

Celebrating the
40th Anniversary

MARK YOUR CALENDAR
27-29 May 2012 - Torino, Italy



L'ITALIA AVRÀ L'ONORE DI OSPITARE LA QUARANTESIMA EDIZIONE DELLE GIORNATE ANNUALI ASECAP DI STUDIO ED INFORMAZIONE. IL TEMA PRINCIPALE DELL'EVENTO, CHE AVRÀ LUOGO A TORINO DAL 27 AL 29 MAGGIO 2012, VERTERÀ SUL FUTURO DELLE TEN-T (RETI TRANS-EUROPEE DI TRASPORTO), ALLA LUCE DEL PROCESSO DI REVISIONE DELLE RETI STESSE, CHE È ATTUALMENTE IN CORSO A LIVELLO COMUNITARIO NEL QUADRO DELLA PIÙ AMPIA STRATEGIA POLITICA EUROPA 2020.

QUANTO ALLE SESSIONI TECNICHE, SUI CUI CONTENUTI L'ASECAP STA LAVORANDO DI CONCERTO CON L'AISCAT E CON IL COMITATO DI PREPARA-

ZIONE DELLE GIORNATE ANNUALI, SARANNO PRIVILEGIATI I TEMI DI MAGGIORE ATTUALITÀ PER IL SETTORE, QUALI IL FUTURO DEL SET (SERVIZIO EUROPEO DI TELEPEDAGGIO), L'ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA ITS (SISTEMI INTELLIGENTI DI TRASPORTO), GLI SVILUPPI E L'APPLICAZIONE DEL IV PIANO D'AZIONE EUROPEO PER LA SICUREZZA STRADALE. A TAL RIGUARDO, A BREVE L'ASECAP AVVIERÀ LA PROCEDURA DI SELEZIONE PER LE COMUNICAZIONI TECNICHE. PER MAGGIORI INFORMAZIONI ED AGGIORNAMENTI SULL'EVENTO DI TORINO, VISITARE IL SITO WWW.ASECAP.COM

PARLAMENTO EUROPEO

▶ durante la sessione plenaria di settembre, gli eurodeputati hanno approvato definitivamente la Relazione d'iniziativa del deputato tedesco Koch in merito alla Comunicazione della Commissione europea sul IV Piano d'azione comunitario per la sicurezza stradale. La Relazione Koch pone l'accento sulla necessità di portare avanti un più efficace coordinamento tra gli Stati membri della UE in tutte le attività legate alla sicurezza. Nel corso della successiva sessione della commissione TRAN a Bruxelles gli eurodeputati hanno invece discusso gli emendamenti alla Relazione d'iniziativa del deputato belga del PPE Matthieu Grosch sul Libro Bianco Trasporti.

COMMISSIONE EUROPEA

▶ la Commissione ha presentato il Piano d'azione *Connecting Europe Facility*, che prevede investimenti per 50 miliardi di Euro a favore delle reti di trasporto, dell'energia e digitali, al fine di renderle intelligenti, sostenibili e totalmente interconnesse e di contribuire al completamento del Mercato Unico. Fra gli scopi dell'iniziativa, volta ad agevolare investimenti mirati nelle principali infrastrutture, vi è quello di contribuire alla creazione di posti di lavoro nella UE e di rafforzare la competitività dell'Europa in un momento così critico sullo scenario mondiale. *"Connecting Europe Facility"*, interverrà infatti a finanziare progetti che completano i collegamenti mancanti delle suddette reti.

CONSIGLIO

▶ in seguito alla definitiva approvazione, da parte del Parlamento europeo nel luglio scorso e da parte del Consiglio UE il 27 settembre scorso, è stato pubblicato il testo della Direttiva Eurovignette III. Sul testo, all'ultimo esame del Consiglio a fine settembre, sono arrivati solo i voti contrari dell'Italia e della Spagna, che hanno definito la nuova Direttiva una vera e propria forma di prelievo fiscale, al di là dei ripetuti sforzi delle Istituzioni comunitarie di inserire questa nuova legislazione nel più ampio quadro del trasporto pulito e sostenibile, nell'ambito dell'ormai noto processo del Greening Transport, ove il principio del chi inquina paga è entrato a pieno titolo nel novero della legislazione comunitaria accanto al preesistente principio del chi usa paga.

ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

▶ l'IBTTA ha celebrato la settantunesima edizione del suo Congresso annuale in Germania, a Berlino, dall'11 al 14 settembre 2011. L'evento, che circa ogni quattro anni viene ospitato in Europa, è stato organizzato dall'IBTTA in cooperazione con *Toll Collect*, la società che gestisce, per conto dello Stato tedesco, l'esazione del pedaggio a carico dei mezzi pesanti attraverso un sistema basato sulla tecnologia satellitare abbinata alla telefonia mobile. Come consueto l'IBTTA ha riunito i membri del suo Consiglio Direttivo e dei Comitati incaricati di seguire ed analizzare in dettaglio le numerose tematiche di interesse dell'Associazione.

INDICE

PARLAMENTO EUROPEO

2

- Sessione plenaria (24-27 settembre 2011) a Strasburgo
- Riunione commissione TRAN a Bruxelles (10-11 ottobre 2011)

COMMISSIONE EUROPEA

6

- Proposta di revisione delle TEN-T (Reti Transeuropee di Trasporto)

CONSIGLIO UE

9

- Pubblicato il testo dell'Eurovignette III

ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

11

- L'IBTTA fa la differenza a Berlino: la LXXIX edizione del Congresso Annuale

EASYWAY

13

- Un progetto spagnolo per la gestione del traffico in caso di condizioni meteorologiche avverse

LEGISLAZIONE E COMUNICAZIONI

17

CALENDARIO EVENTI

19

GLOSSARIO

20

► Sessione plenaria (24-27 settembre 2011) a Strasburgo

Successivamente all'adozione del testo in seno alla commissione TRAN prima della pausa estiva, durante la sessione plenaria di settembre a Strasburgo il Parlamento europeo ha approvato definitivamente la **Relazione d'iniziativa** del deputato tedesco del PPE Dieter-Lebrecht Koch, Vice Presidente della commissione TRAN, in merito alla Comunicazione della Commissione europea "**Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale**" prelude al IV Piano d'azione comunitario per la sicurezza stradale.

La Relazione Koch, iniziativa di carattere non legislativo ma avente egualmente un impatto di indirizzo politico per gli Stati membri in materia di sicurezza stradale, pone l'accento sulla necessità di portare avanti un più efficace coordinamento tra gli Stati membri della UE in tutte le attività legate alla sicurezza, al fine di ridurre il numero delle vittime e dei feriti coinvolti in incidenti stradali; nello specifico la Relazione Koch chiede inoltre di:

- creare un apposito ufficio per un **Coordinatore europeo della sicurezza stradale**;
- oltre all'obiettivo indicato dalla Commissione europea volto a dimezzare il numero delle vittime stradali entro il 2020 (analogo al precedente obiettivo 2010), la Relazione Koch

chiede di ridurre del 60%, sempre entro il 2020, il numero dei bambini sotto i 14 anni feriti in incidenti stradali, di ridurre il numero dei feriti in generale del 40%, di dimezzare il numero di pedoni e ciclisti vittime di incidenti stradali;

- migliorare la raccolta, la gestione e la distribuzione dei dati relativi alla sicurezza stradale in termini di qualità e quantità;
- preparare e adottare piani per la sicurezza stradale nazionali che siano obbligatori per ciascuno Stato membro dell'Unione europea e che, pur includendo alcuni criteri comuni a livello UE, mantengano tuttavia un adeguato grado di flessibilità in modo da essere adattati, da parte di ogni Stato membro, alla sua particolare situazione a livello nazionale in termini di sicurezza stradale;
- migliorare la cosiddetta formazione permanente nel campo del trasporto stradale, accompagnata dall'introduzione di un sistema di punti di demerito, già peraltro esistente in molti paesi europei;
- migliorare il controllo delle sanzioni per non rispetto delle norme relative alla sicurezza stradale, attraverso l'adozione di obiettivi in materia a livello nazionale;
- adottare criteri comuni europei per quel che riguarda le ispezioni tecniche di controllo nei confronti dei veicoli;
- migliorare la protezione degli utenti

della strada vulnerabili, come i pedoni, i ciclisti, i motociclisti;

- incoraggiare l'uso di giubbotti e bretelle retroriflettenti ad alta visibilità da parte dei ciclisti;
- obbligare il controllo oculistico per i possessori di patenti di guida A e B ogni 10 anni e per i conducenti di oltre 65 anni ogni 5 anni, accompagnato dall'obbligo di controlli medici per quei conducenti che hanno raggiunto una specifica età (indicata da ciascuno Stato membro);
- porre limiti di velocità di 30km/orari nelle zone residenziali;
- armonizzare le regole e la segnaletica relative alla circolazione;
- porre il limite alcolemico dello 0% per i neopatentati per i primi 2 anni di guida ed in maniera permanente per i conducenti professionali.

Adottando la Relazione Koch, il *plenum* del Parlamento europeo ha così sostenuto in maniera decisa i *desiderata* della Commissione europea in materia di sicurezza stradale, ribadendo fortemente, per il decennio 2011-2020, la sfida comunitaria volta a ridurre del 50% il numero delle vittime sulla strada, sottolineando in particolare il bisogno di ricorrere alla sinergia ed al coordinamento, che devono ispirare le future attività nazionali ed europee nel campo della sicurezza stradale.

L'AISCAT ha voluto commentare l'adozione della Relazione Koch da parte del Parlamento europeo,

con una nota pubblicata sul nuovo portale di *Euractiv Italia*. Anzitutto l'AISCAT ha espresso un commento di carattere generale, affermando che la sicurezza stradale occupa senza dubbio per l'AISCAT e per le sue Associate uno dei primi posti tra gli obiettivi, sia di breve che di lungo periodo, da perseguire nell'esercizio quotidiano della rete autostradale in concessione; ne è una riprova il fatto che lungo tale rete gli indicatori di mortalità sono stati in linea con l'obiettivo comunitario di riduzione del 50% delle vittime per incidenti stradali nel periodo 2001-2010, tanto che il sistema autostradale a pedaggio italiano, unico sistema stradale in Italia, ha conseguito già nel 2009 l'obiettivo comunitario, attestatosi poi nel 2010 con meno il 54% di vittime stradali.

L'Associazione passa poi al dettaglio delle proposte inserite nella Relazione d'iniziativa dell'On. Koch, accogliendo anzitutto con favore la Relazione, in particolare la proposta volta alla nomina di un Coordinatore europeo per la sicurezza stradale nella UE, precisando anche che il prossimo IV Piano d'azione comunitario per la sicurezza stradale - che la Commissione europea si accinge a redigere - dovrebbe valorizzare il ruolo delle autostrade in concessione, spesso veri e propri laboratori per lo sviluppo e l'applicazione di nuove tecnologie e procedure gestionali per la sicurezza; il nuovo Piano dovrebbe inoltre separare, nell'analisi della sicurezza stradale e delle azioni ed interventi

utili a migliorarla, la rete autostradale in concessione dal resto della rete stradale, essendo la prima tecnologicamente e strutturalmente capace di garantire standard di sicurezza migliori.

Quanto al potenziamento delle risorse destinate alla sicurezza stradale, secondo l'AISCAT il bilancio comunitario dovrebbe maggiormente tenere conto della necessità di finanziare in maniera adeguata misure ed azioni volte a garantire la sicurezza. Mantenere elevati standard qualitativi della sicurezza stradale, a beneficio degli utenti, lungo la rete in concessione comporta dei costi ingenti, per questo è importante assicurare adeguate e costanti fonti di finanziamento specificamente destinate alle misure di sicurezza stradale. In Italia, ad esempio, il Codice della strada prevede che una parte dei proventi delle multe venga destinata, da parte delle amministrazioni pubbliche, al miglioramento della sicurezza stradale: sarebbe pertanto opportuno rendere più effettiva e cogente tale norma, per assicurare un flusso costante di risorse destinate alla sicurezza. In tale contesto, l'AISCAT ricorda che l'applicazione delle due Direttive europee 2004/54/CE e 2008/96/CE, rispettivamente sulla sicurezza delle gallerie stradali e sulla sicurezza nella gestione delle infrastrutture stradali, comporta per i gestori degli impegni notevoli, sia in termini organizzativi di gestione pura, sia soprattutto finanziari. Si tratta di un onere non indifferente, soprattutto

per quei paesi, come l'Italia, che possiedono la più alta percentuale di gallerie rispetto al resto della rete TEN-T. L'Italia ospita infatti sul suo territorio ben il 48% delle gallerie stradali dell'Unione europea, seguita solo, ma con un rilevante distacco, dall'Austria, poi dalla Francia e dalla Spagna. Gli ingenti investimenti sostenuti dalle concessionarie italiane per adempiere agli obblighi derivanti dalla Direttiva 2004/54/CE rappresentano un notevole costo aggiuntivo agli esistenti contratti di concessione, il che implica necessariamente un incremento tariffario volto ad "assorbire" gli investimenti in questione; in caso però di investimenti più ingenti, l'equilibrio del piano finanziario dovrebbe essere ricercato attraverso meccanismi di compensazione, ad esempio attraverso il prolungamento del periodo di durata della concessione.

Nella sua nota l'AISCAT parla anche della tecnologia al servizio della sicurezza stradale: in tale ambito l'AISCAT segue da anni, con estremo interesse e con partecipazione attiva delle proprie concessionarie, l'evoluzione degli ITS e dei cosiddetti progetti Euroregionali, ormai confluiti nel più ampio programma *EasyWay*. Questo impegno ha per i gestori autostradali un impatto notevole, importante, altamente significativo anche nell'ambito della sicurezza stradale. In materia di ITS l'AISCAT è a favore di qualsiasi iniziativa comunitaria che rafforzi l'applicazione armonizzata e coerente degli ITS in Europa, purché

detta iniziativa tenga conto di quanto già è stato realizzato dal mondo delle concessionarie autostradali e prenda le mosse proprio da questi risultati, in prima analisi da ciò che è stato fatto e si sta facendo tuttora nell'ambito del programma *EasyWay*.

La Relazione Koch chiede anche un'armonizzazione coerente della segnaletica stradale e dei

codici della strada entro il 2013 e chiede che sia migliorato tra gli Stati membri lo scambio di informazioni relative alle violazioni al codice della strada che abbiano un impatto sulla sicurezza. A tal riguardo l'AISCAT sostiene la necessità di rendere applicativa quanto prima la direttiva c.d. *cross-border enforcement* dell'eurodeputata On. Ayala Sender, soprattutto perché, almeno in Italia,

è presente una notevole componente straniera di veicoli che effettuano pericolose infrazioni al codice della strada, di qui l'importanza di un efficace *enforcement* e di un'armonizzazione legislativa a livello comunitario.

► Riunione commissione TRAN a Bruxelles (10-11 ottobre 2011)

Durante l'ultima sessione della commissione TRAN svoltasi a Bruxelles il 10 e l'11 ottobre scorsi nella sala dell'emiciclo, gli eurodeputati hanno discusso i 413 emendamenti alla Relazione d'iniziativa del Vice Presidente della commissione TRAN, il deputato belga del PPE Matthieu Grosch sul **Libro Bianco Trasporti**, dal titolo "*Relazione sulla Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile*". La Relazione sarà nuovamente discussa, per essere votata, nella sessione di novembre della commissione TRAN per poi passare al voto della plenaria assai probabilmente a dicembre.

Nel presentare la Relazione ed i suoi emendamenti, Grosch ha voluto ancora una volta sottolineare che gli obiettivi prefigurati dal Libro Bianco per la realizzazione di un sistema di trasporti sostenibile

ed innovativo, soprattutto attraverso la drastica riduzione delle emissioni e la diminuzione della dipendenza della UE dalle importazioni energetiche, sono più che condivisibili da parte del Parlamento europeo; ciò premesso, detti obiettivi sembrano essere troppo ambiziosi e troppo a lungo termine: per queste ragioni Grosch e la commissione TRAN ritengono opportuna l'adozione di misure di carattere decennale per le iniziative delineate nel Libro Bianco, integrandole con una successiva valutazione d'impatto in merito al raggiungimento degli obiettivi precedentemente fissati. Il Vice Presidente Grosch ha anche sottolineato l'importanza di una completa e corretta attuazione di tutta la legislazione comunitaria relativa ai trasporti da parte degli Stati membri, al fine di contribuire agli obiettivi di efficienza e sostenibilità dei trasporti caldeggiati dal Libro Bianco.

In particolare **sul tema delle TEN-T**, elemento fondamentale della strategia comunitaria delineata nel Libro Bianco, Grosch ha sottolineato, nella sua Relazione, che il sistema delle TEN-T per essere efficace deve prevedere un numero limitato e selezionato di progetti e, soprattutto, si deve prevedere un notevole aumento dei finanziamenti che sono alla base dello sviluppo delle TEN-T; a tal riguardo, secondo Grosch, gli Stati membri si devono impegnare ad eliminare entro il 2020 le strozzature presenti nello spazio europeo dei trasporti e a dare la priorità ai progetti transfrontalieri; la Commissione europea, dal canto suo, deve impegnarsi a sostenere modelli e strumenti alternativi di finanziamento, quali i *Project bonds* (vedasi relativa rubrica della Commissione europea a pag. 6 del presente Bollettino), e a prevedere, nelle future proposte per l'internalizzazione

dei costi esterni, che gli introiti da essa derivanti, vengano utilizzati per lo più nel finanziamento di progetti TEN-T; secondo Grosch, inoltre, la fissazione delle priorità relative alle TEN-T deve essere sviluppata tenendo conto della parallela utilizzazione dei fondi strutturali regionali da parte degli Stati membri della UE: in tale quadro gli Stati membri devono essere obbligati a garantire il finanziamento dei progetti infrastrutturali oltre la scadenza dei programmi pluriennali della UE e, dopo il 2015, la priorità dei relativi progetti dovrà essere mantenuta solo se gli Stati membri dimostreranno di aver preso delle decisioni vincolanti che garantiscano la realizzazione dei progetti stessi, solo così, secondo Grosch, si potrà evitare una inutile dispersione di fondi e di risorse, sia umane che finanziarie.

Per quel che riguarda poi in particolare il **trasporto stradale**, Grosch ha elencato alcune specifiche richieste nella sua Relazione:

- ~ procedere, entro il 2014, ad un nuovo riesame delle disposizioni relative ai periodi di guida e di riposo nel trasporto di passeggeri e di merci, verificandone la relativa applicazione a livello nazionale;
- ~ nel territorio di ogni Stato membro della UE, ampliare del 40% rispetto al 2010, le aree di parcheggio attrezzate per i mezzi pesanti lungo la rete stradale trans-europea (*TEN-T Road network*), conformemente a quanto previsto in materia anche dalle disposizioni della Direttiva ITS;
- ~ sostenere, da parte della Commissione europea, le iniziative degli Stati membri volte a promuovere, attraverso l'applicazione di agevolazioni fiscali, la creazione di un parco veicoli sicuro e rispettoso dell'ambiente;
- ~ accrescere la formazione, sia iniziale che permanente, degli operatori del trasporto professionale, in modo che venga progressivamente migliorato il loro accesso alla professione, con l'obiettivo di una perequazione delle condizioni di lavoro e delle retribuzioni.

Alla discussione, come consueto, era presente un rappresentante della Commissione europea, DG MOVE (Direzione Generale Mobilità e Trasporti); la Commissione ha accolto favorevolmente gli esiti del dibattito parlamentare ed i contenuti dei numerosi emendamenti presentati, sottolineando soprattutto il ruolo della ricerca e dell'innovazione nel campo della politica dei trasporti, che sarà oggetto di svariate iniziative comunitarie negli anni a venire. Quanto alla critica iniziale del Parlamento europeo in merito alla fissazione di obiettivi troppo ambiziosi e lontani da parte della Commissione europea in merito al Libro Bianco, la rappresentante della DG MOVE ha ribadito invece l'intenzione della Commissione di mantenere la tabella di marcia pre-

vista per il raggiungimento di questi traguardi, ricordando che, in ogni caso, il Libro Bianco contiene anche delle misure a più breve termine di realizzazione (il 2020), i cui risultati consentiranno di monitorare anche l'attuazione delle misure a più lunga scadenza.

Maggiori e più dettagliate informazioni sulla votazione in commissione TRAN a novembre ed in plenaria a dicembre della Relazione d'iniziativa Grosch saranno date nelle successive edizioni del nostro Bollettino.

► Proposta di revisione delle TEN-T (Reti Transeuropee di Trasporto)

In vista di un possibile rapido rilancio dell'economia europea, colpita dalla crisi finanziaria mondiale e dalle continue e persistenti difficoltà di molti paesi membri a rispettare i criteri atti a mantenere l'affidabilità internazionale della cosiddetta Eurozona, lo scorso 19 ottobre il Presidente della Commissione europea José Manuel Durão Barroso ha presentato il **Piano d'azione *Connecting Europe Facility***, che prevede investimenti per 50 miliardi di Euro a favore delle reti di trasporto, dell'energia e digitali, al fine di renderle intelligenti, sostenibili e totalmente interconnesse; obiettivo principale di ***Connecting Europe Facility*** è collegare ulteriormente l'Europa al fine di contribuire al completamento del Mercato Unico.

Fra gli ulteriori scopi dell'iniziativa, volta ad agevolare investimenti mirati nelle principali infrastrutture, vi è quello di contribuire alla creazione di posti di lavoro nella UE e di rafforzare la competitività dell'Europa in un momento così critico sullo scenario mondiale. ***Connecting Europe Facility***, infatti, dovrà intervenire a finanziare progetti che completano i collegamenti mancanti delle suddette reti e contribuire a rendere l'economia europea più verde, grazie all'introduzione di modi di trasporto meno inquinanti, a collegamenti a banda larga ad alta velocità e ad un'utilizzazione più diffusa delle energie rinnovabili, coerentemente con quanto già espresso nell'ormai famosa **Strategia Eu-**

ropa 2020. Inoltre, il finanziamento delle reti energetiche dovrà rendere più integrato il mercato europeo dell'energia, con l'obiettivo ultimo di ridurre la dipendenza energetica della UE e di garantire la sicurezza degli approvvigionamenti.

In tale quadro di riforme per la crescita ed il rilancio dell'economia europea, ampio spazio è stato dato dalla Commissione europea al **settore dei trasporti**: la Commissione ha infatti presentato, sempre il 19 ottobre scorso, l'attesa **proposta di Regolamento per la revisione delle TEN-T** (Reti Trans-europee di Trasporto), che ribadisce, come più volte annunciato dalla Commissione stessa, il nuovo approccio comunitario non più improntato ai progetti prioritari - gli ormai noti trenta progetti della precedente programmazione - bensì ispirato ad una metodologia di duplice articolazione delle TEN-T: sarà infatti realizzata una **"rete globale"** (cosiddetta ***comprehensive network***) caratterizzata dalle attuali reti nazionali stradali, ferroviarie, portuali, aeroportuali e di vie navigabili, alla quale si sovrapporrà una **"rete centrale"** (cosiddetta ***core network***), basata sul miglioramento nell'utilizzazione delle risorse e su una significativa riduzione delle emissioni inquinanti prodotte dal settore dei trasporti nel suo insieme. Questa nuova **"rete centrale"** include assi e nodi di importanza vitale per i flussi di trasporto nel Mercato Interno tra l'Unione europea ed i paesi limitrofi

e contribuirà a sostenere gli obiettivi di crescita economica, sociale e territoriale della UE. La realizzazione della rete centrale sarà inoltre facilitata grazie all'adozione di un **approccio per corridoi**. Dieci corridoi saranno infatti alla base dello sviluppo coordinato dell'infrastruttura nell'ambito della rete centrale. Detti corridoi dovranno interessare almeno tre modi di trasporto, tre Stati membri della UE e due sezioni transfrontaliere, collegando gli Stati membri interessati ed i relativi soggetti attivi nel settore dei trasporti, come ad esempio i gestori dell'infrastruttura e gli utenti. Inoltre, delle specifiche **"Piattaforme di corridoio"** saranno presiedute da coordinatori europei che riuniranno tutte le parti interessate al corridoio in questione, fungendo così da strumento di garanzia e trasparenza nello sviluppo del Corridoio stesso.

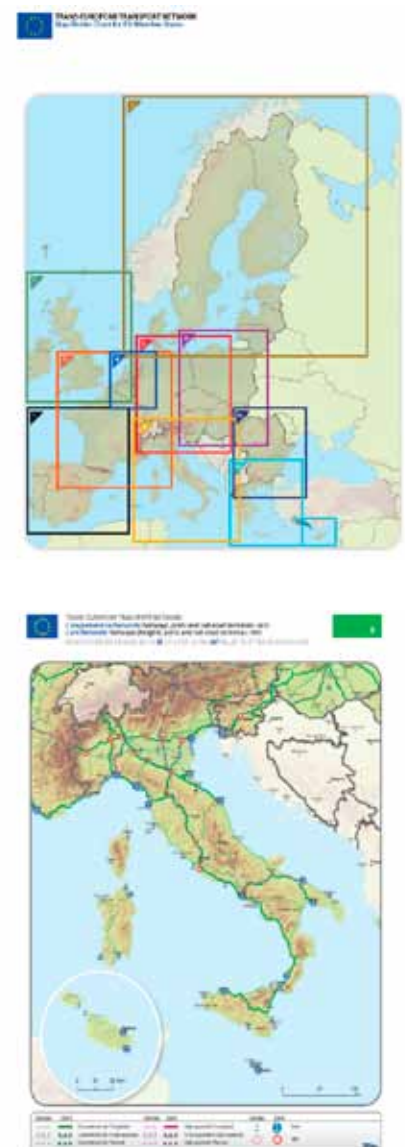
Sotto il profilo finanziario, e come indicato *nell'explanatory memorandum* della proposta di Regolamento per la revisione delle TEN-T, nell'ambito del suddetto Piano ***Connecting Europe Facility*** sono stati stanziati in tutto 31,7 miliardi di Euro da utilizzare per la politica dei trasporti; questo bilancio proposto dalla Commissione europea e che, vogliamo sottolinearlo, dovrà passare obbligatoriamente al vaglio del Parlamento europeo e del Consiglio UE nel quadro della procedura legislativa ordinaria, rappresenterà un capitale di avviamento per stimolare ulteriori investimenti da parte degli

Stati membri, volti a completare i collegamenti transfrontalieri. In tale quadro, e come più volte sottolineato in precedenti edizioni del nostro Bollettino sull'argomento, sarà cruciale il ruolo del Parlamento europeo, Istituzione comunitaria storicamente a favore dello sviluppo delle TEN-T, soprattutto per quel che riguarda la necessità di accrescere i finanziamenti comunitari che ne sono alla base; già nel contribuire alla Relazione sul Bilancio UE per il 2012, la commissione TRAN del Parlamento europeo si è del resto già espressa, recentemente, con l'eurodeputato polacco Boguslaw Liberaszki, il quale nella sua Relazione dello scorso agosto ha sottolineato che la politica dei trasporti dell'Unione europea è fondamentale per conseguire gli obiettivi della Strategia Europa 2020 e che il settore dei trasporti consentirà al mercato europeo di mantenere un adeguato livello di competitività ed efficienza su scala mondiale; per queste ragioni è necessario che l'Unione europea doti il settore di un adeguato bilancio, per il 2012 e per gli anni a venire, in grado di garantire lo sviluppo di tutti i modi di trasporto, conformemente agli ambiziosi obiettivi del Libro Bianco Trasporti per il prossimo decennio: Liberaszki ha in tale quadro ricordato che il progetto di bilancio comunitario per il 2012 già propone un aumento per la linea dedicata alle TEN-T, per quanto riguarda sia gli stanziamenti d'impegno che gli stanziamenti di pagamento, riba-

dendo che è assolutamente necessario che il Consiglio dei Ministri, tradizionalmente restio ad ampliare il bilancio dell'Unione europea, non proceda poi, in fase di discussione del progetto, a tagli "arbitrari" - come sono stati definiti dal Parlamento europeo - che non tengano conto delle priorità politiche del Parlamento in materia di trasporti. Sarà una dura battaglia, di cui già si avvertono i primi segni: in questi giorni si è aperta infatti la trattativa tra Parlamento europeo e Consiglio UE sull'intero bilancio comunitario per il 2012 - non solo per la politica dei trasporti - trattativa che arriverà assai probabilmente alla procedura di conciliazione a metà novembre ed è già emersa una divergenza di richieste, tra le due Istituzioni, dell'ordine di quattro miliardi di Euro, con il Parlamento europeo che chiede il rispetto degli obiettivi della Strategia UE 2020 ed il Consiglio dei Ministri UE focalizzato invece sulla riduzione delle spese, a causa della crisi internazionale e delle difficoltà finanziarie affrontate da molti Stati membri della UE negli ultimi mesi.

Sull'esito dei negoziati finanziari istituzionali torneremo certamente più volte nelle prossime edizioni del nostro Bollettino. Per concludere invece questo primo resoconto sulla proposta di revisione delle TEN-T, anch'essa come già detto ben presto oggetto di negoziato tra Parlamento europeo e Consiglio UE, vogliamo ricordare che la proposta di Regolamento individua anche delle mappe contenenti

la rete TEN-T da realizzare entro il 2030, unitamente ai principali corridoi europei che dovranno essere invece realizzati nei sei anni dal 2014 al 2020. Oltre ad una mappa globale riassuntiva dei suddetti dieci corridoi, vi sono mappe dettagliate per paese ed il tutto è corredato dall'elenco dei nodi del *core network suddivisi* per modo di trasporto e per paese.



FONTE: ALLEGATI AL COM (2011) – 650 FIN. DEL 19.10.2011

Strategia Europa 2020.

Infine, sempre nel quadro dell'iniziativa *Connecting Europe Facility*, la Commissione europea ha adottato una proposta relativa all'iniziativa *Project Bonds* europei, ossia prestiti obbligazionari per il finanziamento di progetti, già annunciata nella Strategia UE 2020 ed egualmente correlata allo sviluppo infrastrutturale delle TEN-T. L'iniziativa, la cui fase pilota partirà già dal 2012, dovrà divenire, nelle intenzioni della Commissione europea, uno strumento fondamentale soprattutto per attrarre finanziamenti privati per lo sviluppo e l'attuazione di progetti infrastrutturali. Già all'inizio del 2011, del resto, la Commissione europea aveva avviato un processo di consultazione sull'affidabilità e l'efficacia dei *Project Bonds* europei di concerto con la BEI, la Banca europea per gli Investimenti; in occasione del lancio della consultazione in materia, avvenuto nel febbraio scorso a Bruxelles, il Presidente della BEI accolse con favore l'iniziativa, definendo i *Project Bonds* uno strumento per attrarre capitali da altre fonti di investimento, quali i fondi pensionistici e le compagnie di assicurazione, fungendo così da utile complemento alle tradizionali opzioni di finanziamento ora esistenti. La BEI svolgerà un ruolo fondamentale anche nella fase pilota 2012-2013 del lancio dei *Project Bonds*, in modo da assicurarne l'effettiva implementazione dal 2014 in poi, ovvero negli ultimi sette anni di cammino verso gli obiettivi della

Nelle intenzioni della Commissione europea l'iniziativa dei *Project Bonds* sarà applicata non solo a nuovi progetti infrastrutturali che saranno intrapresi, ma anche a progetti già avviati a livello di procedure e gare d'appalto e che necessitano di rifinanziamento durante o dopo la fase di costruzione dell'infrastruttura in questione, ad esempio per migliorarla ed innovarla. Inoltre, secondo la Commissione e la BEI, le tecniche e le metodologie di ripartizione del rischio nell'ambito dei *Project Bonds* dovranno essere in linea con quelle già sperimentate dalle due Istituzioni comunitarie con riferimento allo strumento finanziario LGTT (*Loan Guarantee Instrument for TEN-T*), già operante nel settore dei trasporti e da estendere, attraverso i *Project Bonds*, anche ai settori dell'energia e delle telecomunicazioni. Analogamente a quanto già avviene per lo LGTT, il contributo di co-finanziamento comunitario sarà infatti ripartito tra Commissione europea e BEI; dato il previsto positivo impatto dei *Project Bonds* sul rilancio dell'economia europea e delle sue infrastrutture di trasporto, energetiche e di telecomunicazioni, nel presentare l'iniziativa la Commissione europea ha chiesto al Parlamento europeo ed al Consiglio UE di trovare quanto prima un accordo per poter far partire la fase pilota di avviamento 2012-2013.

► **Publicato il testo dell'Eurovignette III**

In seguito alla definitiva approvazione, da parte del Parlamento europeo nel luglio scorso e da parte del Consiglio UE il 27 settembre scorso, è stato pubblicato il testo della **Direttiva 2011/76/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 settembre 2011, 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**, più nota come Direttiva Eurovignette III, della quale abbiamo parlato più volte in precedenti edizioni del nostro Bollettino, avendone seguito l'iter parlamentare di approvazione, prima in sede di commissione TRAN e poi in sessione plenaria.

Sul testo, all'ultimo esame del Consiglio a fine settembre, sono arrivati solo i voti contrari dell'Italia e della Spagna, che hanno definito la nuova Direttiva una vera e propria forma di prelievo fiscale, al di là dei ripetuti sforzi delle Istituzioni comunitarie di inserire questa nuova legislazione nel più ampio quadro del trasporto pulito e sostenibile, nell'ambito dell'ormai noto processo del *Greening Transport*, ove il principio del chi inquina paga è entrato a pieno titolo nel novero della legislazione comunitaria accanto al preesistente principio del chi usa paga. Con l'*Eurovignette III* sarà dunque possibile includere nel-

le tariffe stradali – inizialmente solo per i mezzi pesanti sino a 3,5 tonnellate - non solo i costi cosiddetti di infrastruttura, come già avviene attualmente, ma anche i costi relativi all'inquinamento atmosferico ed acustico. La nuova *Eurovignette* prevede inoltre l'assegnazione di almeno il 15% degli introiti da pedaggio generati dalle nuove tariffe a favore dei progetti appartenenti alle TEN-T, attraverso l'indicazione (non più l'obbligo) per gli Stati membri, di riferire periodicamente alla Commissione europea, ed in maniera trasparente, le destinazioni degli introiti da pedaggio. E' un punto sul quale il Parlamento europeo, attraverso il suo Relatore Said El-Khadraoui, si è battuto con tenacia durante i negoziati con il Consiglio UE ed in sede di trilogio finale poco prima dell'adozione in plenaria del testo lo scorso luglio. Questo principio è ripreso dalla modifica dell'articolo 9 della precedente *Direttiva Eurovignette*, che ora recita nel seguente modo: " *Gli Stati membri stabiliscono l'uso degli introiti derivanti dalla presente direttiva. Per garantire lo sviluppo della rete dei trasporti nel suo insieme, gli introiti derivanti dagli oneri di infrastruttura e dagli oneri per i costi esterni, o il valore finanziario equivalente di tali introiti, dovrebbero essere utilizzati a beneficio del settore dei trasporti al fine di ottimizzare l'intero sistema*

dei trasporti. In particolare, gli introiti derivanti dagli oneri per i costi esterni, o il valore finanziario equivalente di tali introiti, dovrebbero essere utilizzati per rendere i trasporti più sostenibili, mediante una o più delle misure seguenti:

- a) l'agevolazione di una tariffazione efficace;*
- b) la riduzione alla fonte dell'inquinamento dovuto al trasporto stradale;*
- c) l'attenuazione alla fonte degli effetti dell'inquinamento dovuto al trasporto stradale;*
- d) il miglioramento delle prestazioni dei veicoli in materia di CO 2 e di consumo di carburante;*
- e) la creazione di infrastrutture alternative per gli utenti dei trasporti e/o l'espansione della capacità attuale;*
- f) il sostegno alla rete transeuropea di trasporto;*
- g) l'ottimizzazione della logistica;*
- h) il miglioramento della sicurezza stradale; e*
- i) la messa a disposizione di parcheggi sicuri.*

Il presente paragrafo si considera applicato dagli Stati membri qualora questi ultimi introducano e attivino misure di sostegno fiscale e finanziario volte a promuovere il sostegno finanziario a favore della rete transeuropea e che abbiano un valore equivalente di almeno il 15 % dei proventi derivanti dagli oneri di infrastruttura e dagli oneri per i co-

sti esterni in ciascuno Stato membro”.

Inoltre, un elemento innovativo rispetto al passato, che già abbiamo avuto modo di evidenziare in precedenti articoli del nostro Bollettino sul tema, è rappresentato dal fatto che la terza versione della Direttiva *Eurovignette* sarà strettamente legata all’attuazione del SET (Servizio europeo di telepedaggio), poiché nel nuovo testo vi è un’esplicita indicazione sul fatto che le tariffe dovranno essere percepite attraverso sistemi di esazione elettronica pienamente interoperabili nel territorio comunitario entro il 2012.

La Direttiva 76 è stata pubblicata nella Gazzetta Ufficiale della UE lo scorso 14 ottobre; in base al suo articolo 3 il testo entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione e gli Stati membri dell’Unione avranno due anni di tempo per recepirlo nei loro ordinamenti nazionali, pertanto gli Stati membri dovranno adottare le misure necessarie al recepimento entro il 16 ottobre 2013, come anche esplicitamente espresso nell’articolo 2 della Direttiva stessa.

L’evoluzione del dossier *Eurovignette* ci ha abituati, nel corso degli ultimi sette-otto anni, a continue presentazioni di proposte di revisione da parte della Commissione europea, accompagnate da un testo modificato, poi discusso ed emendato in Parlamento e Consiglio;

non ci stupiremmo dunque - anche nell’ottica di una futura e già annunciata estensione dell’internalizzazione dei costi esterni ad altri modi di trasporto oltre che alla strada - di assistere, prima della scadenza dei due anni previsti per il recepimento, o poco oltre, ad una nuova proposta di revisione della Direttiva stessa, ad una *Eurovignette IV* per rimanere fedeli agli acronimi comunitari.

► L'IBTTA fa la differenza a Berlino: la LXXIX edizione del Congresso Annuale

L'IBTTA, l'Associazione mondiale delle concessionarie a pedaggio di cui l'AISCAT è membro attivo, ha celebrato la settantanovesima edizione del suo Congresso annuale in Germania, a Berlino, dall'11 al 14 settembre 2011. L'evento, che circa ogni quattro anni viene ospitato in Europa, è stato organizzato dall'IBTTA in cooperazione con *Toll Collect*, la società che gestisce, per conto dello Stato tedesco, l'esazione del pedaggio a carico dei mezzi pesanti attraverso un sistema basato sulla tecnologia satellitare abbinata alla telefonia mobile. *Toll Collect* è peraltro anche membro associato dell'ASECAP.



Come consueto l'IBTTA ha riunito, nel corso dei due giorni precedenti l'apertura del Congresso

annuale, i membri del suo Consiglio Direttivo (*Board*) e dei Comitati (*Task Forces*) incaricati di seguire ed analizzare in dettaglio le numerose tematiche di interesse dell'Associazione (esazione, sicurezza, gestione e manutenzione, comunicazione e marketing, Relazioni internazionali).

In occasione del Congresso di Berlino è stato inoltre ratificato il rinnovo di alcune cariche istituzionali IBTTA e sono stati nominati nuovi membri del Consiglio Direttivo (*Board*); il *Board* Associativo è composto da 20 Direttori, in rappresentanza dei membri a pieno titolo dell'IBTTA – operatori stradali e/o associazioni di concessionari autostradali come l'AISCAT, rappresentata nel *Board* dall'Ing. Maurizio Rotondo e dalla dott.ssa Emanuela Stocchi – eletti con un mandato quadriennale ed incaricati di elaborare e deliberare le linee guida e le strategie politiche dell'Associazione. Ai Direttori si aggiungono 5 *Executive officers*, facenti parte del cosiddetto Comitato esecutivo dell'IBTTA, chiamato a dare concreta attuazione alla strategia associativa, a garantire la gestione ordinaria nell'ambito del mandato del *Board* e ad assicurare la rappresentanza esterna dell'IBTTA. Il Comitato esecutivo è infatti composto dal Presidente in carica – il cui mandato dura un anno – dal Presidente uscente, dal Primo Vice-Presidente, dal Secondo Vice Presidente e dal Vice

Presidente Internazionale, quest'ultimo scelto di consueto, anche se non esclusivamente, tra i rappresentanti europei dell'IBTTA, al fine di bilanciare la rappresentanza geografica dell'Associazione. Per quel che riguarda il rinnovo delle cariche istituzionali IBTTA, a Berlino sono stati eletti, con decorrenza da gennaio 2012:

- Jordi Graells, Direttore di *Toll Roads, North America & International Abertis Infraestructuras* (Barcellona, Spagna), come Presidente dell'IBTTA per l'anno 2012;
- Rob Horr, Direttore Esecutivo di *Thousand Islands Bridge Authority*, come Primo Vice-Presidente dell'IBTTA;
- Mike Heiligenstein, Direttore Esecutivo della *Central Texas Regional Mobility Authority*, come Secondo Vice Presidente dell'IBTTA;
- Malika Seddi, Direttrice degli Affari Internazionali all'*ASFA* (Francia) come Vice Presidente Internazionale dell'IBTTA;
- Frank McCartney, Direttore della *Commissione Delaware River Joint Toll Bridge (New Hope, Stato della Pennsylvania)* come Presidente uscente dell'IBTTA.

È stato inoltre eletto come membro del *Board* dell'IBTTA, il neo Presidente dell'ASECAP, Klaus Schierhackl, Direttore Esecutivo dell'*ASFINAG*; questa elezione, uni-

tamente alla presenza di un discreto gruppo di rappresentanti europei, è un importante segnale che accresce l'importanza ed il ruolo degli operatori autostradali europei in un contesto internazionale così rilevante come l'IBTTA.

Il **tema principale** del Congresso Annuale IBTTA di Berlino, scelto dal Presidente Frank McCartney per l'anno 2011 e fortemente ribadito nel suo discorso di apertura a Berlino lunedì 12 settembre, è stato **"Making the difference"**, ossia **"Fare la differenza"**, a significare che l'industria mondiale del pedaggio, attraverso l'attività dei suoi operatori che reinvestono gli introiti da pedaggio nel costante miglioramento delle infrastrutture che hanno in gestione, si distingue, "fa la differenza" per l'appunto, nel contribuire alla realizzazione di un sistema di trasporto economicamente e finanziariamente sostenibile, attraverso lo sviluppo di nuove tecnologie applicate alla strada ed attraverso il ricorso a schemi

di partenariato pubblico-privato per lo sviluppo di determinati progetti infrastrutturali.

Il tema principale è stato poi, come ogni anno, sviluppato in **quattro macro-temi** che hanno fatto da cornice alle sessioni tecniche parallele svoltesi nel corso della seconda giornata congressuale martedì 13 settembre:

- **Interoperabilità**
- **Infrastrutture a pedaggio in tutto il mondo**
- **Comunicazione**
- **Ambiente e responsabilità sociale**

La maggior parte delle presentazioni, unitamente ai titoli ed agli autori delle numerose sessioni tecniche, sono consultabili e scaricabili nell'apposita pagina dedicata al Congresso di Berlino sul sito dell'IBTTA www.ibtta.org e anche nella rinnovata pagina del sito AISCAT relativa all'Associazione mondiale http://www.aiscat.it/hp_ibtta.htm.

Anche quest'anno il Congresso Annuale dell'IBTTA si è confermato ancora una volta un'importante occasione di incontro e scambio su temi di attualità e di interesse per il nostro settore; il fatto poi che l'evento si sia svolto in Europa ha consentito di sottolineare l'importante ruolo svolto dagli operatori autostradali europei sul mercato mondiale del pedaggio. Inoltre, l'organizzazione di sessioni di più ampio respiro internazionale, come la sessione speciale dedicata all'India, ha contribuito ad accentuare la sempre crescente apertura dell'IBTTA verso l'esterno, verso nuovi paesi, in particolare i paesi con mercati emergenti a livello mondiale.

Ricordiamo infine che la prossima edizione dell'*Annual Meeting* IBTTA si terrà dal 6 al 9 settembre 2012 ad Orlando, in Florida, e celebrerà gli ottant'anni dell'Associazione mondiale.



FONTE: SITO INTERNET DELL'IBTTA WWW.IBTTA.ORG

VERSIONE ITALIANA

► Un progetto spagnolo per la gestione del traffico in caso di condizioni meteorologiche avverse

Il Dipartimento dei Trasporti spagnolo sta portando avanti, nell'ambito delle Euro-regioni EasyWay-ARTS ed EasyWay-SERTI, un progetto relativo all'attivazione delle necessarie procedure da mettere in campo per far fronte a problemi di traffico causati da condizioni meteorologiche avverse, in particolare nelle regioni trans-frontaliere. Tali situazioni meteorologiche hanno ovviamente un notevole impatto sulla sicurezza stradale e sulla fluidità nel transito dei veicoli,

gestione del traffico a copertura di vaste aree geografiche; è chiaro che occorre intervenire tempestivamente ed efficacemente, tenendo conto allo stesso tempo sia della tipologia di avversità meteorologica (nebbia, pioggia, ghiaccio, neve e via dicendo) sia dell'estensione territoriale dell'area interessata (territorio regionale, nazionale o trans-frontaliero).

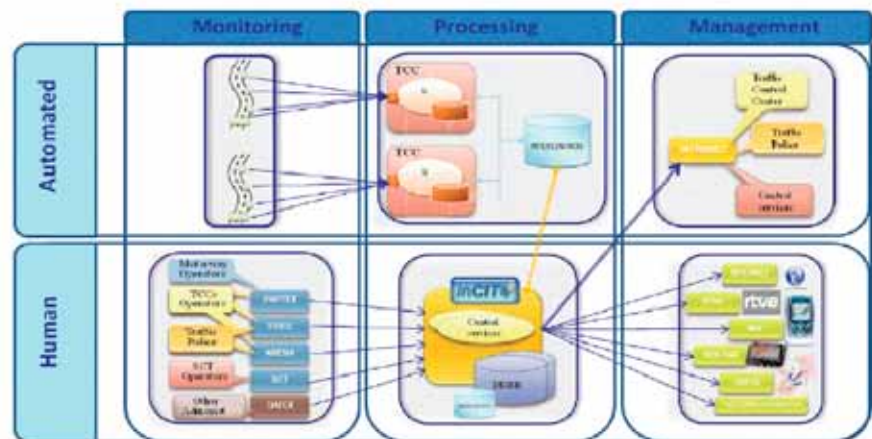
Se l'evento meteorologico avverso interessa un'area locale circoscritta, le decisioni sulla gestione

preventivamente delle strategie di intervento, con la partecipazione di più operatori stradali.

In tale quadro, per quel che riguarda in particolare la Spagna ed il suo confine orientale, la regione montagnosa dei Pirenei, confinante con la Francia, è spesso colpita da avversità meteorologiche, soprattutto l'area nella quale si trova la città di Irun nella comunità autonoma dei Paesi Baschi, caratterizzata peraltro da una localizzazione assai strategica, poiché attraverso di essa pas-



Alternative routes and specific rest areas



Information System Architecture of DGT

FONTE: TRADUZIONE DI UN ESTRATTO DALLA NEWSLETTER EASYWAY N. 6 E SITO INTERNET DEL PROGRAMMA EASYWAY [HTTP://WWW.EASYWAY-ITS.EU](http://www.easyway-its.eu)

pertanto l'utilizzazione di strumenti ITS può rivelarsi estremamente efficace per i gestori delle infrastrutture in questione, soprattutto per garantire un adeguato livello di sicurezza della circolazione agli utenti. In situazioni simili spesso è necessario adottare specifiche misure di

del traffico e sull'eventuale chiusura di tratte stradali sarà affidata ad un'unità di controllo centrale; qualora invece, come spesso avviene nelle tratte trans-frontaliere, l'area è più vasta e ricade sotto la giurisdizione e la competenza di due diversi Stati, sarà necessario concordare

sano i flussi di traffico provenienti dall'Europa occidentale e diretti verso il Portogallo ed il Nord Africa; in questa regione transitano inoltre numerosi mezzi pesanti e spesso è necessario, al di là delle condizioni meteorologiche, applicare anche delle misure di restrizione del traffico

pesante.

Per queste ragioni, utilizzando la cooperazione euro-regionale già ampiamente consolidata nei progetti Euroregionali EasyWay-ARTS ed EasyWay-SERTI, è stato elaborato dalla Spagna e dalla Francia un Piano comune di gestione del traffico nella zona interessata, con la partecipazione degli operatori stradali e delle amministrazioni dei due paesi. Le fasi di sviluppo del Piano che sono state concordate ed implementate sono le seguenti:

- ~ definizione dell'area geografica interessata dall'applicazione del Piano;
- ~ condivisione di un protocollo di scambio di informazioni sul traffico;
- ~ analisi delle tipologie di incidenti per

del Piano di gestione comune, in particolare la comunicazione tempestiva agli utenti in caso di apertura e chiusura di tratte, di misure di stoccaggio dei mezzi pesanti, di eventuali restrizioni alla circolazione degli stessi, ecc. Infine, in virtù dei positivi risultati già conseguiti nella regione di Irun, il Dipartimento dei Trasporti spagnolo si accinge ad estendere la cooperazione transfrontaliera al limitrofo ponte *Bidasoa*, per il quale un apposito Piano comune di gestione del traffico è in corso di preparazione.

Ricordiamo infine che la quarta edizione dell'EasyWay Annual Forum si svolgerà tra pochissimi giorni a **Roma, dal 9 all'11 novembre 2011** e sarà organizzata



FONTE: SITO WEB DEL PROGRAMMA EASYWAY [HTTP://WWW.EASYWAY-ITS.EU](http://www.easyway-its.eu)

le quali è richiesta la cooperazione trans-frontaliera;

- ~ condivisione di comuni misure di gestione del traffico richieste per la regione di Irun.

I primi risultati di questa cooperazione trans-nazionale sono già evidenti, poiché la comunicazione e lo scambio di informazioni tra i rispettivi centri di controllo del traffico in Spagna ed in Francia nella zona interessata sono notevolmente migliorati in seguito all'applicazione

dalla SINA S.p.A, coordinatore nazionale del Programma EasyWay: la Conferenza di Roma riunirà i rappresentanti delle Istituzioni comunitarie e del settore stradale europeo, per fare il punto sui risultati sinora raggiunti nell'ambito del Programma EasyWay, al fine di elaborare e sviluppare strategie future nel campo degli ITS, soprattutto alla luce della vigente Direttiva europea ITS che sarà a breve recepita negli ordinamenti nazionali degli Stati membri.

ENGLISH VERSION

► A Spanish project for traffic management in case of weather problems

The Spanish Department of Transportation is leading a project, within EasyWay-ARTS and EasyWay-SERTI Euro-regions, related to activate the necessary procedures to solve traffic issues caused by weather problems, especially in cross-border areas (Portugal and France). Adverse weather situations have a big impact on road safety and traffic flow, therefore ITS are useful to help road managers to improve road safety. In these situations, the pro-

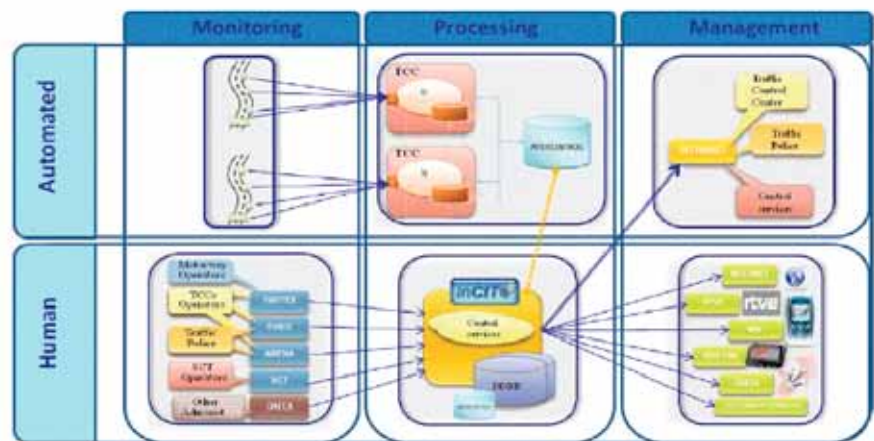
blem coverage area is big and specific traffic measures for traffic management and control are needed. The measures depends on the weather situation (snow, ice, fog, etc.) and on the affected area (local, National/Regional) and International). Local and National/Regional levels could be managed by a sole traffic management organization, if the road network is under their road competences. In this case using their own ITS systems and Services (Monitoring, data integration, traffic management plans, etc.) the problem can be solved. However, if the adverse weather situations imply huge areas with several traffic managers, (International level) cross Border traffic measures are needed to improve road safety and traffic flows.

ve way since traffic flows from Europe to Portugal and North Africa pass across this border. This cross border presents a High AADT and high percentage of HGV with asymmetric traffic restrictions not only at international level but also at national.

To guarantee traffic flows and road safety, a common approach has to be agreed between the public traffic administrations involved. Thus the Traffic Management Plan has been improved to harmonize



Alternative routes and specific rest areas



Information System Architecture of DGT

SOURCE: EXTRACT FROM EASYWAY NEWSLETTER N. 6 AND EASYWAY PROGRAMME WEB-SITE [HTTP://WWW.EASYWAY-ITS.EU](http://www.easyway-its.eu)

blem coverage area is big and specific traffic measures for traffic management and control are needed. The measures depends on the weather situation (snow, ice, fog, etc.) and on the affected area (local, National/Regional) and International). Local and National/Regional levels could

One specific area with these kinds of huge adverse weather problems is the Pyrenees Mountains (Spain and France Borders). The Irun Border between Spain and France (west part of Pyrenees) is one which has a strategic geographic location and it must be managed in an effecti-

the traffic measures. An agreement of the interaction protocol has been made, including the required traffic parameters at each border, with different service levels road nomenclatures, etc.

The phases to develop this common TMP were:

- ~ Definition of the general road network covered by the TMP.
- ~ The information exchange protocol
- ~ The types of incidents that require cross border coordination were analyzed
- ~ The scenarios and traffic measures

The result of this international work is very positive since the communication between TCCs has been improved and traffic flows are also improved. Nowadays European Users can know the other border traffic situation (open, close, stockage areas, traffic restrictions for HGV, etc.) and TCCs could apply traffic & control measures in order to help

rum will take place in very few days in **Rome, from the 9th to the 11th of November 2011** and will be hosted by SINA S.p.A., National coordinator for Italy of the EasyWay Programme: the Rome Conference will gather representatives from the EU Institutions and from the road transportation sector in Europe, in order to analyze the results so far achieved in the EasyWay Programme and in order to elaborate and further develop future strategies in the ITS field, mainly in the light of the ITS Directive which has to be soon implemented into the National legislation by the EU Member States.



SOURCE: EASYWAY PROGRAMME WEB-SITE [HTTP://WWW.EASYWAY-ITS.EU](http://www.easyway-its.eu)

other TCC traffic management (for example, stockage of HGV).

Currently more cross border scenarios are being developed. For example, "*The Bidasoa bridge*". This bridge is located in the border and is a sensitive point. So a specific Cross border TMP is being developed following the structure presented above.

We finally recall that the IV edition of the EasyWay Annual Fo-

► GU L

- Rettifica del regolamento (CE) n. 631/2009 della Commissione, del 22 luglio 2009, recante disposizioni di applicazione dell'allegato I del regolamento (CE) n. 78/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio concernente l'omologazione dei veicoli a motore in relazione alla protezione dei pedoni e degli altri utenti della strada vulnerabili, che modifica la direttiva 2007/46/CE e abroga le direttive 2003/102/CE e 2005/66/CE (*GU L 195 del 25.7.2009*). **GU L 229 del 6.09.2011**
- Regolamento n. 16 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UN/ECE) — Disposizioni uniformi relative all'omologazione di: I. cinture di sicurezza, sistemi di ritenuta, sistemi di ritenuta per bambini e sistemi di ritenuta per bambini ISOFIX per gli occupanti dei veicoli a motore — II. veicoli muniti di cinture di sicurezza, cicalino cinture di sicurezza, sistemi di ritenuta, sistemi di ritenuta per bambini e sistemi di ritenuta per bambini ISOFIX. **GU L 233 del 9.09.2011**
- Regolamento n. 44 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UN/ECE) — Disposizioni uniformi relative all'omologazione dei dispositivi di ritenuta per bambini a bordo dei veicoli a motore («sistemi di ritenuta per bambini»). **GU L 233 del 9.09.2011**
- Decisione della Commissione, del 18 agosto 2011, che modifica la decisione 2007/589/CE per quanto riguarda l'inclusione di linee guida in materia di monitoraggio e comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra derivate da nuove attività e nuovi gas [notificata con il numero C(2011) 5861]. **GU L 244 del 21.09.2011**
- Direttiva 2011/76/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 settembre 2011, 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. **GU L 269 del 14.10.2011**

► GU C

- Parere del Comitato delle regioni «Libro bianco — Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti». **GU C 259 del 2.09.2011**
- Cedefop - Invito aperto a presentare proposte — GP/RPA/ReferNet-FPA/002/11 — ReferNet — Rete europea del Cedefop nel campo dell'istruzione e della formazione professionale. **GU C 289 dell'1.10.2011**
- Decisione della Commissione, del 3 settembre 2011, che istituisce un gruppo di esperti della Commissione sugli appalti pubblici composto da rappresentanti delle parti interessate e che sostituisce la decisione 87/305/CEE relativa alla creazione di un comitato consultivo per la liberalizzazione degli appalti pubblici. **GU C 291 del 4.10.2011**
- Invito a presentare proposte per azioni di trasferimento fra modi, azione autostrade del mare, azione di riduzione del traffico, azioni catalizzatrici e azioni comuni di apprendimento nell'ambito del secondo programma Marco Polo [Regolamento (CE) n. 1692/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio — GU L 328 del 24.11.2006, pag. 1]. **GU C 309 del 21.10.2011**
- Raccomandazione della Commissione, del 21 ottobre 2011, sull'iniziativa di programmazione congiunta della ricerca «Collegare le conoscenze sul clima per l'Europa». **GU C 310 del 22.10.2011**
- Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito al «Libro verde sulla modernizzazione della politica dell'UE in materia di appalti pubblici — Per una maggiore efficienza del mercato europeo degli appalti» — *COM(2011) 15 definitivo*. **GU C 318 del 29.10.2011**

► DOCUMENTI COM E SEC¹

- COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI Partenariati nella ricerca e nell'innovazione. **COM (2011) 572 def. del 21.09.2011**
- *Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on Union guidelines for the development of the Trans-European Transport Network. COM (2011) 650 fin. del 19.10.2011*
- *Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Decision No 1639/2006/EC establishing a Competitiveness and Innovation Framework Programme (2007-2013) and Regulation (EC) No 680/2007 laying down general rules for the granting of Community financial aid in the field of the trans- European transport and energy networks. COM (2011) 659 fin. del 19.10.2011*
- *Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL establishing the Connecting Europe Facility . COM (2011) 665 fin. del 19.10.2011*
- *COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN COURT OF JUSTICE, THE COURT OF AUDITORS, THE EUROPEAN INVESTMENT BANK, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND TO THE COMMITTEE OF THE REGIONS: A growth package for integrated European infrastructures. COM (2011) 676/2 fin. del 19.10.2011*

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.

► CALENDARIO EVENTI INTERNAZIONALI

PASSATI

- Berlino, Germania, 11-14 settembre 2011
- Messico, 26-30 settembre 2011
- Bruxelles, Belgio, 18-19 ottobre 2011

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

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

FEHRL Road Research Meeting, organizzato dal FEHRL, Federazione europea delle agenzie stradali, <http://www.fehrl.org/index.php?m=306>

FUTURI

- Regno Unito, varie località, 21-27 novembre 2011
- Mosca, Russia, 22-24 novembre 2011
- Washington DC, USA, 22-26 gennaio 2012
- Washington DC, USA, 12-17 febbraio 2012
- Amburgo, Germania, 8 marzo 2012
- Cape Town, Sud-Africa, 11-13 marzo 2012
- Stoccolma, Svezia, 20-21 marzo 2012
- Bruxelles, Belgio, 24 maggio 2012
- Orlando, Florida, USA, 9-12 settembre 2012

Settimana della sicurezza stradale: <http://www.roadssafetyweek.org>

Congresso dell'IRF (International Road Federation) sull'innovazione nel settore delle infrastrutture stradali, organizzato dall'**IRF**: www.irfnet.org

XCI Congresso annuale di **TRB (Transportation Research Board)**, www.trb.org

IBTTA Leadership Academy, www.ibtta.org

Abnormal transports in Europe, Conferenza sui trasporti eccezionali, organizzata dall'Euroregione VIKING del **Programma EasyWay**.
www.transportxxl.eu e www.easyway-its.eu

Transportation Summit dell'IBTTA sul Sud-Africa, www.ibtta.org

User forum del progetto DATEX, organizzato dal gruppo di studio europeo **DATEX** nell'ambito del **Programma EasyWay**, www.easyway-its.eu

Sustainable freight transports, Conferenza sulla sostenibilità del trasporto merci, organizzata dall'Euroregione VIKING del **Programma EasyWay**.
www.sweco.se e www.easyway-its.eu

LXXX edizione dell'Annual Meeting dell'IBTTA, www.ibtta.org

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

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

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

ERF: *European Union Road Federation*

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

JURI: Commissione per gli Affari Giuridici presso il Parlamento europeo

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

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)