

LE GIORNATE ANNUALI ASECAP DI STUDIO ED INFORMAZIONE AVRANNO LUOGO A DUBROVNIK, CROAZIA, DAL 26 AL 28 MAGGIO 2013. IL TEMA PRINCIPALE DELLE GIORNATE ASECAP 2013 È: "PROMOTING SUSTAINABLE GROWTH: THE ROLE OF THE TOLL ROADS - PROMUOVERE LA CRESCITA SOSTENIBILE: IL RUOLO DELLE AUTOSTRADE A PEDAGGIO". LE ISCRIZIONI POTRANNO ESSERE EFFETTUATE SOLO ON-LINE ENTRO IL 19 APRILE 2013; OLTRE TALE DATA VERRÀ APPLICATA UNA MAGGIORAZIONE DI OLTRE IL 10% SUI COSTI DI ISCRIZIONE. SUL SITO WWW.ASECAPDAYS.COM CREATO APPOSITAMENTE PER L'EVENTO È POSSIBILE OTTENERE TUTTE LE INFORMAZIONI SULLE MODALITÀ DI ISCRIZIONE, NONCHÉ CONSULTARE IL PROGRAMMA PRELIMINARE DELL'EVENTO. PER QUEL CHE RIGUARDA LE CONSUETE PRESENTAZIONI TECNICHE, I TEMI SCELTI PER L'EDIZIONE 2013



Fonte: www.asecapdays.com

SONO I SEGUENTI: SICUREZZA STRADALE, SECURITY E SOSTENIBILITÀ, SISTEMI INTELLIGENTI DI TRASPORTO (ITS), PEDAGGIO E CONCESSIONI. INOLTRE, PER QUEL CHE RIGUARDA LA STRUTTURA DELL'INTERO EVENTO, SI SOTTOLINEA CHE PER L'EDIZIONE 2013 L'ASECAP HA VOLUTO MODIFICARE LO SVOLGIMENTO TRADIZIONALE DELLE DUE GIORNATE, RISERVANDO LA GIORNATA DEL LUNEDÌ ALLE SESSIONI TECNICHE E DI INFORMAZIONE SULLE ATTIVITÀ ASSOCIATIVE ED INTERNAZIONALI, E CONSACRANDO INVECE IL MARTEDÌ AGLI INTERVENTI POLITICO-ISTITUZIONALI. L'EDIZIONE DI DUBROVNIK DELLE GIORNATE ASECAP RAPPRESENTERÀ UNA TAPPA IMPORTANTE PER LA CROAZIA, POICHÉ SI SVOLGERÀ A POCHI GIORNI DALL'INGRESSO DEL PAESE NELL'UNIONE EUROPEA COME VENTOTTESIMO MEMBRO DELLA UE.

PARLAMENTO EUROPEO

a marzo si sono svolte due sessioni della commissione TRAN, nei giorni 18/19 e 25/26, durante i quali gli eurodeputati della commissione parlamentare hanno nuovamente ascoltato il collega irlandese del PPE Joe Higgins in merito alla sua Relazione d'iniziativa sull'attuazione del Servizio europeo di telepedaggio EETS (*European Electronic Tolling Service*) e sulla tariffazione delle infrastrutture stradali. L'argomento era già stato trattato, a grandi linee, nella sessione di gennaio della commissione TRAN; in seguito a questa prima analisi, il Relatore Higgins si è consultato con i vari gruppi politici ed ha elaborato una prima bozza di Relazione d'iniziativa, documento che, per sua natura, non ha carattere legislativo, ma rappresenta comunque espressione della volontà politica del Parlamento europeo su un tema di interesse comunitario.

CONSIGLIO

lo scorso 11 marzo si è riunito a Bruxelles il Consiglio UE Trasporti. Molti i temi all'ordine del giorno analizzati dalle ventisette delegazioni ministeriali degli Stati membri della UE. Presente anche la Commissione europea, che ha presentato al Consiglio i contenuti della sua recente iniziativa sull'utilizzazione di carburanti alternativi, la Comunicazione "Energia pulita per i trasporti: una strategia europea in materia di combustibili alternativi", presentata dall'Esecutivo comunitario lo scorso mese di gennaio. La Comunicazione intende in particolare eliminare progressivamente la dipendenza del settore dei trasporti dal rifornimento di petrolio, nonché ridurre le emissioni di gas ad effetto serra del settore, diffondendo maggiormente l'utilizzazione di combustibili alternativi e di veicoli che li possano sfruttare come carburanti.

COMMISSIONE EUROPEA

lo scorso 26 marzo la Commissione europea, DG MOVE, ha pubblicato il bando di gara annuale Marco Polo per il 2013 sul co-finanziamento di progetti a favore dell'intermodalità nell'ambito del trasporto merci. Il termine stabilito per l'invio di proposte progettuali è il prossimo 23 agosto ed il bilancio globale disponibile per questa annualità è pari a 66,7 milioni di Euro. La Commissione prevede di co-finanziare circa trenta progetti volti a trasferire una parte del trasporto merci stradale verso altre modalità di trasporto; la valutazione delle proposte progettuali per il 2013 avrà luogo nel novembre di quest'anno ed i proponenti selezionati potranno firmare dei contratti con la Commissione europea a partire dalla metà del 2014. La DG MOVE, inoltre, ha dichiarato di voler procedere alla redazione di una strategia per la sicurezza stradale rivolta ai feriti per incidenti stradali, da presentare nel 2015.

ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

lo scorso 6 marzo si è svolta a Bruxelles, presso la sede del Parlamento europeo, la Giornata annuale ASECAP per la sicurezza stradale. L'evento, giunto ormai alla sua sesta edizione, è divenuto un appuntamento importante per l'Associazione europea e per le società concessionarie che ne fanno parte. Quest'anno inoltre la Giornata ASECAP per la sicurezza stradale ha avuto una connotazione particolare poiché si è svolta, come avvenuto per la sua prima edizione, nella sede istituzionale del Parlamento europeo, con la partecipazione di rappresentanti del Parlamento stesso e della Commissione europea, nonché di esponenti delle varie organizzazioni ed associazioni di settore presenti a Bruxelles. L'evento ha avuto inizio con degli interventi di carattere politico-istituzionale e si è poi chiuso con una sessione tecnica, dando la parola agli esperti di sicurezza stradale.

INDICE

PARLAMENTO EUROPEO

2

- commissione TRAN (Trasporti e Turismo)

COMMISSIONE EUROPEA

5

- Programma Marco Polo
- Sicurezza stradale: strategia feriti

CONSIGLIO UE

7

- Consiglio UE Trasporti

ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

9

- ASECAP: sesta edizione del Road Safety Day

LEGISLAZIONE E COMUNICAZIONI

13

CALENDARIO EVENTI

15

GLOSSARIO

16

► Commissione TRAN (Trasporti e Turismo)

A marzo si sono svolte due sessioni della commissione TRAN, nei giorni 18/19 e 25/26, durante i quali gli eurodeputati della commissione parlamentare hanno nuovamente ascoltato il collega irlandese del PPE **Joe Higgins** in merito alla sua **Relazione d’iniziativa sull’attuazione del Servizio europeo di telepedaggio EETS (European Electronic Tolling Service) e sulla tariffazione delle infrastrutture stradali**. L’argomento era già stato trattato, a grandi linee, nella sessione di gennaio della commissione TRAN (vedasi Bollettino AISCAT “Attualità della UE” n. 59 pp. 3-5); in seguito a questa prima analisi, il Relatore Higgins si è consultato con i vari gruppi politici ed ha elaborato una prima bozza di Relazione d’iniziativa, documento che, per sua natura, non ha carattere legislativo, ma rappresenta comunque espressione della volontà politica del Parlamento europeo su un tema di interesse comunitario. Come si è già spiegato nella precedente edizione del nostro Bollettino, dato che il mercato dello EETS non è ancora riuscito a partire e dato che il termine ultimo di ottobre 2012 per l’avvio dello stesso è stato disatteso - in parte perché non tutti gli Stati membri della UE hanno adempiuto a taluni degli obblighi normativi previsti dalla Decisione EETS, ma soprattutto perché ancora nessun *EETS Provider* ha provveduto alla propria registrazione presso uno Stato membro per poter avviare il servizio europeo

di telepedaggio - il Parlamento europeo ha preso l’iniziativa di esprimersi sul tema e di chiedere conto alla Commissione europea del ritardo di avvio dello EETS, ovvero del ritardo nell’implementazione di un atto legislativo comunitario (la Decisione 2009/750/CE). Già a gennaio, come del resto ribadito chiaramente nel testo della sua proposta di Relazione, l’On. Higgins propose alla Commissione europea di ricorrere allo strumento legislativo del Regolamento per poter regolare in maniera più diretta ed incisiva il mercato dello EETS, tenendo conto anche del fatto che, come più volte ribadito dall’On. Higgins, la tecnologia per far funzionare il sistema esiste già da tempo ed è più che collaudata, quello che manca è invece una “volontà” di cooperazione da parte degli attori che intervengono nel funzionamento di questo mercato. Su questo argomento ci sentiamo di ribadire ancora una volta, che in realtà il vero problema non è rappresentato dai *Toll Chargers*, dagli operatori stradali i quali sono pienamente operativi con tutte le funzionalità del telepedaggio sia a livello nazionale che, in numerosi casi, transfrontaliero: l’ostacolo principale è al contrario rappresentato dal fatto che ancora ad oggi nessun *EETS Providers* si è registrato in nessuno Stato membro, venendo a mancare pertanto uno degli attori fondamentali dell’intero sistema EETS.

Nel dibattito dello scorso 19

marzo l’On. Higgins si è mostrato più aperto - rispetto a gennaio scorso - alla considerazione dei problemi oggettivi del mercato dello EETS, facendo riferimento alle difficoltà incontrate dagli operatori in mancanza di un vero e proprio *business model* di riferimento, cioè nonostante secondo Higgins occorre comunque andare avanti e se necessario ricorrere al Regolamento come nuovo strumento legislativo per disciplinare lo EETS; sul tema del *road charging* ha invece ribadito la preferenza per i sistemi basati sulla distanza percorsa e non sul tempo (vignette e simili), allineandosi in tal senso a quanto più volte espresso dalla Commissione nei confronti del cosiddetto *distance-based toll system*, presente peraltro nei sistemi di pedaggio della maggioranza dei paesi europei; in tale ambito il Parlamento europeo, secondo quanto affermato dall’On. Higgins, pur riconoscendo questo principio, chiede tuttavia che la UE non obblighi quegli Stati membri che utilizzano sistemi di pedaggio basati invece sulla durata dei transiti, o comunque che utilizzano un sistema di vignette annuali o periodiche, a modificare immediatamente i loro sistemi di riscossione del pedaggio, bensì di procedere gradualmente ad un’armonizzazione degli stessi a livello europeo.

Nel dibattito che ha seguito la presentazione dell’On. Higgins sono intervenuti come consueto i vari gruppi politici parlamentari: il gruppo dei liberali, per voce

dell'eurodeputata tedesca Gesine Meissner, ha sostenuto il *distance-based toll system*, pronunciandosi invece con perplessità sulla scelta di un Regolamento per lo EETS; i socialisti, le cui posizioni sono invece state espresse dall'eurodeputata ceca Olga Senhalova, in rappresentanza dell'On. Inès Ayala Sender, hanno anch'essi espresso favore per il *distance-based toll system* ed hanno invece manifestato dei dubbi sull'utilizzazione esclusiva – inizialmente propugnata dall'On. Higgins - dei sistemi satellitari, ancora non ritenuti completamente affidabili e comunque da non considerare come esclusivi, dato che esistono già altri sistemi efficacemente operativi per l'esazione elettronica del pedaggio e per la cui implementazione sono già stati fatti ingenti investimenti; il gruppo dei conservatori, per voce dell'eurodeputata inglese Jacqueline Foster, hanno sottolineato la necessità di lasciare gli Stati membri liberi di decidere come e dove allocare le risorse derivanti dagli introiti da pedaggio ed hanno espresso riserve sulla scelta del Regolamento per disciplinare lo EETS, dato che già esiste un'apposita e dettagliata legislazione in materia con la Direttiva 2004/52 e la Decisione 2009/750; è poi intervenuto l'On. Antonio Cancian del PPE, ribadendo le già espresse perplessità sulla richiesta di un Regolamento per lo EETS e ricordando la necessità di assicurare la protezione dei dati personali nello sviluppo e nell'applicazione futura dello EETS.

Alla fine del dibattito è intervenuto, come da prassi, un

rappresentante della Commissione europea: era presente il dr. Kristian Hedberg, Capo Unità "Trasporto terrestre" presso la DG MOVE, nonché attualmente Presidente del Comitato Telepedaggio (*Toll Committee*), incaricato di monitorare l'attuazione della Direttiva 2004/52/CE e della Decisione applicativa 2009/750/CE che hanno istituito lo EETS. Hedberg ha parlato anzitutto di una prossima proposta legislativa relativa al *distance-based toll system* che la Commissione europea dovrebbe presentare entro la fine dell'anno, mentre sul tema del servizio europeo di telepedaggio ha ricordato la pubblicazione del bando di gara TEN-T (Reti Transeuropee di Trasporto) dello scorso novembre ed ha in particolare sottolineato la priorità del suddetto bando TEN-T relativa all'avvio di un progetto pilota di telepedaggio a carattere regionale (cosiddetto REETS *Regional Electronic European Tolling Service*), attualmente in fase di valutazione e con la partecipazione degli operatori di alcuni Stati membri, in particolare gli Stati dell'Europa centrale, caratterizzati da maggiori flussi di traffico stradale. Il REETS non sarebbe dunque aperto ai 27 Stati membri della UE, bensì solo inizialmente ad alcuni di essi, in modo che detto progetto pilota possa fungere da esempio e da esperimento per poter poi estendere a tutto il territorio della UE il servizio dello EETS. Gli Stati membri UE in questione sono i seguenti: Austria, Italia, Francia, Spagna, Germania, Danimarca, Polonia, con la Svizzera come osservatore.

Hedberg infine, sul tema del Regolamento per disciplinare il futuro mercato dello EETS, ha detto

che un'eventuale nuova proposta legislativa della Commissione, che potrebbe essere un Regolamento ma anche un altro atto, sarebbe eventualmente presentata dalla Commissione solo dopo aver valutato lo sviluppo del REETS, la sua fattibilità, la sua applicazione e successiva estensione a tutta la UE, il che cambia in maniera considerevole l'approccio iniziale della Commissione europea sul tema: quest'ultima osservazione di Hedberg è stata peraltro ripresa anche dall'On. Higgins nelle sue allocuzioni finali di commento al dibattito.

La Relazione d'iniziativa Higgins è stata in seguito aperta alla ricezione di emendamenti da parte dei vari gruppi politici parlamentari e sarà nuovamente discussa in TRAN il prossimo 22 aprile per essere poi votata il 23 aprile e possibilmente essere trasmessa all'attenzione della sessione plenaria del Parlamento europeo o a maggio o a giugno prossimo: nelle successive edizioni del nostro Bollettino daremo ampiamente conto dei risultati della votazione.

Nella sessione del 26 marzo scorso invece, la commissione TRAN ha ascoltato la sua Vice Presidente, l'eurodeputata romena socialista **On. Silvia Adriana Ticau**, in merito ai **negoziati avviati con il Consiglio UE sulla questione dei nuovi tachigrafi digitali** utilizzati sui mezzi pesanti al fine di monitorare la corretta applicazione delle regole comunitarie in materia di tempi di guida e di riposo per i conducenti di camion. L'On. Ticau ha illustrato i principali punti del compromesso che si sta cercando di negoziare con il Consiglio: il Parlamento

europeo dovrà probabilmente rinunciare alle proprie richieste relative all'estensione del campo di applicazione della legislazione comunitaria vigente per includervi i mezzi pesanti a partire da 2,8 tonnellate di peso, dato che il Consiglio UE Trasporti è fermo sulle proprie decisioni, ovvero applicare la legislazione in questione solo ai camion con peso dalle 3,5 tonnellate in su. Per contro, come sottolineato dall'On. Ticau, il Parlamento europeo non vuole cedere sulla propria richiesta di obbligare gli Stati membri a dotare adeguatamente, con la tecnologia necessaria, le autorità preposte ai controlli stradali, in modo che sia possibile per dette autorità una comunicazione a distanza con i tachigrafi numerici e siano così resi più agevoli i controlli e più efficaci le eventuali sanzioni: è questo un punto assai controverso, poiché gli Stati membri considerano queste apparecchiature troppo costose e ne chiedono pertanto l'applicazione su base volontaria e non obbligatoria. Altro punto in discussione riguarda la disciplina dei conducenti di mezzi pesanti non residenti nel territorio della UE: il Consiglio vorrebbe che gli Stati membri potessero distribuire a detti conducenti delle carte di circolazione temporanee, della durata massima di 185 giorni, a condizione che esista un rapporto di lavoro con un'impresa di trasporto stabilita in uno Stato membro della UE, il Parlamento invece continua ad opporsi, poiché teme che una simile misura possa avere come conseguenza una distorsione delle regole di concorrenza. Il trilatero istituzionale è aperto e proprio mentre scriviamo si stanno ancora svolgendo i negoziati in vista del

raggiungimento di un accordo.

► Programma Marco Polo

Lo scorso 26 marzo la Commissione europea, DG MOVE, ha pubblicato il bando di gara annuale Marco Polo per il 2013 sul co-finanziamento di progetti a favore dell'intermodalità nell'ambito del trasporto merci. Il termine stabilito per l'invio di proposte progettuali è il prossimo 23 agosto ed il bilancio globale disponibile per questa annualità è pari a 66,7 milioni di Euro. La Commissione prevede di co-finanziare circa trenta progetti volti a trasferire una parte del trasporto merci stradale verso altre modalità di trasporto; la valutazione delle proposte progettuali per il 2013 avrà luogo nel novembre di quest'anno ed i proponenti selezionati potranno firmare dei contratti con la Commissione europea a partire dalla metà del 2014.

Come per lo scorso anno, le priorità del bando riguardano i

progetti di trasporto marittimo a corto raggio e di trasporto fluviale di merci, che facciano ricorso a tecnologie innovative o a pratiche operative in grado di ridurre le emissioni inquinanti, ad esempio progetti che utilizzino carburante a basso contenuto di zolfo o a gas naturale, o ancora progetti ferroviari che ricorrano all'utilizzazione di specifici vagoni per il trasporto di merci e che consentano un'efficace modulazione del convoglio, in grado di variare durante il viaggio e di rispondere adeguatamente alle esigenze delle imprese di trasporto merci. Quanto ai tassi di co-finanziamento applicabili al programma Marco Polo, la Commissione ha stabilito che detti tassi varino dal 20% ad un massimo del 50% dei costi, a seconda del tipo di infrastruttura utilizzata.

Il programma Marco Polo è ormai da anni uno strumento

molto utilizzato dalla Commissione europea e numerose sono state le imprese europee che hanno partecipato ai bandi degli anni precedenti ed hanno avviato progetti innovativi nel settore del trasporto merci. Come consueto, coloro che presentano proposte progettuali potranno anche partecipare ad una giornata informativa a Bruxelles, i cui dettagli, unitamente ad ulteriori indicazioni sul programma, sono disponibili al seguente indirizzo Internet: <http://ec.europa.eu/transport/>



FONTE: SITO INTERNET DELLA COMMISSIONE EUROPEA DEDICATO AL PROGRAMMA MARCO POLO [HTTP://EC.EUROPA.EU/TRANSPORT/MARCOPOLO](http://ec.europa.eu/transport/marco polo)

► Sicurezza stradale: strategia feriti

Nel commentare i dati di incidentalità rilevati in Europa tra il 2011 ed il 2012, la Commissione europea ha potuto constatare dei progressi rispetto all'annualità precedente, poiché la mortalità sulle strade europee è diminuita globalmente del 9% nel complesso degli Stati membri della UE, il che per la Commissione è un dato assai incoraggiante per quanto concerne l'obiettivo comunitario 2020, volto

a dimezzare il numero delle vittime stradali nel decennio 2010-2020, obiettivo più volte ribadito, come si ricorderà, nel Libro Bianco Trasporti, nel IV Piano d'azione comunitario per la sicurezza stradale, nonché emblema della Carta europea della sicurezza stradale, alla quale molti operatori del nostro settore aderiscono, AISCAT inclusa, a testimoniare il loro costante impegno a favore della

sicurezza stradale e a beneficio degli utenti attraverso il continuo miglioramento e la costante manutenzione delle infrastrutture stradali in concessione (vedasi a tal riguardo la rubrica del presente Bollettino a pag. 9 "Associazioni internazionali" in merito all'evento ASECAP sulla sicurezza stradale e a quanto realizzato dalle concessionarie europee ed italiane). Pur essendoci ancora molto lavoro

da fare e pur constatando che vi sono dei dati di incidentalità assai diversi tra i paesi della UE (con risultati particolarmente negativi soprattutto in alcuni paesi di più recente adesione quali la Polonia, la Romania e la Lituania), la Commissione considera in ogni caso questi dati incoraggianti e di buon auspicio per proseguire nel suo lavoro; forte di queste considerazioni, la Commissione ha anche dichiarato che un altro importante problema da affrontare in materia di sicurezza stradale è la cosiddetta strategia “feriti gravi”: la DG MOVE infatti, soprattutto a causa dell’esistenza di definizioni assai diverse di feriti e feriti gravi per incidenti stradali presenti nelle legislazioni dei singoli Stati membri, sta pensando all’elaborazione di una strategia comunitaria *ad hoc*; in tal senso, la DG MOVE sta predisponendo una prima raccolta di dati statistici che dovrebbe essere disponibile a partire dall’anno prossimo e, su questa base, procedere alla redazione di una strategia specifica da presentare nel 2015, strategia che, analogamente all’obiettivo 2010-2020, poi perfezionato dal successivo obiettivo “visione zero” per quel che riguarda le vittime delle strade, possa fissare un altro obiettivo comunitario, sempre in materia di sicurezza stradale, ossia la riduzione dei feriti per incidenti stradali nel periodo 2015-2020. Il tema, di particolare rilevanza, sarà anche affrontato in occasione del Consiglio UE Trasporti del prossimo mese di giugno.

► Consiglio UE Trasporti

Lo scorso 11 marzo si è riunito a Bruxelles il Consiglio UE Trasporti. Molti i temi all'ordine del giorno analizzati dalle ventisette delegazioni ministeriali degli Stati membri della UE. Presente anche la Commissione europea, che ha presentato al Consiglio i contenuti della sua recente iniziativa sull'utilizzazione di carburanti alternativi, la **Comunicazione "Energia pulita per i trasporti: una strategia europea in materia di combustibili alternativi"**¹, presentata dall'Esecutivo comunitario lo scorso mese di gennaio. La Comunicazione intende in particolare eliminare progressivamente la dipendenza del settore dei trasporti dal rifornimento di petrolio, nonché ridurre le emissioni di gas ad effetto serra del settore, diffondendo maggiormente l'utilizzazione di combustibili alternativi e di veicoli che li possano sfruttare come carburanti.

La Comunicazione peraltro fa parte di un più ampio pacchetto di misure denominato **Clean Power for Transport Package**, presentato dalla Commissione europea, che comprende anche una proposta di Direttiva sullo sviluppo di infrastrutture per il rifornimento di carburanti alternativi: elettricità, idrogeno, bio-carburanti, gas naturale, in forma di gas naturale compresso (GNC), gas naturale liquefatto (GNL), o gas naturale in prodotti liquidi (GTL), e gas di petrolio liquefatto (GPL).

La Commissione europea, pur riconoscendo che tanto a livello comunitario quanto a livello nazionale siano state già portate avanti delle iniziative a sostegno dei combustibili alternativi, sostiene tuttavia che sia giunto il momento di andare oltre e di adottare una strategia globale in materia. La Comunicazione intende dunque stabilire un quadro politico europeo a lungo termine che possa indirizzare gli sviluppi della tecnologia, nonché gli investimenti necessari alla diffusione di questo tipo di combustibili; è inoltre necessario, secondo la Commissione europea, informare adeguatamente i consumatori e assicurarli sull'efficacia, sul funzionamento e sulla sostenibilità dei combustibili alternativi. E' in tale quadro che si inserisce la proposta legislativa volta alla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi²: l'assenza di un'infrastruttura per questo tipo di combustibili e di specifiche tecniche comuni per l'interfaccia veicolo-infrastruttura è considerata infatti un notevole ostacolo alla diffusione sul mercato dei combustibili alternativi e soprattutto alla loro accettazione da parte dei consumatori. In base alla proposta di Direttiva dunque, gli Stati membri avranno la possibilità di elaborare piani d'azione per lo sviluppo del mercato dei combustibili alternativi in funzione del loro contesto nazionale; la proposta, inoltre, stabilisce degli obiettivi vin-

colanti, tra cui l'adozione di specifiche tecniche comuni per la creazione delle necessarie infrastrutture di rifornimento. Per quel che riguarda in particolare i punti di ricarica per i veicoli elettrici, la proposta prevede la soluzione di un connettore unico che garantisca l'interoperabilità nell'intera Unione e offra certezze al mercato dei veicoli elettrici: i punti di ricarica dovrebbero, in base alla proposta, essere disponibili in tutta la UE entro il 2020, mentre le norme tecniche dovrebbero essere stabilite entro la fine del 2015.

La proposta infine, come del resto l'intero pacchetto **Clean Power for Transport Package**, fa riferimento alla più ampia Strategia Europa 2020 per una crescita economica pulita, intelligente e sostenibile dell'Unione europea ed attua due specifiche iniziative presenti nel Libro Bianco Trasporti del 2011³, in particolare l'iniziativa 24, nella quale si indicava che la Commissione europea avrebbe sviluppato *"una strategia sostenibile per i combustibili alternativi e la corrispondente infrastruttura"* e l'iniziativa 26, intitolata *"orientamenti e norme per le infrastrutture di rifornimento"*.

I Ministri europei dei Trasporti hanno accolto con favore il pacchetto illustrato dalla Commissione europea ed hanno sostenuto la necessità, riconosciuta dalla Commissione, di procedere ad una pro-

1. COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI Energia pulita per i trasporti: una strategia europea in materia di combustibili alternativi. **COM (2013) 17 def. del 24.01.2013**

2. Proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi. **COM (2013) 18 def. del 24.01.2013**

3. LIBRO BIANCO "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile". **COM (2011) 144 def. del 28.03.2011**

gressiva armonizzazione in materia di combustibili alternativi, benché alcune delegazioni ministeriali abbiano espresso delle perplessità circa i costi ed il finanziamento delle misure proposte, chiedendo pertanto l'attribuzione di una certa flessibilità agli Stati membri per l'applicazione delle misure stesse.

Il Consiglio UE Trasporti di marzo ha inoltre preso atto di **un'iniziativa della delegazione polacca in merito al cabotaggio stradale**. La Polonia, a nome dei paesi cosiddetti di Visegrad (Polonia, Repubblica ceca, Ungheria e Repubblica slovacca)¹ e con il sostegno di altre delegazioni ministeriali, ha espresso le proprie preoccupazioni in merito all'intenzione della Commissione europea di proporre una revisione delle regole di accesso al mercato per il trasporto delle merci. La Polonia ritiene infatti che, prima di portare avanti una simile proposta, la Commissione dovrebbe consultare il Consiglio e redigere un rapporto preliminare sul mercato del trasporto stradale di merci, in modo che il Consiglio possa poi pronunciarsi su riferimenti più circostanziati e dettagliati. Anche altre delegazioni ministeriali (Austria, Belgio, Danimarca, Francia e Italia) hanno dichiarato che qualsiasi proposta legislativa volta alla liberalizzazione del cabotaggio stradale sarebbe prematura e che sarebbe invece più opportuno cercare di completare il quadro

normativo esistente in materia. Altre delegazioni vorrebbero, al contrario, procedere ad una rapida liberalizzazione del cabotaggio, conformemente al superiore obiettivo di realizzazione di un mercato unico dei trasporti. Dopo aver ascoltato le varie posizioni nazionali e di gruppo, la Commissione europea ha rassicurato i Ministri UE dei Trasporti che avrebbe approfondito l'analisi di tutte le implicazioni di una possibile proposta legislativa in materia di cabotaggio prima di presentarla e che ne avrebbe prontamente informato il Consiglio UE.

1. Il Gruppo di Visegrád fu creato in seguito ad un Vertice dei Capi di Stato e di Governo della Cecoslovacchia, dell'Ungheria e della Polonia svoltosi nella città ungherese di Visegrad nel 1991: il vertice intendeva stabilire e rafforzare la cooperazione fra questi tre stati - che poi divennero quattro nel 1993 quando la Cecoslovacchia venne divisa in Repubblica ceca e Repubblica slovacca - allo scopo di promuovere l'integrazione unitaria del gruppo nell'ambito della UE.

► ASECAP: sesta edizione del Road Safety Day a Bruxelles

Lo scorso 6 marzo si è svolta a Bruxelles, presso la sede del Parlamento europeo, la **Giornata annuale ASECAP per la sicurezza stradale**. L'evento, giunto ormai alla sua sesta edizione, è divenuto un appuntamento importante per l'Associazione europea e per le società concessionarie che ne fanno parte. Quest'anno inoltre la Giornata

sicurezza stradale e sull'ambiente. Alla sessione hanno preso parte **l'On. Antonio Cancian**, membro della **commissione TRAN del Parlamento europeo**, che ha dato il patrocinio all'evento ASECAP, **l'On. Inès Ayala Sender**, appartenente sempre alla **commissione TRAN**, **il dr. Pawel Stelmazczyk**, Direttore dell'Unità "ITS" presso la **DG**

di **sicurezza stradale** di alcuni paesi membri dell'ASECAP, i quali hanno illustrato ai partecipanti ed agli esponenti delle Istituzioni comunitarie il ruolo degli operatori autostradali nell'applicare gli obiettivi europei in merito alla sicurezza stradale, nonché le numerose attività svolte dal settore autostradale europeo in concessione a favore



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

ASECAP per la sicurezza stradale ha avuto una connotazione particolare poiché si è svolta, come avvenuto per la sua prima edizione, nella sede istituzionale del Parlamento europeo, con la partecipazione di rappresentanti del Parlamento stesso e della Commissione europea, nonché di esponenti delle varie organizzazioni ed associazioni di settore presenti a Bruxelles, tra cui il dott. Antonio Avenoso, Direttore di ETSC (*European Transport Safety Council*) e il dott. Gianfranco Burzio, Direttore del Dipartimento Sicurezza Stradale presso l'ACEA (*European Automobile Manufacturers Association*).

L'evento ha avuto inizio con degli interventi di carattere politico-istituzionale nella sessione di apertura moderata dalla **d.ssa Malika Seddi**, Direttrice degli Affari Internazionali presso l'ASFA e **Presidente del COPER II, Comitato Permanente dell'ASECAP sulla**

MOVE, Commissione europea e **il dr. Klaus Schierhackl, Presidente dell'ASECAP**. Il Parlamento europeo era rappresentato anche, tra i partecipanti, dall'**On. Dieter Lebrecht-Koch, Vice Presidente della commissione TRAN** e già Relatore in merito al Piano d'azione comunitario per la sicurezza stradale. L'On. Cancian, nel suo intervento, ha dichiarato: *" Il sistema autostradale in concessione è in grado di garantire agli utenti elevati livelli di sicurezza, in particolare attraverso il reinvestimento di una parte degli introiti da pedaggio in misure ed iniziative volte a migliorare costantemente le prestazioni dell'infrastruttura stradale. L'emergenza rimane comunque tale, e l'impegno deve essere profuso a tutti i livelli istituzionali per ridurre il numero di vittime della strada. "*

Nella seconda sessione sono invece intervenuti gli esperti

di una mobilità sicura, efficiente e sostenibile a vantaggio degli utenti e dei cittadini europei. Il panel della sessione tecnica era composto da esperti provenienti da tre paesi membri dell'ASECAP: l'Italia, la Danimarca e la Francia; gli oratori hanno presentato quanto effettivamente e concretamente realizzato dalle autostrade in concessione europee a favore della sicurezza, focalizzando i loro interventi su diversi aspetti, quali la manutenzione ed il costante miglioramento dell'infrastruttura stradale in concessione, il comportamento degli utenti e la realizzazione di specifiche campagne di informazione sulla sicurezza stradale per la prevenzione degli incidenti.

Il primo intervento è stato presentato dall'**Ing. Federico Lenti, Direttore Tecnico e d'Esercizio dell'Autostrada dei Fiori S.p.A**, il quale ha illustrato la poderosa

campagna informativa portata avanti dal gruppo ASTM-SIAS a favore della sicurezza stradale, dal titolo Autostradafacendo (www.autostradafacendo.it). La



Sessione politico-istituzionale di apertura con al centro gli Onn. Cancian e Ayala Sender

campagna, basata su di una serie di vignette che illustrano casi concreti di guida in autostrada e personaggi appositamente creati per rappresentare le più svariate tipologie di utenti che è possibile incontrare, nonché di operatori che intervengono ad assicurare il regolare e sicuro svolgimento del traffico autostradale, ben si inserisce tra gli strumenti che contribuiscono a raggiungere gli obiettivi comunitari in materia di sicurezza (dimezzamento del numero delle vittime stradali in un primo momento e poi raggiungimento dell'obiettivo cosiddetto di "visione zero" degli incidenti entro il 2020), nonché della Carta europea per la sicurezza stradale, essendo inoltre rivolta soprattutto ai giovani utenti della strada (a tal riguardo sono stati realizzati anche degli specifici incontri nelle scuole secondarie italiane).

In tale quadro, l'Ing. Lenti ha anche parlato dei risultati ottenuti dalle concessionarie autostradali appartenenti al gruppo SIAS e di come in particolare le

concessionarie Autostrada dei Fiori e SATAP abbiano raggiunto il risultato "zero" vittime sulla loro rete, grazie al comportamento più responsabile

di sicurezza dell'infrastruttura stradale in concessione: su questo particolare tema l'Ing. Lenti ha ricordato le attività di manutenzione portate avanti dalle concessionarie, promuovendo la ricerca di nuove tecnologie per migliorare la sicurezza (in primis i sistemi ITS, i sistemi Intelligenti di Trasporto); le concessionarie svolgono inoltre numerose attività di formazione del proprio personale e del personale degli Enti di pronto intervento (Polizia Stradale, Vigili del Fuoco, Servizio 118).

Quanto invece al comportamento più responsabile degli utenti, l'Ing. Lenti ha ricordato che le società concessionarie possono solamente sensibilizzare quanto più possibile gli utenti e promuovere campagne di sicurezza in tal senso: per queste ragioni il gruppo SIAS ha voluto fortemente realizzare la campagna Autostradafacendo.it

E' poi intervenuto il danese **Ing. Leif Vincentsen, Direttore**



Sessione tecnica dell'ASECAP Road Safety Day

degli utenti ed al continuo e costante miglioramento delle condizioni

Tecnico di Sund&Baelt Holding, società che gestisce l'infrastruttura

stradale a pedaggio che collega, tramite il ponte Sund&Baelt, la Danimarca alla Svezia, svolgendo un

in rappresentanza rispettivamente delle società SANEF e VINCI-Autoroutes. Il primo oratore,

campagne di sicurezza, ancora una volta particolarmente focalizzate sui giovani utenti, al fine di ridurre quanto più possibile comportamenti di guida pericolosa.

Infine, è intervenuto il **dr. François-Brice Hincker, Direttore della Comunicazione di VINCI-Autoroutes**, il quale ha illustrato un'interessante e recente iniziativa volta a realizzare una piattaforma multimediale sulla sicurezza stradale e a promuovere, in tale ambito, una guida responsabile ed attenta da parte degli utenti, ancora una volta con un'attenzione speciale rivolta ai giovani. Il dr. Hincker ha dimostrato l'importanza di coinvolgere gli utenti della strada e di garantire un'efficace interazione tra quelli che possono essere considerati i tre pilastri della sicurezza stradale: gli utenti, i veicoli e l'infrastruttura. La piattaforma multimediale di VINCI-Autoroutes illustrata dal dr. Hincker è stata chiamata "*Roulons autrement*" ovvero "Guidiamo in maniera diversa" ed i suoi contenuti possono essere visionati al seguente indirizzo Internet: <http://www.roulons-autrement.com/rechercher?query=%20Fondation%20VINCI%20Autoroutes>

Per quel che riguarda le suddette presentazioni tecniche ed il comunicato stampa relativo all'evento, immediatamente pubblicato dall'ASECAP, il tutto può essere consultato sul sito dell'Associazione europea all'indirizzo www.asecap.org; nel nostro articolo riportiamo alcune immagini dell'evento, nonché alcune delle slides più rappresentative illustrate dagli oratori di cui si è parlato nei paragrafi precedenti.



Sessione politico-istituzionale di apertura: il Presidente dell'ASECAP Klaus Schierhacki ed il Direttore dell'Unità ITS DG MOVE (Commissione europea) Pawel Stelmaszczyk

ruolo molto importante per quel che riguarda non solo il transito di merci, ma soprattutto di passeggeri, in prevalenza pendolari, che risiedono in Svezia e lavorano in Danimarca o viceversa. L'Ing. Vincentsen ha illustrato le numerose attività di monitoraggio del traffico e di prevenzione degli incidenti, nonché di pronto intervento in caso di eventi incidentali, che vengono svolte dalla concessionaria Sund&Baelt, al fine di garantire le migliori condizioni di guida agli utenti, soprattutto durante il periodo invernale. L'Ing. Vincentsen ha affermato che **il concessionario autostradale è in grado di "fare la differenza" in termini di sicurezza**, attraverso la sua costante attività di manutenzione e miglioramento dell'infrastruttura e grazie al reinvestimento degli introiti da pedaggio nell'infrastruttura stessa.

Successivamente sono intervenuti due delegati francesi,

Ing. Patrick Jacamon, Vice Direttore Generale di SANEF responsabile dell'esercizio, ha presentato le attività del cosiddetto Osservatorio sul comportamento degli utenti, creato di concerto con la Fondazione Abertis ed avente l'obiettivo di monitorare i comportamenti pericolosi degli utenti sulle autostrade ed intervenire di conseguenza. L'Ing. Jacamon ha illustrato, anche attraverso immagini ed esempi concreti, quanti comportamenti potenzialmente pericolosi per la sicurezza si possono verificare sulle autostrade, quali ad esempio la mancanza di un'adeguata distanza di sicurezza tra i veicoli, o l'utilizzazione smodata di cellulari ed altri apparati elettronici mentre si guida, e via dicendo. L'Osservatorio ha il compito non solo di rilevare questi fenomeni comportamentali, ma anche di promuovere apposite



6th annual ASECAP Road Safety Conference
6 March 2013, Brussels

CONTRIBUTION OF SIAS TO THE EUROPEAN INSTITUTION AND ASECAP TARGETS FOR ROAD SAFETY

Federico Lenzi
Autostrada dei Fioni S.p.A.
Technical Director

www.autostradefioni.it

Every accident is one too much
As operator you can still make a difference

Thank you for your attention

The sanef's behavior observatory

- Observations implemented and certified by CETE Normandie
- Video recording
- During a whole week (24 /24) in march 2012
- On a 2x3 lanes motorway (46 000 veh/day)

An innovative resource center for road safety awareness

Since the 15th of January

- More than **450** videos
- **23** partnering stakeholders
- **11** countries
- **51,900** video views

Alcune delle slides più rappresentative presentate dagli esperti delle concessionarie ASECAP intervenuti all'evento

► GU L

- Regolamento (UE) n. 183/2013 della Commissione, del 4 marzo 2013, 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 l'International Financial Reporting Standard 1 (1). **GU L 61 del 5.03.2013**
- Regolamento (UE) n. 195/2013 della Commissione, del 7 marzo 2013, che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione per quanto riguarda le tecnologie innovative volte a ridurre le emissioni di CO₂ dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri. **GU L 65 dell'8.03.2013**
- Decisione di esecuzione della Commissione, del 13 marzo 2013, relativa all'approvazione dell'uso di diodi emettitori di luce destinati ad alcune funzioni di illuminazione per veicoli di categoria M1 come tecnologia innovativa per la riduzione delle emissioni di CO₂ prodotte da autovetture a norma del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio. **GU L 70 del 14.03.2013**
- Regolamento n. 12 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UN/ECE) - Prescrizioni uniformi relative all'omologazione dei veicoli per quanto riguarda la protezione del conducente dal meccanismo dello sterzo in caso di urto. **GU L 89 del 27.03.2013**
- Regolamento (UE) n. 301/2013 della Commissione, del 27 marzo 2013, 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 Ciclo annuale di miglioramenti 2009 – 2011 dei principi contabili internazionali. **GU L 90 del 28.03.2013**
- Regolamento delegato (UE) n. 305/2013 della Commissione, del 26 novembre 2012, che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la predisposizione armonizzata in tutto il territorio dell'Unione europea di un servizio elettronico di chiamata di emergenza (eCall) interoperabile. **GU L 91 del 3.04.2013**

► GU C

- Parere del Comitato delle regioni «Una governance migliore per il mercato unico». **GU C 62 del 2.03.2013**
- Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla «Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni — L'Atto per il mercato unico II — Insieme per una nuova crescita» COM(2012) 573 final. **GU C 76 del 14.03.2013**
- Modifica degli inviti a presentare proposte nell'ambito del programma di lavoro pluriennale 2012 per la concessione di sovvenzioni nel settore della rete transeuropea di trasporto (TEN-T) per il periodo 2007-2013, sotto forma di ampliamento della base giuridica per includere il programma di lavoro pluriennale 2013 [decisione C(2013) 1675 della Commissione] (GU C 368 del 28.11.2012). **GU C 82 del 21.03.2013**
- 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 88 del 26.03.2013**

► COM e SEC ¹

- COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO Verso un'Unione economica e monetaria autentica e approfondita Creazione di uno strumento di convergenza e di competitività. **COM (2013) 165 def. del 20.03.2013**
- COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO Verso un'Unione economica e monetaria autentica e approfondita Coordinamento ex ante delle grandi riforme di politica economica previste. **COM (2013) 166 def. del 20.03.2013**
- ALLEGATO alla proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO che stabilisce la posizione che l'Unione prenderà in sede di comitato per gli appalti pubblici in merito alle decisioni che attuano determinate disposizioni del protocollo che modifica l'accordo sugli appalti pubblici. **COM (2013) 142 def. del 22.03.2013**
- Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO relativa alla conclusione del protocollo che modifica l'accordo sugli appalti pubblici. **COM (2013) 143 def. del 22.03.2013**
- COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO Relazione di controllo sui preparativi per l'adesione della Croazia. **COM (2013) 171 def. del 26.03.2013**

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, francese o tedesca.

► CALENDARIO EVENTI INTERNAZIONALI

PASSATI

- Bruxelles, Belgio, 6 marzo 2013

V edizione dell'**ASECAP Road Safety Day presso il Parlamento europeo**, www.asecap.com

FUTURI

- Portland, Maine, USA, 19-21 maggio 2013
- Pechino, Cina, 15-17 maggio 2013
- Leipzig, Germania, 22-24 maggio 2013
- Dubrovnik, Croazia, 26-28 maggio 2013
- Ginevra, Svizzera, 31 maggio / 7 giugno 2013
- Dublino, Irlanda, 4-7 giugno 2013
- Denver, Colorado (USA), 21-23 luglio 2013
- Vancouver, Canada, 22-25 settembre 2013
- Deauville, Normandia, Francia, 27-29 ottobre 2013

Conferenza sull'esercizio e la manutenzione delle infrastrutture stradali a pedaggio, organizzata dall'**IBTTA**, www.ibtta.org

16ª Conferenza Internazionale VTI "Road Safety in Four Continents", <http://www.vti.se/RS4C>

International Transport Forum Summit, <http://www.internationaltransportforum.org>

LVI edizione delle **Giornate annuali ASECAP di Studio ed Informazione**, congiuntamente organizzata dall'ASECAP e dalla HUKA, Associazione nazionale croata dei concessionari autostradali, www.asecapdays.com e www.asecap.com

World Tunnel Congress ITA-AITES, <http://www.wtc2013.ch/home.html>

IX edizione del **Congresso europeo sugli ITS** (Sistemi Intelligenti di Trasporto), coordinato da ERTICO, <http://www.itsineurope.com/its9/index.php>

Summit on All Electronic Tolling and Interoperability: Charting the Future dell'IBTTA, www.ibtta.org

LXXXI edizione dell'**Annual Meeting** dell'**IBTTA**, www.ibtta.org

International Technology Workshop dell'IBTTA con una sessione comune ASECAP/IBTTA focalizzata sulla promozione del pedaggio, 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)