

LA 47A EDIZIONE DELLE GIORNATE DI STUDIO E DI INFORMAZIONE DELL'ASECAP DAL TITOLO "TOMORROW'S MOBILITY .... IS HERE TODAY" AVRÀ LUOGO A COSTA NAVARINO, NELLA REGIONE GRECA DEL PELOPONNESO, DAL 29 AL 31 MAGGIO 2019 E SARÀ ORGANIZZATA DAL SEGRETARIATO DELL'ASECAP DI CONCERTO CON L'ASSOCIATA GRECA HELLASTRON, IL CUI PRESIDENTE BILL HALKIAS ESERCITA ATTUALMENTE ANCHE LA PRESIDENZA DELL'ASSOCIAZIONE EUROPEA. IN CONSIDERAZIONE DEI NUOVI SVILUPPI INTERVENUTI NEL SETTORE E DELLE SFIDE COMUNI CHE GLI OPERATORI AUTOSTRADALI SI TROVANO AD AFFRONTARE A LIVELLO GLOBALE IN UNA VERA E PROPRIA NUOVA ERA DELLA MOBILITÀ, IL COMITATO ORGANIZZATIVO DELLE GIORNATE ASECAP HA VOLUTO MODIFICARE LA STRUTTURA DELL'EVENTO PER IL 2019, APRENDO LA PARTECIPAZIONE A TUTTI I RAPPRESENTANTI DEL SETTORE DEL PEDAGGIO

## ASECAP DAYS



COSTA NAVARINO 2019

FORTE: [HTTP://WWW.ASECAPDAYS.COM](http://www.asecapdays.com)

E NON, COME AVVENIVA IN PASSATO, ALLE SOLE ASSOCIATE DELL'ASECAP. I PRINCIPALI FILONI TEMATICI IN BASE SONO STATE SVILUPPATE LE VARIE SESSIONI DEL CONGRESSO SONO I SEGUENTI: A - ROAD INFRASTRUCTURE FINANCING; B - COMMUNICATING TRUST AND ACCOUNTABILITY; C - MOVING FROM TOLL OPERATORS TO MOBILITY SERVICE PROVIDERS; D - EUROPEAN ELECTRONIC TOLL SERVICE (EETS) AND EMERGING PAYMENT SYSTEMS; E - ASSET PRESERVATION FOR ENHANCED ROAD SAFETY; F - COMMON INTEREST IN C-ITS POLICIES AND STRATEGIES; G - EUROPEAN PROJECTS. PER MAGGIORI INFORMAZIONI SULL'EVENTO, PER LE MODALITÀ DI PARTECIPAZIONE E ISCRIZIONE COME DELEGATI, SPONSORS O ESIBITORI, VISITARE IL SITO [HTTP://WWW.ASECAPDAYS.COM](http://www.asecapdays.com)

## PARLAMENTO EUROPEO

durante le ultime sessioni di febbraio e marzo scorsi svoltesi a Bruxelles, gli eurodeputati della commissione TRAN hanno nuovamente analizzato e poi discusso la bozza di atto delegato della Commissione europea in materia di sistemi cooperativi di mobilità C-ITS "Specifications for the provision of cooperative intelligent transport systems", che stabilisce regole volte a identificare i requisiti minimi da applicare ai servizi C-ITS, a garantire la sicurezza delle comunicazioni C-ITS e ad assicurare uno sviluppo coordinato e coerente dei servizi C-ITS nell'ambito dell'Unione europea. In base alla procedura comunitaria cosiddetta di "comitatologia" (art. 290 del TFUE) e in virtù dell'art. 105 del Regolamento del Parlamento europeo, tutti gli atti delegati della Commissione europea devono essere trasmessi per controllo e scrutinio al Parlamento europeo.

## COMMISSIONE EUROPEA

la Commissione europea ha commentato con soddisfazione il raggiungimento di un accordo politico provvisorio tra Parlamento europeo e Consiglio in merito al Bilancio UE per il periodo di programmazione 2021-2027, con specifico riferimento allo strumento del CEF (Connecting Europe Facility o Meccanismo per collegare l'Europa) e in particolare all'opportunità di cofinanziarie infrastrutture ad alta efficienza per poter meglio collegare i cittadini e le regioni europee. Rimanendo in tema di innovazione, ricordiamo anche che la Commissione europea organizzerà un evento informativo sul programma Horizon 2020 a Bruxelles il 13 e 14 maggio prossimi. L'evento sarà organizzato dalla Rete dei National Contact Point Sicurezza - SEREN4 - in collaborazione con la Commissione europea.

## CONSIGLIO

durante tutto il mese di febbraio la Presidenza romana dell'Unione europea ha lavorato con le varie delegazioni ministeriali e con le Rappresentanze permanenti degli Stati membri presso la UE per raggiungere un accordo provvisorio inter-istituzionale in merito alla revisione della Direttiva 2008/96 "sicurezza nella gestione delle infrastrutture stradali", altresì detta Direttiva RISM (Road Infrastructure Safety Management). Il giorno dopo il raggiungimento dell'accordo inter-istituzionale l'Associazione delle società concessionarie di infrastrutture stradali a pedaggio ASECAP ha voluto esprimere la propria posizione in materia di sicurezza stradale e ha diffuso una nota nella quale sostanzialmente plaude all'accordo politico e si mette a disposizione delle Istituzioni comunitarie per contribuire con l'expertise del settore che rappresenta al lavoro dei gruppi di esperti che saranno costituiti in seguito all'adozione della Direttiva.

## ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

per l'Associazione mondiale delle concessionarie autostradali e degli operatori del pedaggio IBTTA il 2019 è all'insegna della mobilità del futuro e dell'applicazione delle nuove ed emergenti tecnologie al trasporto stradale. Il Presidente Chris Tomlinson ha infatti scelto come tema del suo mandato, al quale si ispirano tutte le attività e gli eventi dell'Associazione internazionale, DRIVING THE FUTURE OF MOBILITY. Il Presidente Tomlinson ha anche voluto rafforzare questo concetto attraverso la creazione di due nuovi Comitati IBTTA: il Comitato "Emerging Technologies" chiamato ad analizzare l'impatto delle nuove tecnologie applicate al trasporto stradale e alle attività di gestione degli operatori autostradali e il Comitato "Internazionale" volto ad accrescere ulteriormente la componente internazionale dell'IBTTA.

## INDICE

### PARLAMENTO EUROPEO

2

- commissione TRAN – Bruxelles, febbraio/marzo 2019

### COMMISSIONE EUROPEA

5

- Bilancio UE 2021-2027: la Commissione accoglie con favore l'accordo provvisorio sul CEF

### CONSIGLIO UE

7

- COREPER: accordo provvisorio inter-istituzionale sulla Direttiva sicurezza infrastrutture

### ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

10

- Driving the future of mobility: l'IBTTA "guida" il futuro della mobilità puntando sulle nuove tecnologie

### LEGISLAZIONE E COMUNICAZIONI

12

### CALENDARIO EVENTI

14

### GLOSSARIO

15

## ► commissione TRAN – Bruxelles, febbraio/marzo 2019

Durante le ultime sessioni di febbraio e marzo scorsi svoltesi a Bruxelles, gli eurodeputati della commissione TRAN hanno nuovamente analizzato e poi discusso la bozza di **atto delegato della Commissione europea in materia di sistemi cooperativi di mobilità C-ITS** “*Specifications for the provision of cooperative intelligent transport systems*”, che stabilisce regole volte a identificare i requisiti minimi da applicare ai servizi C-ITS, a garantire la sicurezza delle comunicazioni C-ITS e ad assicurare uno sviluppo coordinato e coerente dei servizi C-ITS nell’ambito dell’Unione europea. Perché è stato necessario l’intervento del Parlamento europeo? In base alla procedura comunitaria cosiddetta di “comitatologia” (art. 290 del TFUE) e in virtù dell’art. 105 del Regolamento del Parlamento europeo, tutti gli atti delegati della Commissione europea devono essere trasmessi per controllo e scrutinio al Parlamento europeo. L’Ufficio di Presidenza del Parlamento europeo trasmette l’atto in questione alla commissione parlamentare competente per materia la quale può, conformemente alle disposizioni dell’atto legislativo di base (ossia quello da cui deriva l’atto delegato) ed eventualmente previa consultazione di tutte le commissioni interessate, presentare al Parlamento una proposta di risoluzione motivata volta a sollevare obiezioni all’atto delegato.

L’atto delegato C-ITS è stato presentato dalla DG MOVE, Direzione Generale Mobilità e Trasporti della Commissione europea alla fine dello scorso anno e deriva dalla Direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto, più conosciuta come Direttiva ITS. Dopo aver adottato gli atti delegati esplicitamente previsti per le azioni nei settori prioritari fissati da tale direttiva, la Commissione ha infatti inteso procedere allo stesso modo anche per i C-ITS, in un’ottica di continuità logica e procedurale<sup>1</sup>.

L’atto delegato è stato adottato dalla Commissione europea alla fine del 2018, dopo un anno di lavoro dello specifico tavolo tecnico e, come da procedura, la DG MOVE ne ha anche aperto i contenuti alla consultazione delle parti interessate, consultazione alla quale hanno risposto come da prassi sia l’AISCAT a livello nazionale sia l’ASECAP a livello europeo. Le due Associazioni, nella risposta alla consultazione hanno evidenziato come il testo pubblicato presenti una sensibile rimodulazione rispetto all’impostazione iniziale, presumibilmente per evitare nel merito il “conflitto” attualmente in corso tra tecnologie basate su sistemi G5 e 5G: più che sui servizi, infatti, il documento si concentra sulla introduzione nel mercato delle “C-ITS

stations” e della loro messa in opera, con un maggior orientamento verso il tema degli “apparati”, rispetto a quello dei servizi e della compatibilità e interoperabilità tecnologica. L’AISCAT e l’ASECAP hanno voluto in particolare sottolineare gli aspetti tecnici e tecnologici C-ITS suscettibili di possibili interferenze con i processi di esazione elettronica del pedaggio, nonché con quelli operativi maggiormente connessi all’esercizio autostradale. La posizione ufficiale dell’Associazione europea è consultabile sul sito dell’ASECAP al seguente indirizzo <http://www.asecap.com/press-releases.html>, mentre tutte le risposte alla consultazione pubblica della Commissione europea sono consultabili al seguente link: [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiatives/ares-2017-2592333\\_en](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiatives/ares-2017-2592333_en)

Quanto all’analisi di scrutinio da parte della commissione TRAN in Parlamento europeo, le prime riflessioni degli eurodeputati si sono concentrate sul fatto che l’atto delegato C-ITS, a differenza di quanto indicato inizialmente dalla Commissione europea, non si ispirasse affatto al tema della “neutralità tecnologica”, ma anzi optasse per una tecnologia piuttosto che per un’altra: su questo punto la TRAN ha contestato il fatto che se l’atto intende entrare nel merito della scelta tecnologica, allora lo stesso dovrebbe tornare all’esame del co-legislatore (i.e. Parlamento europeo e Consiglio UE) e non

<sup>1</sup> Vedasi al riguardo la Comunicazione della Commissione europea COM(2016) 766 del 30 novembre 2016 su “Una strategia europea per i sistemi di trasporto intelligenti cooperativi, prima tappa verso una mobilità cooperativa, connessa e automatizzata”.

lasciato solo alla disciplina della Commissione europea. Dopo un dibattito sul tema, la Presidente della TRAN ha chiesto alla Commissione europea di fornire dei chiarimenti per iscritto ai commenti della TRAN, per poter dare parere positivo alla finalizzazione dell'atto delegato, la cui procedura dovrebbe comunque essere conclusa entro la metà di maggio e da fonti brussellesi sembra anche possibile raggiungere un accordo in tempi più brevi.

Peraltro sempre rimanendo in materia di nuove tecnologie applicate al settore stradale, il 26 Febbraio scorso la Commissione europea ha pubblicato un invito a presentare proposte, con l'obiettivo di costituire un gruppo informale di esperti, che lavorerà alla definizione di una piattaforma unica per i test su strada aperta e la messa in esercizio della guida collaborativa, connessa, automatizzata e autonoma. (*Cooperative, Connected, Automated and Autonomous Mobility - CCAM*). Il gruppo, che fornirà consulenza e supporto alla Commissione nel campo delle attività di prova e di messa in esercizio per la guida cooperativa, connessa, automatizzata e autonoma (CCAM), sarà composto da cento esperti nominati per un periodo di tre anni.

Al seguente link sono disponibili tutte le informazioni in merito

all'iniziativa, e la modalità di candidatura: [https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2019-02-26-call-applications-single-platform\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2019-02-26-call-applications-single-platform_en)



ESTRATTO DELLA PRESENTAZIONE DELLA DG MOVE ALLA COMMISSIONE TRAN IL 4.3.2019  
 FONTE: SITO DELLA COMMISSIONE TRAN [HTTP://WWW.EUROPARL.EUROPA.EU/COMMITTEES/IT/TRAN/HOME.HTML](http://www.europarl.europa.eu/committees/it/tran/home.html)

Nella scorsa edizione del nostro Bollettino abbiamo parlato del raggiungimento di un accordo provvisorio inter-istituzionale sulla **Direttiva** cosiddetta **EETS/Telepedaggio**. Informiamo i lettori che l'accordo è stato adottato in sessione plenaria dal Parlamento europeo lo scorso 14 febbraio e che il Consiglio UE lo ha votato il 4 marzo scorso; il testo della nuova Direttiva sarà firmato congiuntamente da Consiglio UE e Parlamento europeo il prossimo 13 marzo per poi essere pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea e la nuova Direttiva entrerà in vigore trenta mesi dopo la sua pubblicazione. Ricordiamo i principali elementi della nuova Direttiva EETS: l'introduzione, per la prima volta nella UE, di una procedura di recupero dei mancati

pagamenti del pedaggio attraverso l'istituzione di un Punto di contatto nazionale; il mantenimento della lista delle tecnologie EETS nel corpo della Direttiva e non trasferimento negli allegati della stessa; 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; un approccio di 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; il riconoscimento del

Punto di contatto nazionale come la sola entità a cui il Toll Charger possa accedere per ottenere i dati dei violatori per mancato pagamento del pedaggio; la prevalenza della classificazione dei veicoli utilizzata dal Toll Charger, nel caso in cui si verificano incongruenze tra la classificazione effettuata dal Toll Charger e quella effettuata dallo EETS Provider.

La nuova Direttiva EETS non dovrà necessariamente avvalersi di un Comitato Telepedaggio<sup>2</sup>, essendo stata adottata sulla base di rinnovate regole che prevedono una serie di deleghe alla Commissione europea (non esistendo peraltro nemmeno più la Decisione attuativa la cui adozione si rese invece necessaria negli anni 2000 e il cui testo tecnico è in gran parte confluito nella nuova

<sup>2</sup> Il Comitato Telepedaggio è l'organismo che venne creato sulla base della Direttiva 2004/52/CE sulla interoperabilità del telepedaggio in Europa; il Comitato è composto dai rappresentanti ministeriali degli Stati membri della UE, accompagnati alle riunioni da esperti nazionali. Il Comitato EETS è coordinato dalla Commissione europea e ha contribuito a redigere il testo della Decisione 2009/750/CE sul telepedaggio, attuativa della 2004/52, votandone i contenuti.

Direttiva); tuttavia la Direzione Generale Mobilità e Trasporti della Commissione DG MOVE sembra orientata a mantenere una forma di partecipazione degli Stati, in considerazione della particolare delicatezza del tema EETS e dunque le attività del Comitato EETS proseguiranno. Il Comitato al momento sta supportando la Commissione nella preparazione degli Atti di Implementazione e degli Atti Delegati alla nuova Direttiva, atti che permettono di dare pratica applicazione alla direttiva stessa; ad esempio, buona parte dei contenuti della Decisione 2009/750/CE verranno riportati in questi atti, in particolare i dettagli sugli standard tecnici applicabili. E' peraltro opportuno precisare a tal riguardo che, oltre al mantenimento del Comitato Telepedaggio, la Commissione europea ha anche deciso, per la corretta futura applicazione della Direttiva EETS, di pubblicare una richiesta di manifestazioni di interesse in vista della creazione di un "Gruppo di esperti EETS", da affiancare al Comitato EETS, i cui componenti sono già di fatto – a detta della Commissione europea – membri del Gruppo di esperti e il relativo bando si è chiuso lo scorso 24 febbraio.

La nuova Direttiva EETS è peraltro l'unico testo del Primo Pacchetto Mobilità o *Road Package* finora votato dal Parlamento europeo e dal Consiglio UE, poiché le altre proposte di revisione di Direttive o Regolamenti sono rimaste al momento arenate, o perché votate solo dal Parlamento europeo ma non dai rappresentanti dei Ministri (come nel caso della proposta di revisione della Direttiva c.d. "Eurovignette") o perché il

*plenum* del Parlamento europeo ha rigettato i testi e li ha rinviati alla commissione TRAN per ulteriori modifiche e approfondimenti, procedura che è stata applicata per tutti i provvedimenti relativi ai cosiddetti aspetti sociali dell'autotrasporto (ad esempio la questione del cabotaggio e il tema relativo ai periodi obbligatori di guida e riposo per gli autostrasportatori anche attraverso l'utilizzazione del tachigrafo digitale), provvedimenti che saranno nuovamente analizzati e votati dalla commissione TRAN nei prossimi mesi.

## ► Bilancio UE 2021-2027: la Commissione accoglie con favore l'accordo provvisorio sul CEF

La Commissione europea ha commentato con soddisfazione il raggiungimento di un accordo politico provvisorio tra Parlamento europeo e Consiglio in merito al Bilancio UE per il periodo di programmazione 2021-2027, con specifico riferimento allo strumento del **CEF (Connecting Europe Facility** o Meccanismo per collegare l'Europa) e in particolare all'opportunità di co-finanziarie **infrastrutture ad alta efficienza per poter meglio collegare i cittadini e le regioni europee**.

L'accordo dovrà a breve essere perfezionato dalla firma congiunta dei due co-legislatori e la Commissione europea ha espresso la propria soddisfazione; sono intervenuti infatti sul tema tre Commissari: anzitutto la Commissaria ai Trasporti Violeta Bulc, la quale ha affermato *“Il nuovo meccanismo per collegare l'Europa è fondamentale per i trasporti europei. Garantirà la connettività, accelererà la de-carbonizzazione e la digitalizzazione dell'economia europea creando sinergie tra le infrastrutture dei trasporti, dell'energia e digitali. In particolar modo, consentirà all'Unione europea di completare entro il 2030 la sua rete centrale di trasporto, che rappresenta la colonna portante del mercato unico e che risponde alle esigenze degli operatori della logistica e dei passeggeri”*.

Ha commentato l'accordo anche il Commissario per l'Azione per il clima e l'energia Miguel Arias Cañete, il quale ha detto: *“L'accordo*

*odierno ci permetterà di costruire le infrastrutture necessarie per la transizione verso l'energia pulita e consentirà di raggiungere i nostri ambiziosi obiettivi climatici ed energetici per il 2030”*.

Infine, è intervenuta la Commissaria per l'Economia e la società digitali Mariya Gabriel, la quale ha dichiarato: *“Il nuovo meccanismo digitale per collegare l'Europa si concentrerà su investimenti infrastrutturali strategici - inclusi i corridoi 5G lungo le principali vie di trasporto, che collegheranno gli utenti di tutta Europa con centri di calcolo ad alta efficienza - nonché sulla connettività gigabit per le comunità 5G-ready”*.

Il nuovo programma permetterà all'Unione europea di svolgere un ruolo fondamentale anche per l'azzeramento dell'impatto sul clima, conformemente a quanto indicato nella proposta “Un pianeta pulito per tutti”, nonché di finanziare infrastrutture per una mobilità sicura, pulita e connessa, come proposto dalla Commissione nel pacchetto “Europe on the Move”. Il programma darà inoltre la priorità a modi di trasporto rispettosi dell'ambiente e allo sviluppo di punti di ricarica per i veicoli che utilizzano carburanti alternativi. Il meccanismo per collegare l'Europa renderà i sistemi energetici più interconnessi, intelligenti e più sicuri, contribuendo a completare l'Unione dell'energia e a contribuire alla transizione verso l'energia pulita. Tutto ciò permetterà all'Europa di rimanere

all'avanguardia in questo processo di transizione, ottemperando in tal modo alla priorità politica della Commissione Juncker per far sì che l'Unione europea diventi il leader mondiale nell'ambito delle energie rinnovabili.



FONTE: SEZIONE CEF SUL SITO INEA [HTTPS://EC.EUROPA.EU/INEA/EN/CONNECTING-EUROPE-FACILITY](https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility)

Rimanendo in tema di innovazione, ricordiamo anche che la Commissione europea organizzerà un evento informativo sul **programma Horizon 2020** a Bruxelles il 13 e 14 maggio prossimi. L'evento sarà organizzato dalla Rete dei National Contact Point Sicurezza – SEREN4 – in collaborazione con la Commissione europea ed è volto a fornire tutte le principali informazioni sugli inviti a presentare proposte nel corso del 2019 relative al Bando Sicurezza di *Horizon 2020* la cui pubblicazione è prevista a metà marzo. Nell'ambito dell'evento di Bruxelles i partecipanti potranno anche presentare le proprie idee progettuali o semplicemente

espandere il proprio network nelle sessioni di *Pitching* e *Brokerage* previste.

I temi principali delle due giornate sono i seguenti: *Critical Infrastructure Protection; Disaster Resilience: Safeguarding and securing society; Fight Against Crime and Terrorism; Border Security and External Security; General Matters on Security; Digital Security.*

E' possibile trovare più dettagliate informazioni sull'evento informativo al seguente link: <https://h2020-sec-soc-2019.b2match.io/>

## ► COREPER: accordo provvisorio inter-istituzionale sulla Direttiva sicurezza infrastrutture

Durante tutto il mese di febbraio la Presidenza romena dell'Unione europea ha lavorato con le varie delegazioni ministeriali e con le Rappresentanze permanenti degli Stati membri presso la UE per raggiungere un accordo provvisorio inter-istituzionale in merito alla revisione della Direttiva 2008/96 "sicurezza nella gestione delle infrastrutture stradali", altresì detta Direttiva RISM (*Road Infrastructure Safety Management*).

E' opportuno ripercorrere brevemente l'exkursus legislativo della proposta: la Commissione europea propone inizialmente una revisione della Direttiva RISM a maggio del 2018 nel più ampio quadro del III Pacchetto Mobilità della UE focalizzato sulla sicurezza stradale e sulle nuove tecnologie. Il III Pacchetto Mobilità vede sostanzialmente la mobilità europea del futuro come sicura, pulita, connessa e automatizzata; obiettivo principale è consentire a tutti i cittadini europei di beneficiare dei vantaggi di un traffico più sicuro, di veicoli meno inquinanti e di soluzioni tecnologiche più avanzate, sostenendo allo stesso tempo la competitività dell'industria della UE. Unitamente alla presentazione delle proposte del Terzo Pacchetto Mobilità, la Commissione europea lancia anche un nuovo bando, da 450 milioni di Euro, per finanziare progetti che contribuiscono alla sicurezza stradale e alla digitalizzazione dei trasporti. Il III Pacchetto Mobilità contiene

dunque anche una proposta di revisione della Direttiva 2008/96/CE e un rinnovato Piano d'azione comunitario per la sicurezza stradale per il periodo 2020-2030: il nuovo Piano si basa sul cosiddetto *Safe System Approach* e sulla responsabilità condivisa in materia di sicurezza stradale e, oltre a tenere conto del progresso tecnologico per accrescere i livelli di sicurezza sulle strade europee, pone anche l'accento sulla necessità di tutelare i cosiddetti utenti vulnerabili, ossia ciclisti, pedoni e persone anziane.

nel modo in cui la Direttiva è stata recepita dagli Stati membri e per questo è necessario operarne una revisione: l'obiettivo generale della proposta di modifica, che peraltro estende la sua applicazione al di là della rete contemplata nelle TEN-T, è ridurre gli incidenti stradali e il numero di feriti gravi sulle reti stradali della UE, migliorando le prestazioni di sicurezza delle infrastrutture stradali. Ciò sarà reso possibile grazie alla convergenza verso standard più elevati di sicurezza delle infrastrutture in



LOGO UFFICIALE DELLA PRESIDENZA ROMENA DELLA UE – FONTE: [HTTPS://WWW.ROMANIA2019.EU](https://www.romania2019.eu)

Le infrastrutture stradali continuano pertanto a essere parte integrante del nuovo approccio alla sicurezza e per questo la Commissione ha deciso di procedere a una revisione della Direttiva 2008/96 sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali. Il testo del 2008 fu adottato per garantire che la sicurezza stradale fosse sempre presa in considerazione in tutte le fasi della pianificazione, della progettazione e del funzionamento dell'infrastruttura stradale. Tuttavia, la Commissione europea ha rilevato che esistono notevoli differenze

tutta la UE. Inoltre, nel nuovo testo proposto si pone l'accento su una procedura di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali fondata sul rischio, prendendo in considerazione i dati storici sugli incidenti e sulle sezioni stradali ove la concentrazione di incidenti è maggiore, al fine di valutare i rischi dell'infrastruttura stradale in questione e convergere, verso queste tratte a più alto rischio di sicurezza, più investimenti e risorse. Infine, benché la Commissione non abbia voluto procedere a una revisione della Direttiva sulla

sicurezza nelle gallerie stradali, la Direttiva 2004/52, tuttavia nella nuova proposta di revisione della Direttiva 2008/96 si fa esplicito riferimento all'introduzione di ispezioni congiunte di sicurezza stradale lungo le zone di transizione tra le strade oggetto della Direttiva in fase di revisione e le gallerie stradali, ossia le zone intermedie e comuni, per la sicurezza delle quali sarà necessaria una maggiore cooperazione tra i diversi organismi competenti di ispezione.

Successivamente, nel corso dell'autunno, il Parlamento europeo avvia un'analisi del testo della proposta in seno alla commissione TRAN (Trasporti e Turismo): il 15 ottobre 2018 la Relatrice incaricata Daniela Aiuto (ex M5S) appartenente al gruppo EFDD (Europa della Libertà e della Democrazia Diretta) presenta una prima bozza di Rapporto ricevendo numerosi emendamenti: il testo della Relazione non viene finalizzato a novembre e votato a dicembre come inizialmente previsto, poiché presenta troppi passaggi su cui non vi è accordo in commissione TRAN. Il 3 dicembre 2018 la Presidenza della commissione TRAN riunisce la Relatrice, i Relatori ombra e i rappresentanti dei gruppi politici per trovare un accordo sugli emendamenti di compromesso, ma l'accordo non viene raggiunto. Tra dicembre 2018 e gennaio 2019 si svolgono nuove riunioni congiunte tra gruppi politici e segretariato commissione TRAN per tentare di accordarsi su un testo comune, che sarà poi votato in TRAN il 10 gennaio 2019. È importante sottolineare che il testo votato

in TRAN il 10 gennaio scorso ha incluso tutti gli emendamenti di compromesso sostenuti dalla Relatrice e dai principali gruppi politici parlamentari; peraltro gli eurodeputati italiani in blocco – a prescindere dalla loro appartenenza a un gruppo politico o a un altro – fanno fronte comune per sostenere l'On. Aiuto e portare avanti le sue istanze: si tratta di un forte segnale politico a favore della sicurezza stradale che la commissione TRAN e il Parlamento europeo intendono dare a prescindere poi dall'esito finale dei negoziati con le altre Istituzioni comunitarie.

Fra la metà di gennaio e la fine di febbraio 2019 si svolgono le riunioni di trilogia inter-istituzionale tra Parlamento europeo, Consiglio UE e Commissione per trovare un accordo su un testo condiviso (ben quattro riunioni di trilogia si sono svolte solo nella seconda metà di febbraio). Dopo una serie di incontri e di negoziati nel corso dei quali risulta evidente il forte dissenso tra Parlamento europeo e Consiglio UE (attraverso il COREPER, composto dagli ambasciatori rappresentanti permanenti degli Stati membri presso la UE), si svolge a Bruxelles una riunione di trilogia decisiva lo scorso 21 febbraio: sostanzialmente il Parlamento cede su quasi tutti i punti e accetta che le sue richieste figurino negli Allegati alla Direttiva RISM, Allegati che vengono tuttavia dichiarati volontari e non vincolanti, ossia gli Stati membri avranno la facoltà di recepirli o meno. Questa soluzione di compromesso proposta dal Consiglio UE fa sì ad esempio che le disposizioni inserite nella prima

versione della proposta di Direttiva relative alla stabilità di infrastrutture, gallerie e ponti vengano di fatto trasposte negli Allegati alla Direttiva e dunque vengano lasciate alla discrezionalità degli Stati membri in materia di recepimento. Rimangono invece nell'articolato della Direttiva le disposizioni inerenti il cosiddetto "*voluntary reporting*" da parte degli utenti in merito alla segnalazione di potenziali pericoli relativi alla stabilità delle infrastrutture (ma anche in questo caso il recepimento della disposizione in questione è indicato come facoltativo per lo Stato membro) e le disposizioni relative alla segnaletica stradale, precisando che "*road signs and road markings*" debbano essere letti tanto dagli utenti "tradizionali" quanto dai futuri veicoli connessi e automatizzati, in vista dell'adeguamento tecnologico delle infrastrutture stradali attraverso i sistemi C-ITS. Sul tema della segnaletica è peraltro intervenuta nel trilogia la Commissione europea, chiedendo e ottenendo la creazione di uno specifico gruppo di esperti incaricato di "valutare l'opportunità di redigere delle specifiche inerenti la segnaletica stradale", attività da condurre di concerto e in consultazione con analoghi gruppi in seno all'UNECE (Commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa).

La Commissione europea peraltro, in più parti dell'accordo sulla Direttiva RISM, ha voluto includere il riferimento al ruolo di "*guidance*" della Commissione stessa, il che implicherà la creazione di ulteriori gruppi di lavoro e di esperti in merito a specifici temi trattati dalla Direttiva.



Nei prossimi giorni l'accordo provvisorio ottenuto il 21 febbraio sarà sottoposto all'esame dei giuristi/linguisti delle Istituzioni comunitarie e poi trasmesso alla plenaria del Parlamento europeo entro la chiusura del corrente mandato legislativo (in una prossima sessione tra marzo e aprile orientativamente).

Il giorno dopo il raggiungimento dell'accordo inter-istituzionale l'Associazione delle società concessionarie di infrastrutture stradali a pedaggio ASECAP ha voluto esprimere la propria posizione in materia di sicurezza stradale e ha diffuso una nota nella quale sostanzialmente plaude all'accordo politico e si mette a disposizione delle Istituzioni comunitarie per contribuire con l'*expertise* del settore che rappresenta al lavoro dei gruppi di esperti che saranno costituiti in seguito all'adozione della Direttiva: è possibile scaricare e consultare il testo del comunicato ASECAP al seguente link: <http://www.asecap.com/images/News/PDF/ASECAP-Statement-on-RISM.pdf>

## ► Driving the future of mobility: l'IBTTA “guida” il futuro della mobilità puntando sulle nuove tecnologie

Per l'Associazione mondiale delle concessionarie autostradali e degli operatori del pedaggio IBTTA il 2019 è all'insegna della mobilità del futuro e dell'applicazione delle nuove ed emergenti tecnologie al trasporto stradale. Il Presidente in carica per il corrente anno *Chris Tomlinson* ha infatti scelto come tema del suo mandato, al quale si ispirano tutte le attività e gli eventi dell'Associazione internazionale, **DRIVING THE FUTURE OF MOBILITY** (“Guidare il futuro della mobilità”).

soprattutto in materia di nuove tecnologie e mobilità del futuro: l'AISCAT partecipa attivamente ai lavori dei due nuovi Comitati.

Il primo evento importante dell'anno per l'IBTTA, evento che farà il punto sulle nuove ed emergenti tecnologie sviluppate dal settore, è l'*Annual Technological Summit* che si svolgerà a Orlando, Florida, dal 31 marzo al 2 aprile 2019: il Summit Tecnologico è ormai un appuntamento molto importante per l'Associazione internazionale

Per quanto riguarda la seconda metà del 2019 l'IBTTA organizzerà due importanti appuntamenti in Canada e in Europa: il Congresso Annuale dell'IBTTA, l'evento principale dell'anno, avrà luogo ad Halifax, in Canada, dal 15 al 17 settembre 2019 e sarà organizzato dal Segretariato dell'IBTTA di concerto con la *Halifax Harbour Bridges*, diretta da un *Past President* dell'IBTTA, Steve Snider. Il Congresso Annuale dell'IBTTA rappresenta un'interessante



2019 IBTTA President  
Christopher Tomlinson

### Driving the Future of Mobility

IBTTA  
TOLLING. MOVING SMARTER.

Driving the  
Future  
of Mobility

Fonte: sito dell'IBTTA [www.ibtta.org](http://www.ibtta.org)

Il Presidente Tomlinson ha anche voluto rafforzare questo concetto attraverso la creazione di due nuovi Comitati IBTTA, operativi proprio dall'inizio dell'anno: il Comitato “*Emerging Technologies*” chiamato ad analizzare l'impatto delle nuove tecnologie applicate al trasporto stradale e alle attività di gestione degli operatori autostradali e il Comitato “*Internazionale*” volto ad accrescere ulteriormente la componente internazionale dell'IBTTA e focalizzato sullo scambio di buone pratiche e di informazioni tra i rappresentanti dei vari Paesi appartenenti all'Associazione internazionale,

e riunisce i rappresentanti di numerose società operanti nel settore del pedaggio e delle nuove tecnologie. Sarà organizzato in partenariato con il TRB (*Transport Research Board*), ITS *International MaaS Market*, ATI (*Alliance for Toll Interoperability*) e ospiterà anche un grande spazio espositivo.

A giugno invece avrà luogo il *Maintenance & Roadway Operations Workshop*, a Norfolk in Virginia: si tratta del seminario annuale che riunisce tutti coloro che operano nella manutenzione e nell'esercizio, corredato anch'esso da uno spazio espositivo tematico sui temi oggetto del seminario.

occasione di scambio e confronto su temi di attualità e di interesse per il settore, in particolare per quanto riguarda la sempre maggiore importanza accordata dall'Associazione internazionale al concetto del finanziamento delle infrastrutture fondato sul principio *user-financed transportation* e sulla promozione del pedaggio come lo strumento più efficace per assicurare una gestione efficiente e sostenibile delle infrastrutture stradali a beneficio degli utenti. Inoltre, il raffronto tra le diverse realtà internazionali del settore autostradale a pedaggio è sempre più presente, e soprattutto molto

apprezzato, nell'ambito delle varie sessioni generali e tecniche del Congresso annuale: a tal proposito ad Halifax vi sarà un filone

livello internazionale, moderato da Emanuela Stocchi.

Inoltre, in vista del suo Congresso annuale, l'IBTTA ha

concorso per l'assegnazione dei Premi di eccellenza alle concessionarie autostradali partecipanti. Il concorso dell'IBTTA intende premiare, come consueto, le società e/o le Associazioni che più si sono distinte per aver portato avanti progetti innovativi e creativi nei cinque seguenti settori: amministrazione e finanza, servizi alla clientela e attività di marketing, responsabilità sociale, tecnologia, progettazione, esercizio e manutenzione di infrastrutture stradali a pedaggio. Inoltre, come già avvenuto per le ultime tre edizioni, l'IBTTA ha previsto l'assegnazione di un premio speciale, che intende mettere in evidenza il supporto offerto dal settore privato allo sviluppo e all'implementazione di progetti che hanno contribuito a diffondere e a valorizzare la missione dell'IBTTA nell'ambito dell'industria del pedaggio. Il premio speciale è denominato "Private sector Innovation Award". Tutte le informazioni in merito al concorso si possono trovare al seguente link: <https://www.ibtta.org/toll-excellence-awards>

Infine, l'anno si chiuderà per l'IBTTA con il *Global Tolling Summit*, che si svolgerà a Lisbona, Portogallo, dal 27 al 29 ottobre 2019 con la collaborazione dell'ASECAP e che, come per le precedenti edizioni a Praga, Roma e Salisburgo, sarà incentrato prevalentemente sul settore autostradale europeo, pur accogliendo rappresentanti provenienti da altri Paesi legati all'IBTTA.



La cover della brochure del Congresso Annuale dell'IBTTA ad Halifax, Canada

Fonte: sito dell'IBTTA [www.ibtta.org](http://www.ibtta.org)

tematico specifico denominato *World Showcase*, focalizzato sui progetti e sulle attività più rilevanti dell'industria del pedaggio a

anche pubblicato – come ogni anno – l'invito a presentare proposte per l'ottenimento del *Toll Excellence Award 2019*, il tradizionale

## ► GU L

- Decisione (UE) 2018/1926 del Consiglio, del 19 novembre 2018, relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di gruppo di esperti sull'accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite. **L 313 del 10.12.2018**
- Regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla governance dell'Unione dell'energia e dell'azione per il clima che modifica le direttive (CE) n. 663/2009 e (CE) n. 715/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, le direttive 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE e 2013/30/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, le direttive del Consiglio 2009/119/CE e (UE) 2015/652 e che abroga il regolamento (UE) n. 525/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio. **L 328 del 21.12.2018**
- Rettifica del regolamento (UE) 2018/1563 del Consiglio, del 15 ottobre 2018, sul programma di ricerca e formazione della Comunità europea dell'energia atomica (2019-2020) che integra il programma quadro di ricerca e innovazione «Orizzonte 2020» e che abroga il regolamento (Euratom) n. 1314/2013 (GU L 262 del 19.10.2018). **L 26 del 30.01.2019**
- Regolamento (UE) 2019/237 della Commissione, dell'8 febbraio 2019, che modifica il regolamento (CE) n. 1126/2008 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. **L 39 dell'11.02.2019**
- Rettifica della direttiva 2004/54/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa ai requisiti minimi di sicurezza per le gallerie della Rete stradale transeuropea (**GU L 167 del 30.4.2004**) **L 40 del 12.02.2019**
- Regolamento delegato (UE) 2019/248 della Commissione, del 13 novembre 2018, che rettifica il regolamento (UE) n. 63/2011 recante le modalità per la domanda di deroga agli obiettivi per le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> a norma dell'articolo 11 del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio. **L 42 del 13.02.2019**
- Regolamento delegato (UE) 2019/254 della Commissione, del 9 novembre 2018, relativo all'adeguamento dell'allegato III del regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti **L 43 del 14.02.2019**
- Decisione (UE) 2019/299 del Consiglio, del 12 febbraio 2019, relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di comitato direttivo regionale della Comunità dei trasporti su determinate questioni inerenti al personale in relazione all'attuazione del trattato che istituisce la Comunità dei trasporti **L 50 del 21.02.2019**

## ► GU C

- Relazione speciale n. 03/2019 — Fondo europeo per gli investimenti strategici: sono necessari interventi per la piena riuscita del FEIS. **C 38 del 31.01.2019**
- Parere del Comitato economico e sociale europeo sulla «Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni “L’Europa in movimento — Una mobilità sostenibile per l’Europa: sicura, interconnessa, pulita” [COM(2018) 293 final] **C 62 del 15.02.2019**
- Parere del Comitato economico e sociale europeo sulla «Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali» [COM(2018) 274 final — 2018/0129 (COD)] **C 62 del 15.02.2019**
- Parere del Comitato economico e sociale europeo sulla «Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo, al Comitato delle regioni — Verso la mobilità automatizzata: una strategia dell’UE per la mobilità del futuro [COM(2018) 283final] **C 62 del 15.02.2019**

## ► COM<sup>1</sup>

- RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI Fondi strutturali e di investimento europei 2014-2020 Relazione di sintesi 2018 sulle relazioni annuali di attuazione dei programmi riguardanti l’attuazione nel periodo 2014-2017. **COM/2018/816 final del 19/12/2018**
- Documento di riflessione “Verso un’Europa sostenibile entro il 2030” **COM/2019/22 final del 30/01/2019**
- RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI PRIME PROSPETTIVE IN MATERIA DI ARIA PULITA **COM/2018/446 final/2 del 30/01/2019**
- COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI Sostegno agli investimenti mediante una valutazione ex ante volontaria degli aspetti relativi agli appalti per i grandi progetti infrastrutturali. **COM/2017/573 final/2 del 26/02/2019**

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

■ *Coral Gables, Florida USA, 9-11 gennaio 2019*

**IBTTA Winter Session of Board, Task Forces, Committees**, organizzato dall'IBTTA: [www.ibtta.org](http://www.ibtta.org)

### FUTURI

■ *Bruxelles, Belgio, 18 marzo 2019*

**XI edizione della Giornata annuale ASECAP sulla sicurezza stradale**, organizzata presso la sede del Parlamento europeo di Bruxelles dal Comitato permanente ASECAP per la sicurezza stradale: [www.asecap.com](http://www.asecap.com)

■ *Orlando, Florida, USA, 31 marzo-2 aprile 2019*

**AET/Managed Lanes & Technology Summit**, Conferenza annuale dedicata alla tecnologia, ai sistemi intelligenti di trasporto, all'interoperabilità del telepedaggio, organizzata dall'IBTTA: [www.ibtta.org](http://www.ibtta.org)

■ *Costa Navarino, Kalamata, Grecia, 29-31 maggio 2019*

**XLVII edizione delle Giornate ASECAP di Studio e Informazione**, evento organizzato dal Segretariato dell'ASECAP e dall'associata greca HELLASTRON, <http://www.asecap.com/asecap-days.html>

■ *Norfolk, Virginia, USA, 23-25 giugno 2019*

**Maintenance & Roadway Operations**, Conferenza annuale dedicata alla manutenzione e all'esercizio stradale, organizzata dall'IBTTA, [www.ibtta.org](http://www.ibtta.org)

■ *Halifax, Canada, 15-17 settembre 2019*

**LXXXVII edizione dell'Annual Meeting IBTTA "Driving the future of mobility"**, organizzato dall'IBTTA di concerto con Halifax Harbour Bridges, [www.ibtta.org](http://www.ibtta.org)

■ *Abu Dhabi, Emirati Arabi Uniti, 6-10 ottobre 2019*

**XXVI edizione del Congresso mondiale del PIARC (World Road Association)**, dal titolo "Connecting cultures, enabling economies" ("connettere le culture, sviluppare le economie"), <http://www.aipcrabudhabi2019.org>

■ *Lisbona, Portogallo, 27-29 ottobre 2019*

**Global Tolling Summit**, tradizionale meeting europeo annuale organizzato dall'IBTTA e ospitato quest'anno dalla concessionaria portoghese BRISA, [www.ibtta.org](http://www.ibtta.org)

■ *Las Vegas, USA, 19-21 novembre 2019*

**IRF GLOBAL R2T CONFERENCE & EXHIBITION**, conferenza internazionale organizzata da IRF (*International Road Federation*) sul tema "costruire le infrastrutture di trasporto del futuro", <https://www.irf.global/event/grc19-lasvegas>

**AIPCR:** *Association Mondiale de la Route* – Associazione Mondiale della Strada

**ASEM:** *Asia-Europe Meeting* forum interregionale Asia – Europa

**DG MOVE:** Direzione Generale “Mobilità e Trasporti” - Commissione europea

**EASA:** *European Aviation Safety Agency* – Agenzia europea per la sicurezza dell’aviazione

**EFSD:** *European Fund for Strategic Investments* – Fondo europeo per gli investimenti strategici nelle infrastrutture

**EGNOS:** *European geostationary navigation overlay system* - Sistema geostazionario europeo di navigazione di sovrapposizione

**ERF:** *European Union Road Federation*

**EUSALP:** *EU Strategy for the Alpine Region* – Strategia della UE per la regione alpina

**GALILEO:** Programma europeo di radionavigazione satellitare

**GNSS:** *Global Navigation Satellite System* - Sistema satellitare globale di navigazione

**GU:** Gazzetta ufficiale dell’Unione europea

**IBTTA:** *International Bridge Tunnel and Turnpike Association*

**ITF:** *International Transport Forum*

**ITS:** *Intelligent Transport Systems* – Sistemi intelligenti di trasporto

**ITRE:** Commissione Industria e Ricerca presso il Parlamento europeo

**LGTT:** *Loan Guarantee Instrument for TEN-T* – strumento di garanzia dei prestiti per le TEN-T

**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

**TFUE:** Trattato sul funzionamento dell’Unione europea

**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**

Via G. Donizetti 10  
00198 Roma

**T** +39 06 48 27 163    **E** [info@aiscat.it](mailto:info@aiscat.it)  
**F** +39 06 47 46 968    **W** [www.aiscat.it](http://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](mailto:INFO@AISCAT.IT))