dello scorso mese di marzo la Presidenza bulgara dell'Unione europea ha raggiunto un accordo informale con il Parlamento europeo su una comunicazione della Commissione contenente una proposta di Regolamento relativa al monitoraggio e alla trasmissione dei dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO2 dei veicoli pesanti nuovi. Il testo provvisorio risultante dal citato accordo informale tra i due co-legislatori comunitari verrà a breve sottoposto all'approvazione dei rappresentanti del COREPER, organo del Consiglio UE composto dagli ambasciatori dei singoli Stati membri presso l'Unione europea, per poi essere trasmesso al Parlamento europeo per la votazione e di nuovo al Consiglio UE per l'adozione definitiva.

NEWS DA AISCAT SERVIZI

▶ La digitalizzazione, l'automatizzazione e la decarbonizzazione rappresentano importanti nuove tendenze che avranno un notevole impatto sul modo in cui vivremo, lavoreremo e ci sposteremo nel prossimo futuro. Con il titolo di "Un'era digitale per i trasporti", la Transport Research Arena 2018 (TRA 2018) che si terrà il 16-19 aprile a Vienna, in Austria, esplorerà, discuterà e dimostrerà questi importanti cambiamenti di paradigma che influenzeranno il settore dei trasporti, della mobilità, della logistica e della produzione industriale. Aiscat Servizi parteciperà attivamente all'evento con tre articoli/poster, e una presentazione dedicata a questi temi il giorno 19 Aprile. Per avere ulteriori informazioni sull'evento consultare i siti www.traconference.eu e www.aiscatservizi.com

INDICE

PARLAMENTO EUROPEO

2

- commissione TRAN – Bruxelles, marzo 2018

COMMISSIONE EUROPEA

5

- La Commissione europea partecipa alla Giornata ASECAP per la sicurezza stradale

CONSIGLIO UE

7

- Accordo Consiglio UE-Parlamento europeo: monitoraggio e comunicazione delle emissioni di CO2 dei veicoli pesanti nuovi

NEWS DA AISCAT SERVIZI

8

- La Conferenza *Transport Research Arena (TRA) 2018*: "Un'era digitale per i trasporti"

LEGISLAZIONE E COMUNICAZIONI

9

CALENDARIO EVENTI

11

GLOSSARIO

12

► commissione TRAN – Bruxelles, marzo 2018

La commissione Trasporti e Turismo del Parlamento europeo è tuttora impegnata nell'analisi del pacchetto stradale *Europe on the Move*, contenente una serie di misure legislative rivolte al settore stradale, prettamente focalizzate sulla de-carbonizzazione del trasporto e sui cosiddetti aspetti sociali del trasporto stradale, relativi al miglioramento dei diritti e delle condizioni dei lavoratori del settore dei trasporti, attraverso la revisione della normativa relativa al sistema del cabotaggio, all'utilizzazione del tachigrafo digitale o ancora alla definizione delle regole relative al rispetto degli orari di guida e di riposo per i trasportatori. Nella sessione di marzo della commissione TRAN sono stati in particolare analizzati gli emendamenti alle proposte di revisione delle Direttive cosiddette "Eurovignette" (Direttiva 1999/62/CE relativa alla "tassazione di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di talune infrastrutture") e "Telepedaggio" Direttiva e successiva Decisione sul telepedaggio (rispettivamente Direttiva 2004/52 e Decisione 2009/750), sui quali ci soffermiamo nella presente rubrica.

Com'è noto il pacchetto stradale mette soprattutto in luce l'importanza della tariffazione stradale per contribuire alla riduzione delle emissioni nocive e dunque all'obiettivo di de-carbonizzazione del trasporto; in tale ambito, la Commissione europea ha più volte espresso la propria preferenza per i sistemi basati sulla distanza percorsa, nonché sull'applicazione

dei principi "chi usa paga" e "chi inquina paga". Per queste ragioni la Commissione europea sottolinea il carattere discriminatorio del sistema delle vignette per l'esazione del pedaggio, ritenendo la vignetta non proporzionata all'uso dell'infrastruttura ed equiparandola a una sorta di tassa; in tale ottica, si dovrebbe dunque prevedere un periodo per così dire di "phasing-out" dall'utilizzazione delle vignette verso l'applicazione più uniforme, in tutti gli Stati membri, della tariffazione fondata sul principio *user/payer*, chi usa paga e paga proprio in funzione e in proporzione all'utilizzazione di una determinata infrastruttura. La disciplina sulla tariffazione stradale deve inoltre tener conto, nella prospettiva della Commissione europea, della questione relativa all'interoperabilità del telepedaggio, attualmente realizzabile a livello regionale (come dimostrato dal progetto REETS www.reets.eu) e solo in un secondo momento probabilmente in grado di essere estesa a tutto il territorio dell'Unione europea, per la realizzazione di un Servizio europeo di telepedaggio a livello comunitario (cosidetto *EETS – European Electronic Tolling Service*). Peraltro, al fine di assicurare una corretta ed efficiente attuazione dello EETS a tutti gli Stati membri dell'Unione, è necessario anche garantire un efficace sistema di scambio dati sulle frodi da pedaggio nell'ambito degli Stati membri.

Per quanto concerne nello specifico alcuni punti principali degli emendamenti presentati alle

due citate proposte di Direttive, sui quali la commissione TRAN sta attualmente lavorando, così come il Consiglio UE, detti emendamenti sono stati discussi in sede di commissione TRAN lo scorso 20 marzo a Bruxelles e ne riportiamo un sunto qui di seguito.

Per quel che riguarda la proposta di revisione della Direttiva Telepedaggio, il Relatore On. Massimiliano Salini del gruppo politico del PPE (Partito Popolare europeo) ha detto che vi è in generale convergenza di vedute sugli emendamenti proposti, sia da parte dei Relatori ombra sia da parte di altri eurodeputati della TRAN. Gli emendamenti vertono in particolare sui seguenti punti:

- il mantenimento della lista delle tecnologie EETS (Servizio europeo di telepedaggio) nel corpo della Direttiva e non trasferimento nell'allegato, circostanza che consente pertanto di procedere a future revisioni della Direttiva attraverso la procedura legislativa di co-decisione tra Parlamento europeo e Consiglio UE e non attraverso l'adozione di atti delegati da parte della sola Commissione europea;
- il mantenimento della frequenza 5.8 GHz per l'esazione elettronica del pedaggio e non la sua fusione con la frequenza 5.9 GHz utilizzata in prevalenza per i servizi ITS, come invece indicato nella proposta originaria della Commissione europea;
- la possibilità per il *toll charger* di accedere ai dati dei violatori per

mancato pagamento del pedaggio attraverso il Punto di contatto nazionale;

- una certa cautela nella diffusione della tecnologia basata sul *video tolling* (lettura della targa dei veicoli) per la non comprovata accuratezza e precisione di rilevamento dei dati: su questo punto peraltro la Commissione europea (DG MOVE), presente alla discussione in TRAN, si è mostrata non d'accordo e anzi a favore di una maggiore diffusione della tecnologia basata sul *video tolling*. Sarà pertanto necessario elaborare una soluzione di compromesso per superare questo disaccordo.

Nel prosieguo della discussione è stata anche segnalata la difficoltà di elaborare un documento di posizione sulla revisione della Direttiva, a causa della volontà della Commissione europea di trasferire molte parti della Decisione applicativa dello EETS (la decisione 2009/750) nel corpo della Direttiva, il che ovviamente prolunga i tempi di analisi e successiva adozione del testo: anche su questo problema l'On. Salini sta lavorando con la DG MOVE e il Consiglio UE per trovare una soluzione. L'On. Salini ha informato la commissione TRAN su una seconda riunione con i Relatori ombra il prossimo 19 aprile per stabilire degli emendamenti di compromesso e poi giungere alla prima votazione del testo in TRAN possibilmente il 24 maggio prossimo. Successivamente, se vi è accordo, il testo sarà inviato

in plenaria a luglio e, durante l'autunno prossimo, si aprirà la procedura di "trilogo" con Commissione e Consiglio UE per chiudere il dossier in prima lettura, al momento non è tuttavia possibile stabilire date certe oltre quella del 24 maggio già citata.

Per quanto concerne invece la proposta di revisione della Direttiva "Eurovignette", la Relatrice On. Révaut d'Allonnes Bonnefoy, del gruppo politico dei socialisti, nel corso della riunione del 20 marzo scorso in TRAN ha egualmente indicato la data del 24 maggio pv per l'adozione del testo, pur segnalando che, dal lato del Consiglio UE non vi è accordo su molti punti della futura Direttiva e che la Presidenza della UE attualmente in carica, la Bulgaria, non porterà avanti il dossier entro la fine del suo mandato a giugno, pertanto la proposta di Direttiva passerà alla successiva Presidenza austriaca, politicamente ostile al concetto stesso di abolizione delle vignette a favore di una tariffazione basata sulla distanza percorsa. E' dunque assai probabile che il testo venga adottato dal Parlamento europeo ma non dal Consiglio, il che significa che la Direttiva potrebbe essere lasciata in eredità alla prossima legislatura europea. Per quel che riguarda nello specifico gli emendamenti di compromesso illustrati dalla Relatrice, segnaliamo i seguenti punti:

- la definizione di "modifica sostanziale" del sistema di pedaggio: negli emendamenti di compromesso viene specificato che nel

caso di sistemi di pedaggio basati su contratti di concessione debba applicarsi la disciplina in materia prevista dall'articolo 43 della Direttiva 2014/23/UE il quale stabilisce quando si è in presenza di modifica sostanziale di concessioni in corso. Tale formulazione, riprendendo la giurisprudenza della Corte di Giustizia formatasi sul punto, garantisce che tali contratti di lunga durata coinvolgenti tra l'altro aspetti tecnici e finanziari molto complessi, debbono poter avere, entro determinate condizioni e limiti, un certo margine di flessibilità;

- la definizione dei "costi di infrastruttura": negli emendamenti presentati in TRAN viene specificato che i costi concernenti le infrastrutture possono includere tutte le spese, anche intervenute a seguito di sopravvenuti obblighi normativi, destinate alla mitigazione del rumore, miglioramento della sicurezza stradale o introduzione di soluzioni tecnologiche innovative per l'esercizio, nonché i pagamenti effettivi da parte del gestore dell'infrastruttura corrispondenti a elementi ambientali obiettivi;
- elementi infrastrutturali necessari all'interno di un asse autostradale: viene inserito per la prima volta, nella presente proposta di Direttiva, il tema delle infrastrutture che devono necessariamente essere presenti all'interno delle tratte autostradali. Nello specifico, viene stabilito che le sezioni autostradali per la percorrenza delle quali viene richiesta agli utenti una tariffa devono include-

re infrastrutture atte a garantire la sicurezza della circolazione nonché aree di parcheggio in linea con i requisiti dettati dal Regolamento 561/2006 sulla disciplina dei periodi di guida e riposo nell'autotrasporto, anch'esso attualmente in fase di revisione sempre nell'ambito del Pacchetto Stradale;

è ipotizzabile che le Istituzioni comunitarie saranno in grado di chiudere l'intero Pacchetto solamente in prima lettura nel corso del 2018 e riprendere poi i relativi dossiers nell'ambito della nuova legislatura che emergerà dalle elezioni politiche europee del 2019, ma questa ovviamente è solo opinione personale di chi scrive.

- “*mark-up*”: viene proposto un generale ampliamento del perimetro operativo del *mark-up*, in particolare per quanto riguarda l'utilizzo degli introiti da esso derivanti che ricomprende non solo il finanziamento di infrastrutture di trasporto dedicate alla riduzione della congestione e dei danni ambientali come inizialmente previsto, ma anche di non meglio specificati “servizi di trasporto” dalle medesime finalità.
- verifiche sulla classe di emissione veicolare: gli emendamenti di compromesso prevedono che qualora, in caso di controllo, un conducente non sia in grado di fornire i documenti necessari a verificare la categoria di emissione dell'automezzo né sia in possesso di una registrazione valida ovvero di un apparato di telepedaggio autorizzato dal gestore dell'infrastruttura, a esso potrà venire attribuito il livello di pedaggio più alto applicabile.

Il Pacchetto stradale contiene senza dubbio una serie di elementi significativi per il nostro settore e più in generale per il trasporto stradale. Al momento è opportuno sottolineare che, pur essendo già stato avviato l'iter legislativo di adozione delle proposte di Direttiva,

► La Commissione europea partecipa alla Giornata ASECAP per la sicurezza stradale

Lo scorso 20 marzo si è svolta a Bruxelles presso la Bibliothèque Solvay, edificio storico situato nel Parc Léopold, l'undicesima edizione della Giornata annuale ASECAP per la sicurezza stradale - organizzata di concerto tra il Segretariato Generale dell'ASECAP e il COPER II, Comitato Permanente ASECAP per la sicurezza stradale e la sostenibilità – dal titolo **“Building on La Valletta Declaration on Road Safety Actions”**.

All'evento, focalizzato per l'appunto sulle azioni per la sicurezza stradale da realizzare nell'ambito della Dichiarazione de La Valletta¹, hanno preso parte rappresentanti ed esperti delle Associate ASECAP, esponenti di organizzazioni e associazioni di settore operanti a Bruxelles e funzionari della Commissione europea DG MOVE, tra cui Fotini Ioannidou, Capo Unità “Sicurezza Stradale” e Claire Depré, Capo Unità “Sistemi ITS”.

Sono anche intervenuti eurodeputati della commissione TRAN: l'On. Georges Bach, lussemburghese del Partito Popolare europeo PPE e l'On. Miltiadis Kyrkos, greco appartenente al Gruppo dell'Alleanza progressista di Socialisti e Democratici, i quali hanno manifestato il loro sostegno alle attività dell'ASECAP a favore della sicurezza stradale, in particolare all'iniziativa **“Life Saving Chain”** (“catena di azioni di prevenzione e intervento volte a

tutelare la sicurezza sulle strade”), iniziativa che è assolutamente in linea con gli obiettivi e le azioni prioritarie dell'Unione europea in materia di sicurezza, soprattutto per quel che riguarda l'efficacia degli interventi e delle relative azioni di ripristino della sicurezza della circolazione in caso di incidenti stradali.

La Conferenza è stata aperta dal Presidente in carica dell'ASECAP Julián Nunez, anche Presidente dell'associata spagnola SEOPAN, e dal Segretario Generale dell'ASECAP Kallistratos Dionelis, i quali hanno espresso un forte e chiaro messaggio a nome dell'Associazione europea delle concessionarie autostradali, un messaggio che sottolinea l'importanza della sicurezza stradale come obiettivo da raggiungere attraverso una responsabilità condivisa, che coinvolge allo stesso tempo gli operatori stradali, gli utenti e i produttori di veicoli; tutti devono essere chiamati a discutere insieme le priorità politiche che saranno enunciate nel prossimo Pacchetto Mobilità della Commissione europea. La Commissione è infatti in procinto di elaborare un terzo Pacchetto Mobilità – dopo il Pacchetto stradale e il Pacchetto sulla mobilità pulita e sostenibile - che dovrebbe orientativamente essere presentato nella prima metà di maggio. Come indicato dal Capo Unità “Sicurezza

stradale” Fotini Ioannidou, il terzo Pacchetto Mobilità conterrà una Comunicazione relativa a un nuovo quadro di obiettivi politici per la sicurezza stradale, tema sul quale le Istituzioni dell'Unione europea stanno lavorando sin dallo scorso anno, sin dalla citata **“Dichiarazione de La Valletta sulla sicurezza stradale”** del marzo 2017. Il Pacchetto conterrà inoltre una proposta di revisione del Regolamento (CE) n. 661/2009 sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati, proposta che riguarderà in particolare – anche sulla scorta dei risultati di una specifica consultazione pubblica avviata dalla Commissione europea a metà dello scorso anno – l'opportunità di aggiungere nuovi requisiti per la sicurezza generale dei veicoli a motore, soprattutto per quel che riguarda i sistemi ADS (Sistemi di assistenza alla guida – *Driver Assistance Systems*). Nel terzo Pacchetto mobilità è prevista infine anche una proposta di revisione della Direttiva 2008/96/CE relativa alla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali; è importante sottolineare al riguardo che non è invece inclusa nel terzo Pacchetto Mobilità una revisione della Direttiva 2004/54/CE, relativa ai requisiti minimi di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea, in

¹ Il 29 marzo del 2017 il Consiglio UE Trasporti, sulla scia delle riflessioni elaborate il giorno precedente nel corso della Conferenza sulla sicurezza stradale di Malta da parte della Commissione europea e dei gruppi di lavoro costituiti da vari stakeholders tra cui l'ASECAP, adottò la **“Dichiarazione di Malta sulla sicurezza stradale”**, nella quale venne riconosciuto l'importante contributo degli *stakeholders* e si sottolineò l'importanza della cooperazione tra tutti gli attori interessati (amministrazioni pubbliche, operatori, fornitori di servizi, produttori di veicoli, utenti, cittadini), a tutti i livelli, per raggiungere gli obiettivi comunitari in materia di sicurezza stradale. A Malta nel 2017 venne dunque dato un importante messaggio politico a livello europeo e mondiale, poiché i governanti degli Stati membri della UE, di comune accordo con i più alti rappresentanti della Commissione europea e delle Nazioni Unite, anch'essi presenti a La Valletta, si impegnarono collettivamente a porre in essere tutte le misure e le azioni volte a ridurre in maniera significativa il numero delle vittime e dei feriti gravi sulle strade europee, dimostrando in tal modo che la sicurezza stradale figura tra le principali priorità nell'agenda politica dell'Unione europea.

quanto la Commissione europea non ritiene opportuno operarne una revisione al momento. Forniremo maggiori dettagli sui contenuti del terzo Pacchetto mobilità nelle successive edizioni del nostro Bollettino.

Nel corso della Conferenza alla Bibliothèque Solvay il Segretario Generale dell'ASECAP Kallistratos Dionelis ha illustrato ai partecipanti il video di un'intervista alla Commissaria ai Trasporti Violeta Bulc, da lui realizzata, nella quale la Commissaria apprezza e incoraggia le attività svolte dall'ASECAP a favore della sicurezza e ricorda come la Dichiarazione de la Valletta sia effettivamente volta a promuovere una maggiore cooperazione tra settore pubblico e settore privato per far sì che tutti i veicoli – tradizionali, nuovi, connessi – siano in grado di circolare in un ambiente sicuro che tenga conto dell'obiettivo "vision zero" in termini di incidenti stradali¹.

Tra i relatori della Conferenza ASECAP ricordiamo anche Ellen Townsend, *Policy Director* di ETSC (*European Transport Safety Council*), organizzazione avente sede a Bruxelles con la quale da anni l'ASECAP collabora soprattutto per quel che riguarda il tema della sicurezza stradale. Ellen Townsend ha illustrato i principali punti del documento di posizione di ETSC sul prossimo Piano d'azione comunitario per la sicurezza stradale 2020-2030: reperimento di fondi, nell'ambito del bilancio comunitario, volti a sostenere investimenti in

nuove misure di sicurezza stradale, sicurezza degli utenti vulnerabili, riduzione del numero dei feriti a causa di incidenti stradali, sicurezza dei veicoli e dell'automatizzazione, sicurezza delle infrastrutture, efficacia ed effettiva applicazione dell'*enforcement* per punire comportamenti scorretti e pericolosi alla guida, educazione e formazione alla cultura della sicurezza stradale soprattutto per i più giovani, sicurezza stradale e lavoratori.

Il tema della sicurezza

e proprio per ribadire le correlazioni tra sicurezza ed efficace utilizzazione dei sistemi ITS lungo le autostrade europee in concessione, al termine della Conferenza ASECAP di Bruxelles sulla sicurezza stradale ha avuto luogo la firma di un Protocollo d'Intesa tra l'Associazione europea e la Piattaforma C-ROADS², con l'obiettivo di rafforzare la collaborazione e portare avanti azioni comuni per realizzare sistemi di trasporto stradale sempre più sicuri e intelligenti nei Paesi



FONTE: SITO ASECAP, PAGINA DEDICATA AGLI EVENTI: <http://www.asecap.com/eventasecap.html?layout=edit&id=167>

LA FIRMA DEL PROTOCOLLO D'INTESA ASECAP/C-ROADS.

DA SINISTRA A DESTRA: GEORGES BACH EURODEPUTATO DELLA COMMISSIONE TRAN, MARTIN BÖHM SEGRETARIO GENERALE DELLA PIATTAFORMA C-ROADS, JULIÁN NÚÑEZ PRESIDENTE DELL'ASECAP E CLAIRE DEPRÉ CAPO UNITÀ SISTEMI ITS, DG MOVE COMMISSIONE EUROPEA.

stradale è anche strettamente legato allo sviluppo tecnologico e all'applicazione dei più innovativi sistemi ITS (*Intelligent Transportation Systems*) alla circolazione stradale. In tale ambito l'ASECAP e le concessionarie in essa rappresentate sono molto attive

rappresentati dall'ASECAP.

Per scaricare e consultare tutte le presentazioni illustrate nel corso dell'undicesima edizione della Giornata ASECAP per la sicurezza stradale, visitare il seguente sito: <http://www.asecap.com/eventasecap.html?layout=edit&id=167>

¹ E' possibile scaricare e visionare l'intervista dell'ASECAP alla Commissaria Violeta Bulc collegandosi al seguente indirizzo Internet: <http://ec.europa.eu/avservices/preview.cfm?ref=1152616&videolang=EN>

² Lo sviluppo dei veicoli connessi e dell'interazione V2V (veicolo-veicolo) e V2I (veicolo-infrastruttura) rappresenta una delle priorità delle politiche comunitarie e dell'azione della Commissione europea, come strumento fondamentale per migliorare significativamente i livelli di servizio e di sicurezza della rete stradale. In quest'ottica la Commissione europea, negli ultimi anni, ha costituito due piattaforme su cui ha posto particolare attenzione: la C-ITS Platform (nel 2014) come quadro di cooperazione tra autorità nazionali, stakeholders e Commissione stessa finalizzato alla condivisione delle strategie ed azioni per la diffusione interoperabile dei C-ITS nell'UE e la C-ROADS (nel 2016) come aggregatore delle principali attività di implementazione di C-ITS, per sviluppare e condividere le specifiche tecniche verificandone l'interoperabilità.

► Accordo Consiglio UE - Parlamento europeo: monitoraggio e comunicazione delle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi

Sulla scia delle indicazioni e degli obiettivi contenuti nel primo Pacchetto Mobilità della UE, focalizzato - come più volte abbiamo avuto occasione di sottolineare nel nostro Bollettino - sul tema della de-carbonizzazione del trasporto, alla fine dello scorso mese di marzo la Presidenza bulgara dell'Unione europea ha raggiunto un accordo informale con il Parlamento europeo su una comunicazione della Commissione europea del 31 maggio 2017¹, contenente una proposta di Regolamento relativa al monitoraggio e alla comunicazione dei dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi. Il testo provvisorio risultante dal citato accordo informale tra i due co-legislatori comunitari - nella fase di secondo trilogo della procedura legislativa - verrà a breve sottoposto all'approvazione dei rappresentanti del COREPER, organo del Consiglio UE composto dagli ambasciatori dei singoli Stati membri presso l'Unione europea, per poi essere trasmesso al Parlamento europeo per la votazione e di nuovo al Consiglio UE per l'adozione definitiva, conformemente alla procedura legislativa di co-decisione, ed entrerà in vigore venti giorni dopo la pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della UE.

Il nuovo sistema di monitoraggio e comunicazione delle emissioni servirà come base per poter elaborare e applicare le norme

sulle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi immatricolati nella UE e anche sul loro consumo di carburante ed è sostanzialmente propedeutico alla preparazione di un'ulteriore proposta legislativa in materia, che la Commissione prevede di presentare entro la fine del corrente anno. Mentre per quel che riguarda il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri e dei furgoni già esistono delle norme specifiche, il Regolamento oggetto

veicolo, prevedendo tuttavia delle eccezioni giustificate dall'esigenza di protezione di dati personali e di garanzia della concorrenza leale. Nel registro centralizzato saranno anche forniti i dati relativi all'aerodinamicità dei veicoli, definiti come "valori di resistenza aerodinamica"; questi dati rappresentano un elemento importante per determinare l'efficienza di un veicolo in termini di consumo di carburante e saranno messi a disposizione attraverso una classificazione a fasce.



Bulgarian Presidency
of the Council of the European Union

FONTE: SITO INTERNET DELL'ATTUALE PRESIDENZA BULGARA DELLA UE <https://eu2018bg.bg/en>

dell'accordo provvisorio si riferisce invece ai mezzi pesanti veri e propri, ossia autocarri, autobus e pullman e stabilisce che, per la prima volta, le emissioni dei veicoli pesanti nell'Unione europea vengano misurate e monitorate in maniera standardizzata. Per far ciò, il Regolamento prevede la creazione di un registro centralizzato della UE con l'obbligo, per le autorità pubbliche e per i costruttori, di fornire dati sulle emissioni di CO₂ e sul consumo di carburante. Detto registro risponde al principio della trasparenza, poiché viene messo a disposizione del pubblico per permettere un più agevole confronto tra i diversi modelli di

Gli obblighi di monitoraggio e comunicazione indicati nel Regolamento si applicheranno solo ai costruttori di categorie e/o gruppi di veicoli che sono già stati certificati. L'anno a partire dal quale il monitoraggio e la comunicazione saranno d'applicazione per ogni categoria/gruppo di veicoli è indicato nell'allegato del Regolamento, che sarà modificato man mano che saranno certificati le categorie e i gruppi di veicoli rimanenti. La Commissione avrà poi sette anni per stabilire i termini per l'insieme delle categorie e dei gruppi di veicoli ai quali si applica la normativa.

¹ COM(2017) 279 final 2017/0111 (COD) del 31.5.2017 Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO concernente il monitoraggio e la comunicazione dei dati relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi

RIPORTIAMO CON PIACERE, QUI DI SEGUITO, UN ARTICOLO REDATTO DAI COLLEGGI DI AISCAT SERVIZI IN MERITO ALLA CONFERENZA *TRANSPORT RESEARCH ARENA 2018*



società a socio unico



A cura di Federico Di Gennaro

Nella splendida cornice della città di Vienna (Austria), si terrà la più grande conferenza sulla ricerca nel mondo dei trasporti dal 16 al 19 aprile pv. Per una settimana Vienna sarà al centro della mobilità europea del futuro. Il motto di Transport Research Arena (TRA) è “Un’era digitale per i trasporti, soluzioni per società, economia e ambiente” e la Conferenza tratterà i principali argomenti della “digitalizzazione” e “decarbonizzazione” del sistema dei trasporti.

Nei quattro giorni di lavori sarà possibile avere una panoramica completa sulle più attuali tendenze nel settore dei trasporti a tutto campo: saranno infatti ben dodici le tematiche che verranno affrontate, in oltre cento sessioni con seicentocinquanta presentazioni.

L’evento vedrà la partecipazione di circa tremila esponenti del mondo dei Trasporti, appartenenti

al settore industriale, istituzionale e della ricerca, provenienti da oltre sessanta nazioni.

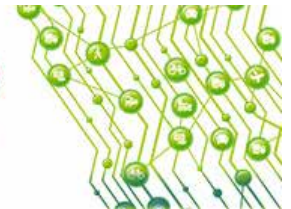
Aiscat Servizi parteciperà attivamente alla Conferenza TRA

dei veicoli a guida autonoma e il loro impatto sulle concessionarie autostradali.

Inoltre il 19 Aprile alle ore 10.00 Aiscat Servizi avrà il piacere



16-19 APRIL 2018

Transport Research Arena - Reed Exhibitions
Messe Wien - Vienna / Austria

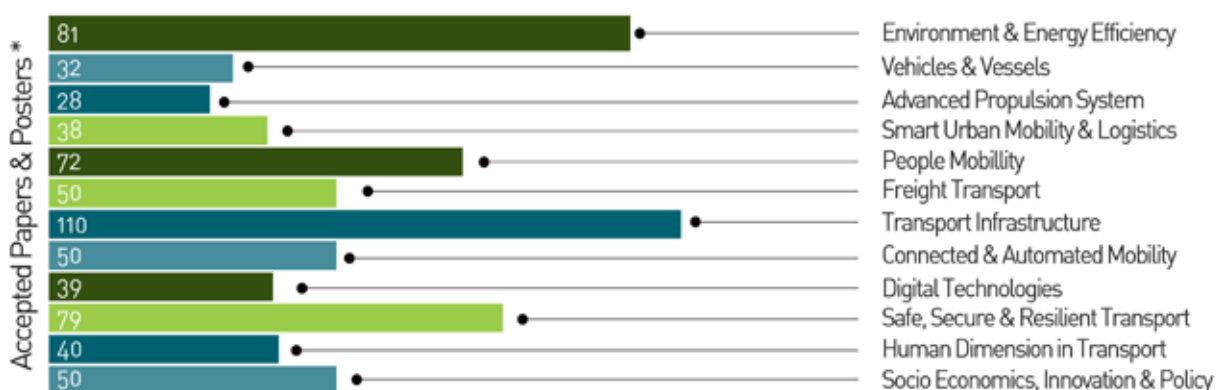
FONTE: SITO INTERNET DELLA CONFERENZA TRA 2018 WWW.TRACONFERENCE.EU

di Vienna presentando tre articoli/poster: due presentazioni sono relative al Progetto RAGTIME (www.ragtime-asset.eu) portato avanti nel quadro del programma comunitario Horizon 2020 e focalizzato sulla creazione di un quadro comune per la governance e la gestione innovativa di infrastrutture di trasporto, mentre il poster è relativo al progetto LOGIT 4.0, sul tema

di presentare le sue attività ai partecipanti alla Conferenza TRA nell’ambito di uno specifico evento di networking, previsto nell’area Marketplace, Exhibition Area (Hall A), booth B02.

Per avere ulteriori informazioni sulla Conferenza TRA consultare i siti www.traconference.eu/ e www.aiscatservizi.com

12 topics covering all modes of transport



FONTE: SITO INTERNET DELLA CONFERENZA TRA 2018 WWW.TRACONFERENCE.EU

*multiple countings per submitted abstract in more than one topic category possible

► GU L

- Regolamento delegato (UE) 2017/2364 della Commissione, del 18 dicembre 2017, che modifica la direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le soglie applicabili per le procedure di aggiudicazione degli appalti **GU L 337 del 19.12.2017**
- Regolamento delegato (UE) 2017/2365 della Commissione, del 18 dicembre 2017, che modifica la direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le soglie applicabili per le procedure di aggiudicazione degli appalti **GU L 337 del 19.12.2017**
- Regolamento delegato (UE) 2017/2366 della Commissione, del 18 dicembre 2017, che modifica la direttiva 2014/23/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le soglie applicabili per le procedure di aggiudicazione degli appalti **GU L 337 del 19.12.2017**
- Regolamento (UE) 2017/2367 della Commissione, del 18 dicembre 2017, che modifica la direttiva 2009/81/CE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le soglie applicabili per le procedure di aggiudicazione degli appalti **GU L 337 del 19.12.2017**
- Regolamento (UE) 2018/182 della Commissione, del 7 febbraio 2018, 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 il principio contabile internazionale IAS 28 e gli International Financial Reporting Standard (IFRS) 1 e 12 **GU L 34 dell'08.02.2018**
- Decisione del Comitato misto SEE n. 189/2016, del 23 settembre 2016, che modifica l'allegato XIII (Trasporti) dell'accordo SEE [2018/446] **GU L 80 del 22.03.2018**
- Decisione (UE) 2018/556 della Commissione, del 25 agosto 2017, relativa all'aiuto di Stato SA.35356 (2013/C) (ex 2013/NN, ex 2012/N) cui la Polonia ha dato esecuzione a favore di Autostrada Wielkopolska SA [notificata con il numero C(2017) 5818] (1) **GU L 92 del 10.04.2018**

► GU C

- *Attuazione tecnica del protocollo di Kyoto alla convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici ***I Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 16 aprile 2014 sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) n. 525/2013 per quanto riguarda l'attuazione tecnica del protocollo di Kyoto alla convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (COM(2013)0769 — C7-0393/2013 — 2013/0377(COD))*
 P7_TC1-COD(2013)0377
 Posizione del Parlamento europeo definita in prima lettura il 16 aprile 2014 in vista dell'adozione del regolamento (UE) n. .../2014 del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) n. 525/2013 per quanto riguarda l'attuazione tecnica del protocollo di Kyoto alla convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici **GU C 443 del 22.12.2017**
- Parere del Comitato europeo delle regioni — Una strategia europea per i sistemi di trasporto intelligenti cooperativi **C 54 del 13.02.2018**
- Risoluzione del Parlamento europeo del 6 luglio 2016 sulle sinergie per l'innovazione: i fondi strutturali e di investimento europei, Orizzonte 2020 e altri fondi e programmi dell'UE a sostegno dell'innovazione (2016/2695(RSP)) **C 101 del 16.03.2018**

► COM¹

- COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI Verso l'uso più ampio possibile di combustibili alternativi: un piano d'azione sulle infrastrutture per i combustibili alternativi a norma dell'articolo 10, paragrafo 6, della direttiva 2014/94/UE, compresa la valutazione di quadri strategici a norma dell'articolo 10, paragrafo 2, della direttiva 2014/94/UE
COM/2017/0652 final dell'08/11/2017
- Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO relativa alla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea nel consiglio ministeriale istituito a norma del trattato che istituisce la Comunità dei trasporti **COM/2017/0691 fin. - 2017/0308 (NLE) del 22/11/2017**
- RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO Relazione annuale sulle attività dell'Unione europea in materia di ricerca e sviluppo tecnologico e sul monitoraggio di "Orizzonte 2020" nel 2016 **COM/2017/0762 fin. del 13/12/2017**
- COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI Appalti pubblici efficaci in Europa e per l'Europa **COM/2017/0572 final/2 del 15.12.2017**
- COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO Maggiore protezione, nuove opportunità – Orientamenti della Commissione per l'applicazione diretta del regolamento generale sulla protezione dei dati a partire dal 25 maggio 2018 **COM/2018/043 final del 24.01.2018**

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 o SWD (Staff Working Document – Documento di lavoro del Personale della Commissione europea), sono invece Documenti di lavoro interni della Commissione, connessi al processo decisionale e al funzionamento generale dei servizi della Commissione. Taluni documenti COM, SEC e SWD possono essere disponibili solo in versione inglese, francese o tedesca.

CALENDARIO EVENTI INTERNAZIONALI

PASSATI

■ Bruxelles, 20 marzo 2018

XI^a edizione della Giornata ASECAP per la sicurezza stradale – XI ASECAP Road Safety Day www.asecap.com

FUTURI

■ Vienna, Austria, 16-19 aprile 2018

Transport Research Arena, organizzate dalla Commissione europea, <https://www.traconference.eu/>

■ Charlotte, North Carolina, USA, 22-24 aprile 2018

Managed Lanes, AET & Technology Summit, meeting annuale dell'IBTTA sulla tecnologia applicata al trasporto stradale, organizzato dall'IBTTA www.ibtta.org

■ Ljubljana, Slovenia, 25-27 aprile 2018

TEN-T Days, Giornate annuali di Informazione sulle Reti Trans europee di Trasporto TEN-T, organizzate dalla Commissione europea, <https://www.tentdays.eu/2018/>

■ Atene, Grecia, 3-4 maggio 2018

ASECAP marketing seminar, evento annuale dell'ASECAP dedicato alle tematiche del marketing e dei servizi all'utenza, organizzato dall'ASECAP e dall'associata greca HELLASTRON, www.asecap.com

■ Ljubljana, Slovenia, 6-8 giugno 2018

XLVI ASECAP Study and Information Days, 46^a edizione delle Giornate ASECAP di Studio e Informazione, organizzate dall'ASECAP con il supporto dell'associata slovena DARS, www.asecap.com

■ Harrisburg, Pennsylvania, USA, 24-26 giugno 2018

Maintenance&Roadway Operations Workshop, seminario annuale sull'esercizio e sulla manutenzione, organizzato dall'IBTTA, www.ibtta.org

■ Portland, Oregon, USA, 22-24 luglio 2018

Summit on Finance and Policy, Summit annuale dell'IBTTA focalizzato sul finanziamento delle infrastrutture, organizzato dall'IBTTA, www.ibtta.org

■ Salisburgo, Austria, 5-7 settembre 2018

Global Tolling Summit, Summit Internazionale dell'IBTTA organizzato di concerto con l'associata austriaca ASFINAG, www.ibtta.org

■ Copenhagen, Danimarca, 17-21 settembre 2018

ITS World Congress, Congresso mondiale del mondo ITS (Sistemi intelligenti di Trasporto), organizzato congiuntamente dalle Associazioni Nazionali ITS, <https://itsworldcongress.com/>

■ Baltimora, Maryland, USA, 14-16 ottobre 2018

86th IBTTA Annual Meeting, 86^a edizione del Congresso annuale dell'IBTTA, organizzata dall'IBTTA di concerto con la Maryland Transportation Authority, www.ibtta.org

<u>AIPCR:</u>	<i>Association Mondiale de la Route</i> – Associazione Mondiale della Strada
<u>ASEM:</u>	<i>Asia-Europe Meeting</i> forum interregionale Asia – Europa
<u>DG MOVE:</u>	Direzione Generale “Mobilità e Trasporti” - Commissione europea
<u>EASA:</u>	<i>European Aviation Safety Agency</i> – Agenzia europea per la sicurezza dell’aviazione
<u>EFSD:</u>	<i>European Fund for Strategic Investments</i> – Fondo europeo per gli investimenti strategici nelle infrastrutture
<u>EGNOS:</u>	<i>European geostationary navigation overlay system</i> - Sistema geostazionario europeo di navigazione di sovrapposizione
<u>ERF:</u>	<i>European Union Road Federation</i>
<u>EUSALP:</u>	<i>EU Strategy for the Alpine Region</i> – Strategia della UE per la regione alpina
<u>GALILEO:</u>	Programma europeo di radionavigazione satellitare
<u>GNSS:</u>	<i>Global Navigation Satellite System</i> - Sistema satellitare globale di navigazione
<u>GU:</u>	Gazzetta ufficiale dell’Unione europea
<u>IBTTA:</u>	<i>International Bridge Tunnel and Turnpike Association</i>
<u>ITF:</u>	<i>International Transport Forum</i>
<u>ITS:</u>	<i>Intelligent Transport Systems</i> – Sistemi intelligenti di trasporto
<u>ITRE:</u>	Commissione Industria e Ricerca presso il Parlamento europeo
<u>LGTT:</u>	<i>Loan Guarantee Instrument for TEN-T</i> – strumento di garanzia dei prestiti per le TEN-T
<u>OCDE/OCSE:</u>	Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico
<u>PPE:</u>	Gruppo politico del Partito Popolare europeo presso il Parlamento europeo
<u>PPP:</u>	Partenariato Pubblico Privato
<u>PPPI:</u>	Partenariato Pubblico Privato Istituzionalizzato
<u>RTE-T/TEN-T:</u>	Reti transeuropee di Trasporto
<u>TFUE:</u>	Trattato sul funzionamento dell’Unione europea
<u>TRAN:</u>	Commissione Trasporti e Turismo presso il Parlamento europeo
<u>UNECE:</u>	Commissione economica delle Nazioni Unite per l’Europa
<u>UPM:</u>	Unione per il Mediterraneo



**Associazione Italiana
Società Concessionarie
Autostrade e Trafori**

**Via G. Donizetti 10
00198 Roma**

**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)**