

## OMW: Market, Communication and Policy Trends in Tolling

June 17-19, 2012 | Fairmont Hotel | San Francisco, California

FONTE: SITO INTERNET DELL'IBTTA [WWW.IBTTA.ORG](http://WWW.IBTTA.ORG)

RICORDIAMO AI NOSTRI LETTORI CHE L'*ORGANIZATION MANAGEMENT WORKSHOP 2012* DELL'IBTTA, SEMINARIO ANNUALE DELL'ASSOCIAZIONE MONDIALE DEL PEDAGGIO TRADIZIONALMENTE FOCALIZZATO SUL MARKETING, SULLA COMUNICAZIONE, SULLA SOSTENIBILITÀ E PIÙ IN GENERALE SUGLI ASPETTI SOCIALI ED AMBIENTALI DELL'INDUSTRIA DEL PEDAGGIO, AVRÀ LUOGO A **SAN FRANCISCO DAL 17 AL 19 GIUGNO P.V.**, IN CONCOMITANZA CON LE CELEBRAZIONI PER I 75 ANNI DEL *GOLDEN GATE BRIDGE*. COME CONSUETO, IL SEMINARIO SARÀ PRECEDUTO DALLA RIUNIONE DEL *COMMITTEE PLANNING MEETING* DELL'IBTTA, COMPOSTO DA MEMBRI DEL BOARD ASSOCIATIVO E RAPPRESENTANTI DELLE VARIE SOCIETÀ ED ASSOCIAZIONI FACENTI PARTE DELL'IBTTA, CON IL COMPITO DI INDIVIDUARE I TEMI DI ATTUALITÀ ED INTERESSE SUI QUALI COSTRUIRE IL CONTENUTO DEGLI INCONTRI IBTTA PER

IL 2013, ANNO NEL QUALE È PREVISTA ANCHE L'ORGANIZZAZIONE DI UNA CONFERENZA CONGIUNTA IBTTA-ASECAP SULL'IMPORTANZA E LA PROMOZIONE DEL PEDAGGIO IN EUROPA E NEL RESTO DEL MONDO; A TAL RIGUARDO SI RICORDA CHE L'ASECAP E L'IBTTA HANNO FIRMATO UN PROTOCOLLO D'INTESA NEL 2004, VOLTO A RAFFORZARE I LEGAMI TRA LE DUE ASSOCIAZIONI, ANCHE ATTRAVERSO L'ORGANIZZAZIONE CONGIUNTA DI EVENTI E SEMINARI SU TEMI DI INTERESSE COMUNE.

PER MAGGIORI INFORMAZIONI SUL SEMINARIO DI SAN FRANCISCO, E PIÙ IN GENERALE SULL'IBTTA, SI PUÒ VISITARE IL SITO [WWW.IBTTA.ORG](http://WWW.IBTTA.ORG), NONCHÉ LA PAGINA DEL SITO AISCAT DEDICATA ALL'ASSOCIAZIONE MONDIALE [HTTP://WWW.AISCAT.IT/HP\\_IBTTA.HTM](http://WWW.AISCAT.IT/HP_IBTTA.HTM).

### PARLAMENTO EUROPEO

► nel corso della sessione della commissione TRAN di maggio 2012 svoltasi a Bruxelles, gli eurodeputati hanno discusso, tra i vari temi all'ordine del giorno, la questione del tachigrafo digitale, esaminando la Relazione in prima lettura dell'On. Silvia-Adriana Ticau; inoltre, è stata esaminata una Relazione d'iniziativa congiunta sull'introduzione normativa del sistema di chiamata d'emergenza eCall, presentata dai co-Relatori Olga Sehnalová, eurodeputata socialista ceca e Dieter-Lebrecht Koch, euro-parlamentare tedesco del PPE e Vice Presidente della commissione TRAN. La Relazione d'iniziativa, in virtù dell'articolo 51 del Regolamento interno del Parlamento europeo, è stata presentata di concerto dalla commissione TRAN e dalla commissione IMCO (Mercato Interno e Protezione dei Consumatori), trattando di un argomento di interesse per entrambe le commissioni parlamentari.

### CONSIGLIO

► si è riunita a Lussemburgo, il 6 e 7 giugno scorsi, la formazione Trasporti, Telecomunicazioni ed Energia (TTE) del Consiglio UE. Per quel che riguarda i principali temi all'ordine del giorno relativi alla politica comunitaria dei trasporti, il Consiglio UE ha raggiunto un accordo di carattere generale in merito al futuro Regolamento CEF, che rappresenta la struttura finanziaria alla base della nuova programmazione TEN-T per il periodo 2014-2020. Obiettivo principale del futuro Regolamento CEF è quello di facilitare la realizzazione di efficaci reti interconnesse, sostenibili sotto il profilo ambientale, attraverso il territorio della UE. Il Consiglio ha inoltre raggiunto un accordo di carattere generale sulla proposta di Regolamento relativo alla definizione di un nuovo quadro finanziario e di gestione per i sistemi di navigazione satellitare GALILEO ed EGNOS, in merito al periodo di programmazione finanziaria 2014-2020.

### COMMISSIONE EUROPEA

► Lo scorso 14 maggio la Commissione europea ha pubblicato degli orientamenti relativi ai sistemi di tariffazione stradale a carico dei veicoli leggeri nell'ambito del territorio della UE. La Commissione non intende per il momento stabilire delle regole in materia, nel rispetto del principio di sussidiarietà, tanto è vero che la Comunicazione non è una proposta di carattere legislativo; tuttavia, attraverso la pubblicazione di questi orientamenti, la Commissione vuole indirizzare le future scelte politiche degli Stati membri della UE in materia di tariffazione stradale, soprattutto per evitare che vengano applicate, negli Stati membri che ricorrono all'uso delle vignette, delle misure discriminatorie nei confronti di conducenti non residenti nello Stato membro in questione.

### ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

► si è svolta con successo a Torino, dal 27 al 30 maggio scorsi presso il Centro Congressi del Lingotto, la 40a edizione delle Giornate annuali ASECAP di Studio ed Informazione. L'evento, dal titolo Innovative TEN-T: towards a smart, green and safe transport (Reti Trans-europee di Trasporto innovative: verso un sistema di trasporti più sicuro, intelligente e rispettoso dell'ambiente), è stato dedicato alla figura del dott. Riccardo Formica, già Presidente dell'Autostrada Torino-Milano, scomparso alla fine dello scorso anno. L'ASECAP ha voluto rendere uno speciale omaggio al dott. Formica, un uomo che tanto ha dato al settore delle autostrade in concessione - a livello nazionale ed internazionale - con le sue indimenticabili doti umane e professionali, e che ha soprattutto fortemente voluto l'organizzazione delle Giornate ASECAP a Torino.

## INDICE

### PARLAMENTO EUROPEO

2

- Commissione TRAN

### COMMISSIONE EUROPEA

4

- Orientamenti sulla tariffazione stradale a carico di veicoli leggeri

### CONSIGLIO UE

5

- Consiglio Trasporti

### ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

7

- ASECAP Days Torino

### EASYWAY

13

- EasyWay Awards 2012

### LEGISLAZIONE E COMUNICAZIONI

15

### CALENDARIO EVENTI

17

### GLOSSARIO

18

## ► Commissione TRAN

Nel corso della sessione della commissione TRAN di maggio 2012 svoltasi a Bruxelles, gli eurodeputati hanno discusso, tra i vari temi all'ordine del giorno, la **questione del tachigrafo digitale**, esaminando la **Relazione** in prima lettura dell'On. **Silvia-Adriana Ticau**, romena socialista nonché Vice Presidente della commissione TRAN (*Progetto di Relazione sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (CEE) n. 3821/85 relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e recante modifica del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio*).

Gli europarlamentari hanno sostenuto i diciotto emendamenti di compromesso presentati dall'On. Ticau, aventi sostanzialmente l'obiettivo di migliorare la protezione dei dati e di agevolare le successive azioni della Commissione europea nell'adozione di ulteriori specifiche in materia di tachigrafo digitale, attraverso l'adozione di atti delegati. A tal riguardo, in base alla Comunicazione della Commissione europea che accompagna la proposta di Regolamento, le specifiche tecniche dovrebbero essere adottate entro il 31 dicembre 2014. Dopo la loro pubblicazione, il settore industriale di riferimento avrebbe bisogno di almeno due anni per immettere il prodotto in commercio, il che vuol dire che la commercializzazione effettiva del nuovo tachigrafo cosiddetto "intelligente" potrebbe avvenire entro il 1° gennaio 2017.

Quanto alla necessità di assicurare la tutela dei dati, l'On. Ticau ha sottolineato il fatto che l'uso del tachigrafo digitale comporta l'elaborazione di dati personali relativi ai conducenti professionisti; in tale ambito, ed in virtù dei principi che regolano il quadro giuridico per la protezione dei dati personali, questi ultimi dovrebbero essere utilizzati solo ed unicamente per gli scopi dichiarati, escludendo qualsiasi altro fine. Tenendo conto di ciò, e dato che la proposta di Regolamento consente l'uso dei dati elaborati dal tachigrafo da parte di altre applicazioni ITS utilizzate per fini diversi ed ulteriori rispetto alla tutela della normativa sociale nel campo del trasporto stradale, si è reso necessario esplicitare questo concetto in maniera più diretta.

In uno degli emendamenti di compromesso si sottolinea infatti l'importanza e l'utilità dei sistemi ITS anche in merito al tachigrafo digitale, valore già evidenziato dalla Commissione europea nella sua proposta originaria: il Parlamento va tuttavia oltre, affermando che gli ITS contribuiscono notevolmente a fronteggiare le sfide dell'attuale politica dei trasporti europea, quali l'aumento dei volumi dei trasporti su strada, l'aumento della congestione o del consumo di energia. Per queste ragioni è opportuno prevedere interfacce standardizzate sui tachigrafi digitali, al fine di garantire la loro piena interoperabilità con le applicazioni ITS, pur assicurando, nel contempo, la tutela delle principali funzioni del tachigrafo, nonché

la imprescindibile necessità di protezione dei dati.

Il testo approvato in seno alla TRAN si occupa anche del miglioramento delle operazioni di controllo (c.d. *enforcement*) indicate nel futuro Regolamento: ad esempio la TRAN ha chiesto che i software utilizzati dalle autorità preposte ai controlli per verificare la conformità dei dati contenuti nei tachigrafi digitali, debbano essere omologati al fine di garantire in tutto il territorio dell'Unione europea gli stessi risultati in materia di interpretazione dei dati per individuare violazioni della normativa.

Il progetto di Relazione dell'On. Ticau è stato approvato ed inviato al plenum del Parlamento europeo per la sua possibile adozione nel corso della sessione plenaria di luglio.

La commissione TRAN ha inoltre esaminato una **Relazione d'iniziativa congiunta sull'introduzione normativa del sistema di chiamata d'emergenza eCall**, presentata dai co-Relatori **Olga Sehnaľová**, eurodeputata socialista ceca e **Dieter-Lebrecht Koch**, europarlamentare tedesco del PPE e Vice Presidente della commissione TRAN. La Relazione d'iniziativa, in virtù dell'articolo 51 del Regolamento interno del Parlamento europeo, è stata presentata di concerto dalla commissione TRAN e dalla commissione IMCO (Mercato Interno e Protezione dei Consumatori), trattando di un argomento di interesse per entrambe le commissioni parlamentari.

Nella Relazione si richiama anzitutto la Raccomandazione della Commissione europea dell'8 settembre 2011 relativa al sostegno a favore di un servizio *eCall* sull'intero territorio dell'Unione europea<sup>1</sup>, nonché la Direttiva ITS del 2010<sup>2</sup>, che contempla l'*eCall* fra le sue azioni prioritarie. Inoltre, i due co-Relatori dichiarano che, soprattutto a causa dei notevoli ritardi di avanzamento nella diffusione volontaria dell'*eCall*, diventa sempre più necessario garantire ai cittadini un servizio affidabile a prezzi accessibili in grado di funzionare senza soluzione di continuità, ed in maniera interoperabile, in tutta Europa e su tutti gli autoveicoli, indipendentemente dalla marca, dal paese e dall'effettiva posizione del veicolo, ottimizzando quanto più possibile i vantaggi del sistema *eCall* per tutti i conducenti; i due co-Relatori inoltre invitano la Commissione europea a presentare una proposta nell'ambito della Direttiva 2007/46/CE<sup>3</sup> relativa all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, al fine di garantire la diffusione obbligatoria del sistema *eCall* pubblico, attraverso il numero unico europeo 112, su tutti i nuovi

veicoli omologati ed in tutti gli Stati membri, entro il 2015.

La Relazione d'iniziativa congiunta TRAN-IMCO dovrebbe essere ridiscussa e votata in entrambe le commissioni parlamentari il prossimo 19 giugno per poi passare al voto finale in sessione plenaria o a luglio o a settembre.

<sup>1</sup> Raccomandazione della Commissione europea dell'8 settembre 2011 relativa al sostegno a un servizio *eCall* su scala UE nelle reti di comunicazione elettronica per la trasmissione da veicoli di chiamate di emergenza basate sul 112 («chiamate *eCall*»). **GU L 303 del 22.11.2011**

<sup>2</sup> Direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 luglio 2010 sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto. **GU L 207 del 6.08.2010**

<sup>3</sup> Direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 settembre 2007 che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli. **GU L 263 del 9.10.2007**

## ► Orientamenti in materia di tariffazione stradale a carico di veicoli leggeri

Lo scorso 14 maggio la Commissione europea ha pubblicato degli orientamenti relativi ai sistemi di tariffazione stradale a carico dei veicoli leggeri nell'ambito del territorio della UE.

Com'è noto, la decisione sull'applicazione di sistemi di tariffazione stradale è tuttora di esclusiva competenza di ciascuno Stato membro, che può liberamente stabilire dei sistemi di riscossione del pedaggio basati sulla distanza percorsa, oppure ricorrere all'utilizzazione di vignette, il cui prezzo varia a seconda del loro periodo di validità (in alcuni Stati membri di un mese, in altri ancora di un anno). La Commissione europea non intende per il momento stabilire delle regole in materia, nel rispetto del principio di sussidiarietà, tanto è vero che la Comunicazione del 14 maggio scorso non è una proposta di carattere legislativo; tuttavia, attraverso la pubblicazione di questi orientamenti, la Commissione vuole indirizzare le future scelte politiche degli Stati membri della UE in materia di tariffazione stradale, soprattutto per evitare che vengano applicate, negli Stati membri che ricorrono all'uso delle vignette, delle misure discriminatorie nei confronti di conducenti non residenti nello Stato membro in questione.

Nell'espone le proprie motivazioni, la Commissione europea prende le mosse dagli orientamenti già delineati nel Libro Bianco Trasporti del

2011, ricordando in particolare l'applicazione dei principi *user-payer* e *polluter-payer*, volti a garantire un'equa concorrenza tra i vari modi di trasporto attraverso l'applicazione di meccanismi trasparenti, che riflettano nel prezzo richiesto all'utente i reali costi di infrastruttura, consentendo altresì l'internalizzazione dei cosiddetti costi esterni - quest'ultimo aspetto essendo peraltro l'elemento centrale su cui si è consolidato il nuovo approccio comunitario in materia, culminato nell'adozione della Direttiva *Eurovignette* III. La Commissione ricorda inoltre i principi di proporzionalità e di non discriminazione, in virtù dei quali gli Stati membri che utilizzano il sistema di vignette non possono imporre ai conducenti non residenti, delle tariffe estremamente differenziate e spesso assai onerose per chi effettua un semplice transito attraverso il loro territorio.

Sulla base di queste considerazioni, e tenendo conto anche delle numerose denunce ricevute dalla Commissione europea negli ultimi anni (ad esempio contro l'Austria e la Slovenia) da parte di utenti che sono dovuti ricorrere all'utilizzazione delle vignette, la Commissione invita gli Stati membri che intendono porre in essere sistemi di tariffazione stradale a carico dei veicoli leggeri basati sulle vignette, a non operare in maniera discriminatoria, ad offrire a tutti gli utenti vignette di

più corta durata rispetto ai sistemi attualmente vigenti, a fornire agli utenti dettagliate informazioni sulle modalità di utilizzazione del sistema e sulle sanzioni applicate per mancato pagamento, a ricorrere a sistemi di controllo non solo nelle zone transfrontaliere ma sull'intero territorio dello Stato membro e, soprattutto, a reinvestire gli introiti delle vignette per la manutenzione ed il miglioramento dell'infrastruttura in questione, in modo che gli utenti vengano compensati con adeguati livelli di servizio e qualità.

Da notare infine che, a conclusione della sua Comunicazione, la Commissione precisa che potrebbe considerare in futuro la possibilità di presentare una specifica iniziativa volta a chiarire le regole applicabili in materia di tariffazione stradale a carico dei veicoli leggeri, tenendo conto anche del fatto che il Libro Bianco Trasporti, nel proporre un programma di ristrutturazione dei pedaggi stradali in Europa, ha previsto che, nel periodo 2016-2020, si porti avanti una strategia di internalizzazione piena ed obbligatoria dei costi esterni a carico dei veicoli pesanti, con possibilità di estenderla in un secondo momento anche ai veicoli leggeri.

## ► Consiglio Trasporti

Si è riunita a Lussemburgo, il 6 e 7 giugno scorsi, la formazione Trasporti, Telecomunicazioni ed Energia (TTE) del Consiglio UE. Per quel che riguarda i principali temi all'ordine del giorno relativi alla politica comunitaria dei trasporti, il Consiglio UE ha raggiunto un accordo sull'approccio generale da seguire (definito dal Consiglio stesso come "**partial general approach**"), in merito al **futuro Regolamento CEF (Connecting Europe Facility)** che rappresenta, come ormai noto, la **struttura finanziaria alla base della nuova programmazione TEN-T** (Reti Transeuropee di Trasporto) per il periodo 2014-2020, programmazione sulla quale il Consiglio UE si era già espresso alla fine di marzo di quest'anno (vedasi a tal riguardo l'edizione n. 52 del nostro Bollettino, a pag. 11).

Obiettivo principale del futuro Regolamento CEF è quello di facilitare la realizzazione di efficaci reti interconnesse, sostenibili sotto il profilo ambientale, attraverso il territorio della UE, contribuendo in tal modo alla crescita economica, all'inclusione sociale ed alla coesione territoriale dell'Europa (e riprendendo altresì i già noti macro-obiettivi comunitari della Strategia Europa 2020).

Numerose delegazioni ministeriali presenti a Lussemburgo hanno sollevato la questione del co-finanziamento di progetti stradali: l'originaria proposta di Regolamento CEF, infatti, è prevalentemente focalizzata sul co-finanziamento delle infrastrutture ferroviarie e di navigazione interna, prevedendo

solamente l'erogazione di contributi comunitari a favore di lavori relativi a sezioni stradali transfrontaliere, purché detti contributi vengano prelevati dal Fondo di Coesione (art. 11(3) (b) ). Su questo tema, ed in seguito a numerose richieste di varie delegazioni ministeriali, è intervenuta la Presidenza danese con la presentazione di un compromesso, poi discusso ed integrato in sede di Consiglio a Lussemburgo, in base al quale gli Stati membri privi di infrastrutture ferroviarie a lungo raggio per il trasporto delle merci, possono usufruire del co-finanziamento a favore di progetti stradali non solo a titolo del Fondo di Coesione ma anche a titolo del futuro Regolamento TEN-T, purché ovviamente ne rispettino le condizioni. Inoltre, sempre in tema di progetti per infrastrutture stradali, il Consiglio ha deciso di innalzare al 10% il co-finanziamento dei lavori stradali relativi alle sezioni transfrontaliere, con l'obiettivo di ridurre la congestione e facilitare lungo di esse la circolazione.

Il Consiglio si è poi occupato delle autostrade del mare, concordando sulla necessità di accrescere - grazie anche all'intervento ed alle argomentazioni portate a tal riguardo dalla delegazione italiana - dal 20% al 30% il tasso di co-finanziamento a favore delle autostrade del mare; i Ministri hanno inoltre inserito l'interconnessione dei porti marittimi tra gli indicatori volti a perseguire l'obiettivo di una rafforzata interconnessione ed interoperabilità.

Quanto alla lista dei corridoi del *core network*, nonché a sezioni

stradali, ferroviarie o di porti, elencate nell'allegato al futuro Regolamento CEF, l'intervento di alcune delegazioni ministeriali, ha consentito di modificare ed integrare la lista iniziale: la delegazione italiana ha ottenuto dei risultati assai positivi, ad esempio facendo inserire il porto di Ancona nel corridoio Helsinki-La Valletta attraverso il collegamento con Bologna, nonché i porti di La Spezia e di Livorno, attraverso collegamenti ferroviari con Firenze e Pisa.

Il Consiglio ha anche voluto esplicitare ulteriormente alcuni concetti e principi contenuti nel futuro Regolamento CEF: è stato ad esempio deciso di chiarire, nell'ambito di un considerando, che il completamento del *transport core network* include non soltanto la realizzazione di nuove infrastrutture, ma anche il miglioramento ed il rafforzamento delle infrastrutture esistenti.

Intensa è poi stata la discussione in merito agli **strumenti finanziari** necessari a far funzionare le future TEN-T, senza i quali nessuna implementazione progettuale potrà poi essere portata avanti. Su questo punto il Consiglio non ha potuto far altro che esprimere delle considerazioni di carattere generale, poiché ancora non è stato approvato, a livello comunitario, il generale quadro di bilancio per il periodo 2014-2020, ovvero le cosiddette prospettive finanziarie della UE per i citati sette anni di programmazione: il Consiglio ha pertanto ribadito le cifre indicate dalla Commissione europea nel suo originario documento sul Regolamento CEF dello

scorso 19 ottobre, ossia 31,7 miliardi di Euro al settore dei trasporti, 10 dei quali da far valere sul Fondo di Coesione. Aperta è rimasta anche la questione dei *project bonds*, ovvero dei prestiti obbligazionari con garanzia europea, sui quali si attende tuttora l'avvio di una fase pilota – inizialmente prevista entro l'estate – per verificarne l'efficacia ed il funzionamento. Le discussioni in materia di strumenti finanziari pertanto, non fanno parte del *partial general approach* discusso dal Consiglio TTE a Lussemburgo, essendo lasciate per ovvie ragioni procedurali ad un ulteriore momento, sicuramente successivo all'accordo sulle prospettive finanziarie comunitarie.

I Ministri hanno poi discusso delle percentuali del futuro co-finanziamento, evidenziando che i tassi di co-finanziamento dipenderanno dal settore interessato, nonché dall'azione in esame: i tassi di maggiore co-finanziamento previsti per il settore dei trasporti variano dal 20% al 50% dei costi eleggibili, potendo anche essere aumentati del 10% per misure aventi ad oggetto azioni intersettoriali o che risultano essere particolarmente efficaci per combattere il cambiamento climatico.

E' opportuno notare che il Consiglio UE, attraverso l'analisi dei Gruppi di lavoro e del COREPER, ha, come si è visto, progredito notevolmente nell'analisi del Regolamento TEN-T e del Regolamento CEF, ma per proseguire nell'iter di adozione dei due Regolamenti, e soprattutto per dare avvio alla fase

negoziale della procedura legislativa ordinaria, sarà necessario attendere l'elaborazione delle rispettive Relazioni da parte del Parlamento europeo; come infatti si è già avuto modo di spiegare in precedenti edizioni del nostro Bollettino (vedasi ad esempio edizione numero 52, pp. 8-9), il Parlamento europeo ha già nominato dei Relatori, o meglio dei co-Relatori, per i due *dossiers*, ma ancora non ha elaborato alcun documento in materia, poiché assai probabilmente attende l'esito dei negoziati finanziari relativi alle prospettive finanziarie UE 2014-2020, senza le quali nessun progetto TEN-T, di qualsiasi genere, vedrà la luce: su questo punto torneremo certamente nelle prossime edizioni del Bollettino, essendo previsto l'avvio dei negoziati Parlamento europeo/Consiglio nell'autunno di quest'anno.

Il Consiglio UE Trasporti di Lussemburgo ha anche raggiunto un accordo di carattere generale sulla proposta di Regolamento relativo alla definizione di un nuovo quadro finanziario e di gestione per **i sistemi di navigazione satellitare GALILEO ed EGNOS**, in merito al periodo di programmazione finanziaria 2014-2020. Il nuovo futuro atto legislativo dovrà sostituire il Regolamento tuttora in vigore, adottato nel 2008 per il periodo 2007-2013. In seguito alle discussioni delle delegazioni ministeriali, il documento di compromesso della Presidenza danese è stato lievemente modificato, per includere la previsione di possibilità di subappalto in conformità con le vigenti

norme relative agli appalti, soprattutto al fine di facilitare ed incoraggiare la partecipazione di piccole e medie imprese ai due programmi. Il Consiglio ha anche voluto includere, nel suo accordo, una dichiarazione relativa alle attività di accreditamento in merito agli aspetti di *security*, affinché sia possibile garantire che i controlli di compatibilità dei sistemi di navigazione satellitare con le norme relative alla *security* vengano condotti in maniera indipendente.

I due programmi GALILEO ed EGNOS dovranno essere finanziati a titolo del bilancio comunitario, con un ammontare di risorse, per il periodo di programmazione 2014-2020, pari a 7,9 miliardi di Euro. Anche in questo caso, come per le TEN-T, i Ministri a Lussemburgo hanno ancora una volta sottolineato la necessità di non poter proseguire oltre fintanto che i negoziati finanziari sulle prospettive globali della UE, non siano giunti a termine.

Il Consiglio UE ha poi aggiunto che dei contributi finanziari nazionali possono, in casi particolari, essere previsti per i due programmi di navigazione satellitare, come anche eventuali contributi aggiuntivi provenienti da paesi terzi o da organizzazioni internazionali.

E' infine opportuno notare come l'accordo del Consiglio UE Trasporti, sottolinei il sempre crescente ruolo, nella gestione e nello sviluppo dei due sistemi, dell'Agenzia esecutiva della Commissione europea GSA.

## ► ASECAP Days a Torino

Si è svolta con successo a Torino, dal 27 al 30 maggio scorsi presso il Centro Congressi del Lingotto, la 40a edizione delle Giornate annuali ASECAP di Studio ed Informazione. L'evento, dal titolo ***Innovative TEN-T: towards a smart, green and safe transport (Reti Trans-europee di Trasporto innovative: verso un sistema di trasporti più sicuro, intelligente e rispettoso dell'ambiente)***, è stato dedicato alla figura del dott. **Riccardo Formica**, già Presidente dell'Autostrada Torino-Milano, scomparso alla fine dello scorso anno. L'ASECAP ha voluto rendere uno speciale omaggio al dott. Formica, un uomo che tanto ha dato al settore delle autostrade in concessione - a livello nazionale ed internazionale - con le sue indimenticabili doti umane e professionali, e che ha soprattutto fortemente voluto l'organizzazione delle Giornate ASECAP a Torino, promuovendo l'evento del 2012 con l'entusiasmo e l'energia che sempre lo hanno contraddistinto, anche attraverso la realizzazione di un video - pubblicato poi dall'ASECAP sul sito congressuale - e presentato dallo stesso Dott. Formica durante le Giornate ASECAP 2011 a Bruxelles nel corso di una speciale sessione che ebbe luogo presso il Parlamento europeo. Anche le concessionarie locali, rappresentate nel gruppo SIAS - che ha peraltro sponsorizzato l'evento ASECAP 2012, insieme all'AISCAT e ad AUTOGRILL - hanno voluto realizzare un video in

ricordo del dott. Formica, che è ora pubblicato sulla pagina ASECAP contenente gli atti congressuali al seguente link: <http://www.asecap2012.com/sitecore/content/be-bruga/asecap2012/Proceedings.aspx>

Come consueto, l'apertura

comitati tecnici permanenti, nonché l'adozione di un Regolamento interno per il funzionamento del Segretariato ASECAP. In base all'approvata riforma statutaria, il Consiglio Direttivo dell'ASECAP ha poi proceduto alla nomina dei



del convegno è stata preceduta dalle riunioni del **Consiglio Direttivo** e dell'**Assemblea Generale** dell'Associazione, che hanno avuto luogo nel pomeriggio di domenica 27 maggio. In tale occasione i membri del Consiglio Direttivo dell'ASECAP hanno approvato all'unanimità una profonda revisione dello statuto Associativo, volta a rendere più efficace ed incisiva l'azione dell'ASECAP a Bruxelles attraverso la creazione di un Comitato esecutivo ristretto di alto livello, un rinnovo ed una ristrutturazione capillare dei

seguenti rappresentanti chiamati a ricoprire incarichi istituzionali in seno all'Associazione:

### **Ufficio di Presidenza ASECAP**

**Presidente:** Klaus Schierhackl (ASFING, Austria)

**Primo Vice-Presidente:** Jean Mesqui (ASFA, Francia)

**Secondo Vice-Presidente:** Øyvind Halleraker (NORVEGFINANS, Norvegia)

**Past President:** Jose-Luis Feito (ASETA, Spagna).

### **COMEX (Comitato Esecutivo ASECAP)**

#### **Presidente**

Klaus Schierhackl (ASFINAG, Austria)

#### **Membri votanti**

Primo Vice-Presidente Jean Mesqui (ASFA, Francia)

Secondo Vice-Presidente Øyvind Halleraker (NORVEGFINANS, Norvegia)

Past President Jose-Luis Feito (ASETA, Spagna).

Massimo Schintu (AISCAT, Italia)

Thomas Fanning (MACQUARIE MOTORWAYS GROUP, Regno Unito)

#### **Membri non votanti**

Presidente del COPER I: Bruno de la Fuente (ASETA, Spagna)

Presidente del COPER II: Malika Seddi (ASFA, Francia)

Presidente del COPER III: Marko Jandrisits (ASFINAG, Austria)

Segretario Generale: Kallistratos Dionelis (ASECAP Bruxelles)

### **Comitati Permanenti**

#### **COPER I (telepedaggio, concessioni, TEN-T)**

Presidente: Bruno de la Fuente (ASETA, Spagna)

Vice Presidenti: Valérie Dumerç (ASFA, Francia), Maurizio Rotondo (AISCAT, Italia), Anton Sieber (ASFINAG, Austria)

#### **COPER II (sicurezza stradale, ambiente, sostenibilità)**

Presidente: Malika Seddi (ASFA, Francia)

Vice Presidenti: Emanuela Stocchi (AISCAT, Italia), Leif Vincentsen (SUND&BAELT, Danimarca), Brankica Bajic (HUKA, Croazia)

#### **COPER III (ITS, Sistemi Intelligenti di Trasporto)**

Presidente: Marko Jandrisits (ASFINAG, Austria)

Vice Presidenti: Roberto Arditi (SINA Spa/AISCAT, Italia), Rui Camolino (APCAP, Portogallo), Annie Canel (ASFA, Francia)

#### **COPERIV (analisi di benchmarking, raccolta comparative dati statistici)**

Coordinatore: Stephane Verwilghen (Segretariato ASECAP di Bruxelles).

Quanto alle Giornate ASECAP

prettamente improntata ai grandi temi politici ed istituzionali legati alla politica europea dei trasporti; le sessioni del 28 maggio sono state inoltre precedute dagli importanti **interventi istituzionali delle autorità locali:** la d.ssa Barbara Bonino, Assessore Regionale del Piemonte per i Trasporti e la Mobilità, che ha sottolineato l'importanza delle TEN-T per lo sviluppo infrastrutturale dell'Italia e dell'Europa, il Sindaco di Torino, On. Piero Fassino, il quale, secondo una tradizione oramai consolidata per le Giornate ASECAP, ha dato il benvenuto della città ai delegati



FABRIZIO PALENZONA, PRESIDENTE AISCAT (FONTE WWW.ASECAP.COM)

vere e proprie, come consueto la prima giornata congressuale, lunedì 28 maggio 2012, è stata

provenienti da diversi paesi, il dott. Antonio Saitta, Presidente della Provincia di Torino, che ha



egualmente illustrato le attività della Provincia in materia di mobilità intelligente e sostenibile.

Le successive sessioni sono state improntate ai principali temi di attualità europea: il futuro delle Reti Trans-europee di Trasporto, la legislazione comunitaria in merito alle concessioni, gli ultimi sviluppi in materia di telepedaggio europeo e l'applicazione della Direttiva sui Sistemi intelligenti di trasporto.

Durante la sessione ***Intelligent Tolloed Roads: bridging intelligent vision with intelligent mission*** (Le strade a pedaggio intelligenti: collegare la "visione" intelligente con la "missione" intelligente delle autostrade in concessione), sono state analizzate le implicazioni della revisione attualmente in corso in merito alla politica europea delle TEN-T, anche alla luce dell'applicazione della Direttiva ITS sui Sistemi Intelligenti di Trasporto. La Commissione europea è stata rappresentata dal dott. Philippe Hamet della DG MOVE (Direzione Generale Mobilità e Trasporti), mentre per il Parlamento europeo è intervenuto l'On. Antonio Cancian, membro della commissione TRAN (Trasporti e Turismo). L'On. Cancian ha dichiarato: «A livello europeo l'attenzione nei confronti del settore delle infrastrutture è molto alta, la crisi economica drammatica in cui ci troviamo può essere superata solo con un grande piano europeo di investimenti nel settore delle infrastrutture, una sorta di piano Marshall che consenta alla nostra economia di ripartire nell'immediato, creando posti di lavoro. Le infrastrutture sono un fattore di competitività per tutto il

*sistema produttivo. La creazione di una rete europea di infrastrutture di trasporto efficiente è la base su cui costruire lo sviluppo ed il benessere delle future generazioni. Quello che manca a livello europeo è invece il coraggio, a mio avviso,*

*e rappresenti un ottimo strumento di programmazione. Per quanto riguarda il settore autostradale io vedo degli interventi e delle proposte molto positive e che recepiscono indicazioni del Parlamento Europeo. Se parliamo di infrastrutture*



SESSIONE 2) WORKSHOP SULLA SOSTENIBILITÀ: (FONTE WWW.ASECAP.COM)

*di accelerare e assegnare all'UE un ruolo di guida in questo piano, uscendo dalla logica del bilancio comunitario così come lo conosciamo, dato dall'1% del PIL nazionale. Al momento in questo settore stiamo agendo sul piano della programmazione, e credo che la base su cui stiamo lavorando in Parlamento sia molto interessante*

*intelligenti dobbiamo ragionare su investimenti intelligenti e, in questo senso, ritengo che le iniziative che favoriscono un utilizzo più efficiente delle infrastrutture disponibili rappresentino una necessità. Sulla realizzazione abbiamo solo una voce di bilancio, la Connecting Europe Facility, che per il settore trasporti riserva 31.7 miliardi di*

*Euro. Di positivo c'è l'aumento della cifra rispetto alla presente dotazione TEN-T (8 miliardi di Euro) e l'aumentata consapevolezza del ruolo che può essere svolto dai cosiddetti strumenti finanziari innovativi. Tra questi i Project Bonds, la cui fase pilota dovrebbe partire al più presto : si tratta di obbligazioni garantite dalla BEI ma emesse dalle società di sviluppo. Sicuramente si tratta di uno strumento importante, su cui anch'io ho lavorato in commissione trasporti affinché possa partire il prima possibile in modo da arrivare al 2014 con una pipeline di accordi chiusi e di progetti pronti per il nuovo periodo di programmazione<sup>1</sup> ».*

Il Presidente dell'AISCAT, dott. Fabrizio Palenzona, è intervenuto sul tema delle future TEN-T e del finanziamento alle infrastrutture, sottolineando che risulta sempre più necessario indirizzare la programmazione europea verso infrastrutture e investimenti che possano generare una reale attrazione del capitale privato, senza il quale realisticamente le infrastrutture non si possono realizzare. E' inoltre necessario, ha proseguito il dott. Palenzona, garantire le condizioni senza le quali lo strumento del PPP e le relative politiche europee su cui il PPP si fonda, non possono funzionare: certezza e stabilità. Senza la presenza di tali basilari fattori non è possibile confrontarsi col mondo della finanza, del credito internazionale. Se infatti gli attori economici che agiscono sui mercati finanziari, oggi affetti da gravi turbolenze, hanno l'impressione

che le società concessionarie stiano operando sulla base di contratti "labili" con le Istituzioni, le concessionarie avranno difficoltà a reperire denaro e capitali necessari per fornire i servizi all'utenza, senza contare che potrebbero avere anche ingenti danni finanziari nella gestione del loro bilancio. Quindi, nell'intervenire normativamente sul settore delle infrastrutture a pedaggio è necessario che l'Europa tenga conto che uno dei capisaldi su cui si poggia questo settore è il mercato, poiché esso garantisce risorse che altrimenti non sarebbero disponibili.

L'AISCAT, così come l'ASECAP, ha detto il dott. Palenzona, credono in quanto prefigurato nella politica europea dei trasporti, nel Libro Bianco, perché lo hanno già realizzato, e sono capaci di

se non in maniera concordata, i parametri una volta che il PPP è stato avviato, poiché nel frattempo le società coinvolte avranno contratto degli impegni, avranno pianificato equilibri finanziari e di lunga scadenza con i soggetti del mercato dei capitali, che fanno parte di fondi internazionali. Il mancato rispetto di queste regole significa aumentare ancor di più il costo di approvvigionamento del denaro, significa dirottare i capitali verso altri settori, significa, in ultima analisi, rinunciare ad utilizzare efficacemente lo strumento del PPP.

Nella seconda parte della mattinata, si è svolta invece la sessione **Concessions: how much should we regulate?** (*Concessioni: quanto dovremmo legiferare?*), nel corso della quale è stato analizzato il possibile impatto della futura



SESSIONE CONCLUSIVA WORKSHOPS PARALLELI (FONTE WWW.ASECAP.COM)

realizzarlo ancora, se solo alcune semplici regole saranno rispettate: costruire progetti sostenibili con obiettivi chiari; non cambiarne,

legislazione europea in materia di concessioni, dossier attualmente all'analisi congiunta di Consiglio UE e Parlamento europeo: sono

<sup>1</sup> Fonte: newsletter mensile dell'Ufficio dell'On. Antonio Cancian n. 06/12

interventuti, in rappresentanza delle Istituzioni europee, la d.ssa Joanna Szychowska, Direttrice dell'Unità

è colui sul quale grava il c.d. "rischio operativo sostanziale" – non possono essere imposti

che il legislatore comunitario tenga in conto il ruolo di supporto ed incentivo che normative adeguate possono avere sulle operazioni di PPP e sull'attrazione di capitali privati: ciò, ad esempio, mediante una decisa azione sul versante dei già citati *Project bonds*.

La prima giornata congressuale si è conclusa con la sessione ***A focus on the latest developments in the transport world*** (Un approfondimento sui più recenti sviluppi nel settore internazionale dei Trasporti), con la tradizionale illustrazione del Rapporto annuale dell'ASECAP, da parte del Segretario Generale e dei Presidenti uscenti dei tre Comitati Permanenti (Pedaggio e concessioni, Sicurezza e ambiente, ITS), nonché con l'intervento del Presidente 2012 dell'IBTTA, dott. Jordi Graells, Direttore di Abertis Nord-America, che ha illustrato le attività dell'IBTTA e la cooperazione con l'ASECAP e con molte delle sue Associate, come l'AISCAT, da anni attiva e presente nei vari organismi dell'IBTTA. Il Presidente Graells ha in particolare sottolineato come il tema dell'interoperabilità del telepedaggio sia di estrema attualità in Europa come negli Stati Uniti, ed ha ricordato l'avvio della poderosa campagna di comunicazione dell'IBTTA sulla promozione del pedaggio, auspicando in tale ambito una sempre più stretta cooperazione con i colleghi dell'ASECAP.

La seconda giornata congressuale del 29 maggio è stata invece, come da tradizione, dedicata alle **sessioni tecniche**, con la presentazione di comunicazioni tematiche da parte degli esperti



MASSIMO SCHINTU, DIRETTORE GENERALE AISCAT (FONTE WWW.ASECAP.COM)

"Appalti e concessioni" presso la DG MARKT, Commissione europea, e Thomas Barrett, *Corporate Director* presso la BEI (Banca europea per gli Investimenti). In questa sessione è intervenuto anche il Direttore Generale dell'AISCAT, dr. Ing. Massimo Schintu, il quale ha commentato la proposta della Commissione europea in merito alla modernizzazione del Mercato Interno (in particolare la proposta di Direttiva sull'aggiudicazione dei contratti di concessione) sottolineando che l'AISCAT condivide in linea generale l'approccio semplificatorio con il quale viene affrontata la disciplina dell'esecuzione del contratto di concessione, in quanto effettivamente rispondente alle caratteristiche e alla natura della concessione: nell'ottica comunitaria infatti, al concessionario – che

vincoli relativi alle modalità di esecuzione: ciò nel senso che il concessionario deve essere considerato libero di eseguire il contratto organizzandosi nel modo che ritiene più opportuno, vale a dire eseguendo direttamente, utilizzando anche le società collegate, oppure sub-affidando liberamente anche a soggetti terzi. Ed infatti nella nuova proposta di Direttiva non si parla più né di eventuali quote di lavori da affidare a terzi, né di formalità procedurali per l'affidamento dei contratti a valle. Sarebbe forse opportuno, ha sottolineato l'Ing. Schintu, esplicitare ulteriormente questa impostazione ad esempio attraverso la formulazione di un considerando ad hoc nell'ambito della futura Direttiva. L'ing. Schintu ha concluso il suo intervento, affermando che l'AISCAT auspica

del settore, in merito a tre filoni principali:

Sessione 1) *Workshop sulle concessioni e sulle migliori pratiche relative al pedaggio*, moderato dalla d.ssa Malika Seddi dell'ASFA,

Sessione 2) *Workshop sulla sostenibilità: le attività delle concessionarie in merito alla sicurezza, all'ambiente, agli aspetti sociali*, moderato dalla d.ssa Emanuela Stocchi dell'AISCAT,

Sessione 3) *Workshop sull'applicazione dei Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS) in reali condizioni di mercato*, moderato dal dott. Marko Jandrisits dell'ASFING.

Numerose ed interessanti le oltre trenta presentazioni tecniche, molte delle quali presentate da rappresentanti delle società concessionarie italiane, che hanno ancora una volta dimostrato la loro notevole competenza ed expertise nel settore delle infrastrutture a pedaggio. L'elenco completo delle presentazioni, unitamente ai Power Points ed ai riassunti delle sessioni stesse illustrate dai tre moderatori nel corso di un'apposita sessione riassuntiva, svoltasi in formazione plenaria nella tarda mattinata del 29 maggio, sono consultabili al seguente link: <http://www.asecap2012.com/sitecore/content/be-bruga/asecap2012/Proceedings.aspx>

Nel pomeriggio del 29 maggio, si è svolta invece una sessione specificatamente dedicata all'attuazione della Direttiva ITS ed ai recenti sviluppi in merito al Programma EasyWay, con la partecipazione del dott. Fotis Karamitsos, Direttore presso la DG MOVE (Direzione Generale Mobilità e Trasporti) della Commissione europea e del dott. Andreas Arnaoutis, Presidente 2012 del

Programma EasyWay.

Infine, il Presidente dell'ASECAP dott. Schierhackl, il Segretario Generale dell'ASECAP dott. Ing. Dionelis ed il Presidente della HUKA, dott. Caklovic, hanno chiuso il Congresso ASECAP 2012, invitando tutti i delegati alle **Giornate ASECAP di Studio ed Informazione** del prossimo anno, che avranno luogo a **Dubrovnik, Croazia, dal 26 al 29 maggio del 2013**, in merito alle quali maggiori dettagli saranno forniti nei prossimi mesi sul sito dell'ASECAP [www.asecap.com](http://www.asecap.com)

Da ricordare, inoltre, la visita offerta ai delegati dalla GSA, Agenzia Esecutiva della Commissione europea per i programmi di navigazione satellitare GALILEO ed EGNOS: il 30 maggio 2012, al termine del Congresso

*Technologies*, è stato riprodotto l'esperimento che ha permesso ai ricercatori dell'Istituto Mario Boella di essere tra i primi al mondo in grado di ricevere i segnali trasmessi dai satelliti del sistema GALILEO. La visita è stata peraltro un'occasione per sancire la sempre più intensa collaborazione tra l'ASECAP e l'Agenzia GSA, recentemente concretizzatasi nella firma di un Protocollo d'Intesa e Cooperazione.

Infine, da sottolineare l'attiva e gradita partecipazione alle Giornate ASECAP 2012 di rappresentanti di testate giornalistiche brussellesi, specializzate in materia di politiche comunitarie - quali ***Euractiv*** ed ***Europolitique***, presente quest'ultima con il Direttore editoriale Pierre Lemoine - e di settore, con la rivista ***LeStrade***,



ON. ANTONIO CANCIAN, MEMBRO COMMISSIONE TRAN, PARLAMENTO EUROPEO (FONTE WWW.ASECAP.COM)

ASECAP, è stata infatti organizzata una visita presso l'Istituto torinese Mario Boella, durante la quale i ricercatori dell'Istituto hanno illustrato ai partecipanti alcuni degli ultimi risultati ottenuti nell'ambito della navigazione satellitare: in particolare, nell'Area *Navigation*

sempre attenta alle evoluzioni del settore delle infrastrutture stradali in Italia ed in Europa, presente a Torino con la Direttrice Arch. Marina Casati ed il Coordinatore editoriale dott. Fabrizio Apostolo.

## VERSIONE ITALIANA

### ► I premi EasyWay 2012

Ricordiamo nuovamente ai nostri lettori che il V° Forum Annuale EasyWay 2012 sarà organizzato congiuntamente dalle Euroregioni

a presentare candidature per i premi 2012, indicando cinque categorie in base alle quali i partners interessati potranno inviare le loro proposte, si

<http://www.easyway-its.eu/events/2012-London/AF2012-Awards/>, nonché inviare un'apposita richiesta al seguente indirizzo email: [EW.awards2012@capita.co.uk](mailto:EW.awards2012@capita.co.uk). La scadenza per la presentazione di candidature è stata fissata al **31 agosto 2012**; le proposte verranno successivamente analizzate e classificate in una *shortlist* da un gruppo di esperti del settore ITS per poter selezionare i vincitori finali.

Per qualsiasi ulteriore informazione in merito al V° EasyWay Annual Forum di Londra, nonché più in generale sul Programma EasyWay, si può consultare il sito del Programma stesso: [www.easyway-its.eu](http://www.easyway-its.eu)



FONTE: SITO EasyWay [WWW.EASYWAY-ITS.EU](http://WWW.EASYWAY-ITS.EU)

EasyWay- CENTRICO (*Central European Region Transport Telematics Implementation CO-ordination Project*) ed EasyWay STREETWISE (*Seamless TRavel Environment for Efficient Transport in the Western ISles of Europe*), sotto l'egida della *Highways Agency* (l'ente per le autostrade britannico). Il Forum avrà luogo presso l'*Institution of Engineering and Technology* <http://savoyplace.theiet.org>, sito nel centro di Londra sulle rive del Tamigi, prospicienti *Westminster* e il *London Eye*.

Nell'ambito dell'Annual Forum, avrà luogo la tradizionale cerimonia di consegna dei premi EasyWay, attribuiti alle società che hanno promosso e sviluppato progetti innovativi nel campo degli ITS e contribuito in tal modo alla diffusione di migliori pratiche ed esperienze anche presso i partners di EasyWay. A tal fine, l'Euroregione STREETWISE ha già lanciato l'invito

tratta delle categorie seguenti, tre delle quali focalizzate sull'impatto del Programma EasyWay e dei suoi obiettivi nella gestione e nell'esercizio delle infrastrutture stradali in relazione alla riduzione della congestione, dell'incidentalità e del rispetto dell'ambiente:

1. Migliori esempi di cooperazione transfrontaliera.
2. Migliori esempi di condivisione della conoscenza.
3. 4 e 5 - Migliori esempi di impatto sugli obiettivi di EasyWay (riduzione della congestione, dell'incidentalità, rispetto dell'ambiente) per progetti di applicazione di piccola entità.

Per maggiori informazioni circa l'eleggibilità dei progetti, la procedura per la selezione e le modalità di compilazione ed invio dei formulari di candidatura, si può visitare il seguente link e scaricare la necessaria documentazione:



FONTE: SITO EasyWay [WWW.EASYWAY-ITS.EU](http://WWW.EASYWAY-ITS.EU)

## ENGLISH VERSION

### ► EasyWay Awards 2012

We are pleased to remind to our readers that the EasyWay V<sup>th</sup> Annual Forum 2012 will be jointly organized next November - from

Forum, the traditional EasyWay Awards ceremony will take place on Thursday the 22<sup>nd</sup> of November. To that extent, the EasyWay Euroregion

and submission forms, it is recommended to visit the following link: <http://www.easyway-its.eu/events/2012-London/AF2012-Awards/> and to address any request for further information to the following email: [EW.awards2012@capita.co.uk](mailto:EW.awards2012@capita.co.uk)

The deadline for Award entries has been fixed at the 31<sup>st</sup> August 2012. Entries will then be classified and shortlists for each category will be created by experts in the field in readiness for the high-level judging panel to select the winners.

For any further question about the V<sup>th</sup> EasyWay Annual Forum of London and more in general on the EasyWay programme, please visit the EasyWay web-site: [www.easyway-its.eu](http://www.easyway-its.eu)



SOURCE: EASYWAY WEB-SITE [WWW.EASYWAY-ITS.EU](http://WWW.EASYWAY-ITS.EU)

Tuesday the 20<sup>th</sup> to Thursday the 22<sup>nd</sup> - by the Euro-Regions CENTRICO (*Central European Region Transport Telematics Implementation CO-ordination Project*) and STREETWISE (*Seamless TRavel Environment for Efficient Transport in the Western ISles of Europe*), under the lead of the UK Highways Agency. The Congress venue will be the Institution of Engineering and Technology <http://savoyplace.theiet.org> in central London, on the banks of the Thames, overlooking Westminster and the London Eye. London will therefore be the place to be in 2012, not only for the Olympics Games, and EasyWay partners look forward to welcoming the ITS world at this interesting and stimulating Forum.

In the framework of the Annual

STREETWISE has already launched the call for interest, indicating the selected categories under which EasyWay partners are invited to submit their awarding proposals; to be noted that three of the following five categories are focused on the projects' impact on EasyWay objectives in terms of reduction of congestion, of accidents and environmental respect:

1. Best example of cross border cooperation.
2. Best example of knowledge sharing.
3. 4 and 5 - Most notable impact on EW objectives (congestion, accident, environment) for a small scale deployment project.

For more information on project eligibility, the Awards procedure and how to download and complete the template, guidance



SOURCE: EASYWAY WEB-SITE [WWW.EASYWAY-ITS.EU](http://WWW.EASYWAY-ITS.EU)

## ► GU L

- Decisione del Consiglio, del 26 aprile 2012, relativa all'avvio dello scambio automatizzato di dati di immatricolazione dei veicoli con la Polonia. **GU L 118 del 3.05.2012**
- Rettifica del Regolamento (UE) n. 351/2012 della Commissione, del 23 aprile 2012, che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i requisiti per l'omologazione relativi all'installazione di sistemi di avviso di deviazione dalla corsia di marcia nei veicoli a motore pubblicato in GU L 110 del 24.04.2012. **GU L 121 dell'8.05.2012**
- Regolamento n. 73 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UN/ECE) — Prescrizioni uniformi relative all'omologazione di I.Veicoli per quanto riguarda i loro dispositivi di protezione laterale (LPD) — II.Dispositivi di protezione laterale (LPD) — III.Veicoli per quanto riguarda il montaggio di LPD di un tipo omologato conformemente alla parte II del presente regolamento. **GU L 122 dell'8.05.2012**
- Regolamento n. 97 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UN/ECE) — Disposizioni uniformi relative all'omologazione dei sistemi di allarme per veicoli (SAV) e dei veicoli a motore per quanto concerne i loro sistemi di allarme (SA). **GU L 122 dell'8.05.2012**
- Decisione di esecuzione della Commissione, del 7 maggio 2012, relativa alla determinazione dei periodi di avvio e di arresto ai fini della direttiva 2010/75/UE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle emissioni industriali [notificata con il numero C(2012) 2948]. **GU L 123 del 9.05.2012**
- Regolamento n. 101 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UN/ECE) — Disposizioni uniformi relative all'omologazione delle autovetture con solo motore a combustione interna o con motopropulsore ibrido elettrico per quanto riguarda la misurazione dell'emissione di biossido di carbonio e del consumo di carburante e/o la misurazione del consumo di energia elettrica e dell'autonomia elettrica, e dei veicoli delle categorie M<sub>1</sub> e N<sub>1</sub> con solo motopropulsore elettrico per quanto riguarda la misurazione del consumo di energia elettrica e dell'autonomia elettrica. **GU L 138 del 26.05.2012**
- Regolamento (UE) n. 459/2012 della Commissione, del 29 maggio 2012, che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 6). **GU L 142 dell'1.06.2012**
- Decisione della Commissione, del 31 maggio 2012, relativa alla creazione di un gruppo di esperti sulla sicurezza del trasporto terrestre. **GU L 142 dell'1.06.2012**
- Regolamento (UE) n. 475/2012 della Commissione, del 5 giugno 2012, che modifica il regolamento (CE) n. 1126/2008 della Commissione che adotta taluni principi contabili internazionali conformemente al regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, per quanto riguarda il principio contabile internazionale (IAS) 1 e il principio contabile internazionale (IAS) 19. **GU L 146 del 6.06.2012**
- Rettifica della decisione 2011/297/PESC del Consiglio, del 23 maggio 2011, che modifica l'azione comune 2001/555/PESC sull'istituzione di un centro satellitare dell'Unione europea ( GU L 136 del 24.5.2011). **GU L 146 del 6.06.2012**

## ► GU C

- Parere riguardante una domanda a norma dell'articolo 30 della direttiva 2004/17/CE — Domanda proveniente da un ente aggiudicatore. **GU C 131 del 5.05.2012**
- Invito a presentare proposte nell'ambito dei programmi di lavoro del 7° Programma Quadro CE di azioni comunitarie di ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione. **GU C 141 del 17.05.2012**
- Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa — COM(2011) 665 definitivo — 2011/0302 (COD). **GU C 143 del 22.05.2012**
- Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete trans-europea dei trasporti — COM(2011) 650 definitivo — 2011/0294 (COD). **GU C 143 del 22.05.2012**

## ► COM e SEC <sup>1</sup>

- Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO recante modifica della decisione 2000/125/CE del Consiglio, del 31 gennaio 2000, relativa alla conclusione dell'accordo sull'approvazione di regolamenti tecnici applicabili a livello mondiale ai veicoli a motore, agli accessori e alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore. **COM (2012) 201 def. del 4.05.2012**
- COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI Modernizzazione degli aiuti di Stato dell'UE. **COM (2012) 209 def. dell'8.05.2012**
- COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE relativa all'imposizione di diritti nazionali sulle infrastrutture stradali ai veicoli leggeri privati. **COM (2012) 199 def. del 14.05.2012**
- Recommendation for a COUNCIL RECOMMENDATION on Italy's 2012 national reform programme and delivering a Council opinion on Italy's stability programme for 2012-2015. **COM (2012) fin. 318 del 30.05.2012**
- RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO sull'attuazione della direttiva 2007/38/CE concernente l'installazione a posteriori di specchi sui veicoli commerciali pesanti immatricolati nella Comunità. **COM (2012) 258 def. del 4.06.2012**

<sup>1</sup> 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, francese o tedesca.



## ► CALENDARIO EVENTI INTERNAZIONALI

### PASSATI

■ Bruxelles, Belgio, 24 maggio 2012

**Sustainable freight transports**, Conferenza sulla sostenibilità del trasporto merci, organizzata dall'Euroregione VIKING del **Programma EasyWay**,

www.sweco.se e www.easyway-its.eu

■ Torino, Italia, 27-30 maggio 2012

XL edizione delle **Giornate Annuali ASECAP di Studio ed Informazione**, www.asecap2012.com

### FUTURI

■ San Francisco, USA, 17-19 giugno 2012

**Organization Management Workshop dell'IBTTA**, organizzato dall'IBTTA e dal Golden Gate Bridge, www.ibtta.org

■ Copenhagen, Danimarca, 26-27 giugno 2012

**High Level Group on Road Safety** – Gruppo ad alto livello sulla sicurezza stradale con la partecipazione della Commissione europea e della Presidenza danese della UE.

<http://eu2012.dk/en/Meetings/Conferences/Juni/High-Level-Group-on-Road-Safety>

■ Prien am Chiemsee, Germania, 25-28 giugno 2012

**Terza Conferenza internazionale sul trasporto, l'atmosfera ed il clima**, organizzata da TAC, <http://www.pa.op.dlr.de/tac>

■ Atlanta, USA, 22-24 luglio 2012

**Summit on All-Electronic Toll Collection** organizzato dall'IBTTA, www.ibtta.org

■ Orlando, Florida, USA, 9-12 settembre 2012

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

■ Edinburgo, Regno Unito, 2-3 ottobre 2012

Conferenza annuale TISPOL (Network europeo delle Polizie Stradali) sul tema "La priorità dell'Europa: proteggere gli utenti vulnerabili" <https://www.tispol.org/theconference2012>

■ Vienna, Austria, 22-26 ottobre 2012

**XIX Congresso Mondiale ITS**: <http://2012.itsworldcongress.com/content>

■ Londra, Regno Unito, 20-22 novembre 2012

V edizione dell'**Annual Forum** di **EasyWay**, organizzata congiuntamente dal programma EasyWay e dall'Euroregione EasyWay-CENTRICO, www.easyway-its.eu

**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](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))