



Dublin, Ireland | 4-7 June 2013



FONTE: SITO INTERNET DEL CONGRESSO [HTTP://WWW.ITSINEUROPE.COM/ITS9/INDEX.PHP](http://www.itsineurope.com/its9/index.php)

DAL 4 AL 7 GIUGNO PROSSIMI SI SVOLGERÀ A DUBLINO LA NONA EDIZIONE DEL CONGRESSO EUROPEO SUGLI ITS (SISTEMI INTELLIGENTI DI TRASPORTO), ORGANIZZATO DALL'ASSOCIAZIONE ERTICO. IL TITOLO DEL CONGRESSO METTE IN EVIDENZA LA NECESSITÀ, PER GLI OPERATORI E PER TUTTI COLORO CHE SI OCCUPANO DI MOBILITÀ, DI TROVARE E FORNIRE DELLE SOLUZIONI REALI PER BISOGNI REALI A BENEFICIO DEGLI UTENTI E DEI CITTADINI, ATTRAVERSO L'UTILIZZAZIONE E L'APPLICAZIONE DEI SISTEMI ITS E DELL'INNOVAZIONE TECNOLOGICA AL TRASPORTO STRADALE. SARANNO PRESENTI ALL'EVENTO, OLTRE AGLI ESPERTI DEL SETTORE PROVENIENTI DA TUTTA EUROPA ED ANCHE DA ALTRE AREE GEOGRAFICHE DEL MONDO,

ANCHE RAPPRESENTANTI DELL'ASECAP, IN QUANTO L'ASSOCIAZIONE EUROPEA È MEMBRO A PIENO TITOLO DEL COMITATO DI ALTO LIVELLO ITS DENOMINATO ITS ADVISORY COMMITTEE, CREATO NEL 2010 DALLA DIRETTIVA ITS PER COOPERARE CON LA COMMISSIONE EUROPEA NELLA DEFINIZIONE DELLE SPECIFICHE TECNICHE DA ADOTTARE IN VIRTÙ DELLA DIRETTIVA STESSA (VEDASI AL RIGUARDO ANCHE LA RUBRICA DEL PRESENTE BOLLETTINO A PAG. 5). DAREMO CONTO NELLA SUCCESSIVA EDIZIONE DEL NOSTRO BOLLETTINO DEL CONTENUTO DELLE SESSIONI CHE SI SVOLGERANNO IN OCCASIONE DEL CONGRESSO ITS DI DUBLINO.

PARLAMENTO EUROPEO

durante i mesi di aprile e maggio si sono svolte due sessioni della commissione TRAN, nei giorni 22-24 aprile e 6-7 maggio, durante le quali gli eurodeputati della commissione parlamentare hanno, tra le altre cose, votato la Relazione d'iniziativa sull'attuazione del Servizio europeo di telepedaggio EETS (*European Electronic Tolling Service*) e sulla tariffazione delle infrastrutture stradali dell'eurodeputato irlandese del PPE Joe Higgins: il testo così emendato sarà trasmesso per approvazione finale alla sessione plenaria del Parlamento europeo di giugno prossimo; il documento per sua natura non ha carattere legislativo, ma rappresenta comunque espressione della volontà politica del Parlamento europeo su un tema di interesse comunitario.

COMMISSIONE EUROPEA

lo scorso 15 aprile la Commissione europea ha presentato l'attesa proposta di revisione della Direttiva 96/53 relativa a peso e dimensioni dei mezzi pesanti, che già da mesi ha acceso un vivace dibattito tra il Parlamento europeo e la Commissione – in particolare il Gabinetto del Commissario ai Trasporti nonché Vice Presidente della Commissione europea Siim Kallas – estendendosi anche alla discussione sulla possibile autorizzazione alla circolazione dei cosiddetti *gigaliners*, ossia i mezzi pesanti di peso e dimensioni superiori alla vigente normativa europea, in virtù di una reinterpretazione della Direttiva, secondo la quale gli Stati membri che lo desiderino sarebbero autorizzati a consentire il transito dei *gigaliners* sul loro territorio nazionale, purché ricorrano, in quello Stato membro, le condizioni di sicurezza e di tutela dell'ambiente tali da permettere un simile transito.

CONSIGLIO

lo scorso 17 aprile, i rappresentanti permanenti degli Stati membri riuniti nel COREPER hanno approvato l'accordo di compromesso raggiunto tra Consiglio UE e Parlamento europeo in merito ad un nuovo quadro finanziario e di governance per la gestione dei sistemi europei di radionavigazione satellitare EGNOS e GALILEO con riferimento al periodo di programmazione finanziaria 2014-2020: dato che lo stanziamento finanziario per i programmi EGNOS e GALILEO dipenderà - così come altre voci di spesa relative alle diverse politiche comunitarie - dai negoziati Parlamento/Consiglio sul Quadro Finanziario Pluriennale QFP, è chiaro che l'adozione della proposta di Regolamento EGNOS/GALILEO non sarà finalizzata prima di una decisione definitiva del bilancio UE per il settennio 2014-2020. Il Consiglio UE ha inoltre approvato il pacchetto di misure cosiddetto "Two Pack" volto a rafforzare la governance economica dell'Unione.

BEI

lo scorso 13 maggio il Presidente della BEI Werner Hoyer ha incontrato a Bruxelles il Presidente della Commissione europea José Manuel Durão Barroso, per discutere dei principali temi economici di interesse della UE ed in particolare della capacità finanziaria delle banche europee di sostenere i finanziamenti necessari a favorire la crescita e la ripresa economica dell'Europa. Barroso e Hoyer si sono trovati d'accordo sul fatto che per ripristinare la crescita e la competitività nell'Unione europea sia necessario non solo portare avanti delle riforme strutturali e fiscali, ma anche investire in quei settori identificati dalla Strategia Europa 2020, volti in particolare a favorire le piccole e medie imprese nonché alcuni progetti-chiave nel campo delle infrastrutture. In tale quadro, soprattutto per quel che riguarda gli investimenti infrastrutturali, emerge nuovamente il tema dei *project bonds*.

INDICE

PARLAMENTO EUROPEO

2

- commissione TRAN (Trasporti e Turismo)

COMMISSIONE EUROPEA

4

- Proposta di revisione Direttiva 96/53 sui mezzi pesanti
- Adozione dei Regolamenti delegati ITS

CONSIGLIO UE

8

- Accordo su finanziamento e governance dei sistemi europei di radionavigazione satellitare
- Governance economica della UE: adozione delle misure "two pack"

BEI

10

- BEI e *project bonds*

LEGISLAZIONE E COMUNICAZIONI

11

CALENDARIO EVENTI

13

GLOSSARIO

14

► Commissione TRAN (Trasporti e Turismo)

Ad aprile e a maggio si sono svolte due sessioni della commissione TRAN, nei giorni 22-24 aprile e 6-7 maggio, durante le quali gli eurodeputati della commissione parlamentare hanno, tra le altre cose, votato la **Relazione d'iniziativa sull'attuazione del Servizio europeo di telepedaggio EETS (European Electronic Tolling Service) e sulla tariffazione delle infrastrutture stradali** dell'eurodeputato irlandese del PPE **Joe Higgins**, della quale si era discusso già nelle precedenti sessioni della commissione TRAN da gennaio a marzo (vedasi in particolare Bollettino AISCAT "Attualità della UE" n. 59 pp. 3-5 e n. 60 pp. 2-3).

Com'è noto a chi ha seguito la questione EETS negli ultimi anni, 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).

Higgins, nella prima versione della sua Relazione, chiedeva chiaramente alla Commissione europea di ricorrere allo strumento legislativo del Regolamento per poter disciplinare in maniera più diretta ed incisiva il mercato dello EETS; nel dibattito di marzo invece, pur difendendo questa sua posizione, Higgins si era mostrato più aperto 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, mentre sul tema del *road charging* aveva 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.

Nel corso della votazione avvenuta il 23 aprile scorso, la Relazione Higgins è stata approvata dalla commissione TRAN con 35 voti a favore, 5 contro e nessuna astensione ed è stata pertanto trasmessa al *plenum* del Parlamento europeo per la votazione definitiva

che avrà luogo assai probabilmente nella sessione plenaria del 10-13 giugno a Strasburgo. Il riferimento alla necessità esclusiva di un Regolamento per disciplinare lo EETS è stato attenuato in diversi punti della Relazione attraverso una serie di emendamenti, singoli e di compromesso, che sono stati accolti favorevolmente: si parla semmai di "..... *valutare la necessità della pubblicazione di una nuova proposta legislativa in materia di EETS* " (emendamento n. 59) ; inoltre, anche i rappresentanti della Commissione europea DG MOVE presenti alla votazione hanno detto, al riguardo, che il Regolamento potrebbe essere solo una *ultima ratio* per disciplinare lo EETS, e che comunque sarà necessario prima analizzare i risultati del progetto regionale REETS¹; nel testo votato non si parla più, come invece risultava dalla prima versione della Relazione Higgins, del ricorso esclusivo alla tecnologia satellitare per l'esazione elettronica del pedaggio: molti eurodeputati hanno infatti sottolineato, ed introdotto in alcuni emendamenti (ad es. negli emendamenti nn. 8 e 35) che la Direttiva 2004/52 contempla le tre tecnologie di esazione del pedaggio (DRSC nelle sue due versioni e GPS) e che dunque già un atto comunitario disciplina la questione, senza dover propendere per l'una o per l'altra tecnologia.

1. REETS (*Regional Electronic European Tolling Service*) è un progetto della linea di bilancio TEN-T, attualmente ancora in fase di valutazione da parte della Commissione europea, che prevede 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.

Sul tema della tariffazione è stata accordata preferenza al *distance-based toll system*, come si è visto condiviso anche dalla Commissione, mentre per quel che riguarda il finanziamento delle infrastrutture e le modalità di reinvestimento del pedaggio, alcuni eurodeputati hanno affermato che gli Stati membri dovrebbero destinare nuovi fondi non solo per costruire ma anche per mantenere e migliorare le infrastrutture esistenti a beneficio degli utenti (concetto ad esempio espresso dall'On. Koch, eurodeputato austriaco e Vice Presidente della commissione TRAN nell'emendamento n. 2 al considerando D).

Un punto della Relazione Higgins, anche nella nuova versione votata lo scorso 23 aprile, che rimane assai controverso e discutibile, almeno per il nostro settore, riguarda l'affermazione relativa alla mancanza di volontà politica da parte degli Stati membri e di alcuni *stakeholders* a far partire il mercato dello EETS, laddove, lo ribadiamo ancora una volta, in realtà il vero problema non è rappresentato dai *Toll Chargers*, dagli operatori stradali i quali sono già 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. Daremo conto nella prossima edizione del nostro

Bollettino dell'esito del voto in plenaria a giugno.

Quanto alla sessione del 6-7 maggio della commissione TRAN, non sono stati discussi *dossiers* specificamente inerenti al settore stradale, essendo per lo più incentrata sul trasporto ferroviario ed aereo, con la discussione della politica esterna della UE nel settore dell'aviazione e l'organizzazione di un'audizione pubblica sul cosiddetto IV pacchetto ferroviario. Ci sembra tuttavia interessante segnalare l'avvio dell'analisi, da parte della commissione TRAN, del progetto di Relazione dell'eurodeputata tedesca dei verdi Sabine Wils sul futuro dei biocarburanti e della loro applicazione al settore dei trasporti in Europa: la Wils ha sottolineato in particolare il legame di questa Relazione con altri importanti documenti comunitari di indirizzo politico, quali il Piano d'azione CARS 21 e la Strategia europea 2010 sui veicoli puliti ed energeticamente efficienti¹. Nelle successive edizioni del nostro Bollettino approfondiremo anche gli ulteriori sviluppi della Relazione Wils.

1. Vedasi al riguardo il sito <http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/competitiveness-cars21/cars21> e la COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO E AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO "Una strategia europea per i veicoli puliti ed efficienti sul piano energetico". COM (2010) 186 def. del 28.04.2010

► Proposta di revisione Direttiva 96/53 sui mezzi pesanti

Lo scorso 15 aprile la Commissione europea ha presentato l'attesa proposta di revisione della Direttiva 96/53 relativa a peso e dimensioni dei mezzi pesanti¹, che già da mesi ha acceso un vivace dibattito tra il Parlamento europeo e la Commissione – in particolare il Gabinetto del Commissario ai Trasporti nonché Vice Presidente della Commissione europea Siim Kallas – estendendosi anche alla discussione sulla possibile autorizzazione alla circolazione dei cosiddetti *gigaliners*, ossia i mezzi pesanti di peso e dimensioni superiori alla vigente normativa europea, in virtù di una reinterpretazione della Direttiva², secondo la quale gli Stati membri che lo desiderino sarebbero autorizzati a consentire il transito dei *gigaliners* sul loro territorio nazionale, purché ricorrano, in quello Stato membro, le condizioni di sicurezza e di tutela dell'ambiente tali da permettere un simile transito (si veda al riguardo l'edizione del nostro Bollettino n. 59 pp. 2-3).

Nella sua Comunicazione contenente la proposta di revisione della Direttiva, la Commissione europea ritiene il trasporto di merci su strada fondamentale per la crescita e la ripresa economica della UE, dato che questo settore non solo consente l'espletamento di una delle libertà fondamentali di circolazione nell'ambito dell'Unione europea, rappresentando altresì l'1,5% del PIL comunitario, ma

permette anche l'occupazione di circa sei milioni di lavoratori in ambito UE. La maggior parte delle merci in Europa viene trasportata su strada e così sarà anche nel prossimo futuro, pertanto il settore dei trasporti deve trovare una soluzione adeguata a garantire la prevista crescita della domanda ed a rispondere in maniera efficace e soprattutto sostenibile sotto il profilo ambientale.

Secondo la Commissione europea è giunto il momento di operare una revisione della Direttiva 96/53, poiché le disposizioni allora elaborate, i cui obiettivi principali erano la protezione delle infrastrutture stradali, la tutela della sicurezza stradale ed il mantenimento della libera concorrenza nel mercato del trasporto merci, furono concepite senza tenere conto dei criteri di efficienza ambientale ed energetica. La Direttiva del 1996 stabiliva un limite al peso massimo dei mezzi pesanti commerciali, fissandolo a 40 tonnellate, che diventavano 44 nel caso di trasporto combinato; quanto alla lunghezza del veicolo, il limite massimo era stabilito in 18,75 metri. Secondo la Commissione europea ciò che manca al giorno d'oggi, al fine di ottimizzare il trasporto merci nella UE e renderlo più sostenibile, è una serie di nuove norme che consentano l'utilizzazione di elementi innovativi per i mezzi pesanti, quali ad esempio delle cabine di guida arrotondate ed aerodinamiche,

ritenute fondamentali sia per accrescere l'efficienza nel consumo di carburante, sia per garantire la sicurezza stradale. Il ragionamento che sta alla base della proposta di revisione della Direttiva 96/53 da parte della Commissione europea è sostanzialmente basato sul bisogno di modernizzazione delle regole esistenti, soprattutto nella prospettiva di migliorare l'efficienza energetica ed il rispetto dell'ambiente, attraverso un minore uso dei carburanti – o quanto meno un uso più efficace – che consenta una progressiva riduzione delle emissioni di CO₂.

Secondo la Commissione europea, che ha portato avanti uno studio di analisi d'impatto prima di presentare la già menzionata proposta, dei circa sei milioni e mezzo di mezzi pesanti che circolano sul territorio dell'Unione europea, almeno un milione, attraverso l'apporto di soluzioni tecnologiche innovative, potrebbe trarre vantaggio dall'applicazione di elementi più aerodinamici al proprio veicolo.

L'introduzione di veicoli più aerodinamici prevede sostanzialmente la progettazione di cabine per i mezzi pesanti con una forma più arrotondata, nonché l'applicazione di alettoni aerodinamici ai veicoli sulla parte posteriore del rimorchio: secondo la Commissione europea, queste modifiche in apparenza di modesto impatto, potrebbero invece avere un'incidenza notevole

1. Direttiva 96/53/CE del Consiglio del 25 luglio 1996 che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale. GU L 235 del 17.09.1996

2. In particolare dell'**articolo 4, par. 3 della Direttiva**: « I veicoli o i veicoli combinati che superano le dimensioni massime possono essere ammessi a circolare unicamente se provvisti di autorizzazioni speciali rilasciate, senza discriminazioni, dalle autorità competenti o in base a modalità non discriminatorie convenute caso per caso con tali autorità allorché detti veicoli o veicoli combinati trasportano o sono destinati al trasporto di carichi indivisibili. »

sull'aerodinamica e sull'efficienza dei consumi di carburanti dei mezzi pesanti, soprattutto per quel che riguarda le percorrenze più lunghe: a detta della Commissione questo tipo di miglioramenti consentirebbe ad un mezzo pesante che percorre lunghe distanze, di almeno 100.000 km, una riduzione delle emissioni di circa il 10% ed un risparmio di carburante, in termini finanziari, di circa 5.000 Euro all'anno. La scelta di una cabina di forma arrotondata e più aerodinamica, inoltre, avrebbe un impatto positivo sulla sicurezza stradale secondo la Commissione europea, poiché aumenterebbe il campo visivo del conducente, nonché, in caso di collisione a bassa velocità, potrebbe ridurre l'impatto su un utente della strada vulnerabile, contribuendo in tal modo anche alla riduzione del numero di vittime sulle strade europee. Tra gli ulteriori vantaggi introdotti dalle disposizioni che la

Commissione europea vorrebbe vedere introdotte *in toto* a modifica della normativa vigente, vi è anche la possibilità di stimolare la ricerca e lo sviluppo tecnologico nel settore dei trasporti, nonché di creare nuovi posti di lavoro nella produzione automobilistica, con la realizzazione di modelli innovativi per mezzi pesanti più efficienti ed ecologicamente compatibili.

La proposta di revisione della Direttiva 96/53 passerà ora, secondo la procedura legislativa ordinaria, all'analisi del Parlamento europeo e del Consiglio UE: ricordiamo come il Parlamento europeo abbia sempre osteggiato la materia, pur soffermandosi prettamente su questioni procedurali più che di merito. Il Parlamento ha infatti sempre contestato la reinterpretazione della Direttiva 96/53 proposta più volte dal Gabinetto Kallas ed ha invece chiesto a gran

voce alla Commissione di seguire la procedura legislativa e di presentare una proposta di revisione coinvolgendo in tal modo Parlamento e Consiglio. Vedremo come evolverà il dibattito nelle prossime settimane e mesi, tenendo anche conto del fatto che la prossima Presidenza della UE, affidata alla Lituania, non sembra contemplare questo dossier tra le sue priorità e che le Istituzioni comunitarie sono praticamente giunte quasi alla fine della legislatura. In ogni caso, per il momento il Parlamento europeo ha affidato la redazione di un progetto di Relazione sulla revisione della Direttiva 96/53 al partito socialista, ed in particolare all'eurodeputato austriaco Jorge Leichtfried. Daremo ulteriori aggiornamenti in materia nelle prossime edizioni del nostro Bollettino.

► Adozione dei Regolamenti delegati ITS

Nel luglio del 2010 venne pubblicata la *Direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio sul quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto*¹, più nota come Direttiva ITS, volta ad agevolare l'adozione, in ambito UE, di specifiche e standard armonizzati per i servizi ITS relativi al trasporto stradale ed alle interfacce con altri modi di trasporto, con l'obiettivo

di contribuire ad una maggiore efficacia e sostenibilità del trasporto stesso. La Direttiva ha individuato quattro principali settori prioritari, ulteriormente declinati in sei azioni prioritarie per i servizi ITS. I quattro settori prioritari (articolo 2 della Direttiva ITS) sono:

1. uso ottimale dei dati relativi alle strade, al traffico e alla mobilità;
2. continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci;
3. applicazioni ITS per la sicurezza

stradale e per la sicurezza (security) del trasporto;

4. collegamento tra i veicoli e l'infrastruttura di trasporto.

Le sei azioni prioritarie sono invece le seguenti, come indicato nell'articolo 3 della Direttiva ITS:

- a. la predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sulla mobilità multimodale;
- b. la predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sul

1. 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

- traffico in tempo reale;
- c. i dati e le procedure per la comunicazione gratuita agli utenti, ove possibile, di informazioni minime universali sul traffico connesse alla sicurezza stradale;
- d. la predisposizione armonizzata in tutto il territorio dell'Unione europea di un servizio elettronico di chiamata di emergenza (eCall) interoperabile;
- e. la predisposizione di servizi d'informazione per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali;
- f. la predisposizione di servizi di prenotazione per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti.

Inoltre, come indicato nel testo della Direttiva (articolo 6 della Direttiva ITS) la Commissione europea è chiamata ad adottare delle specifiche e degli standard in attuazione della Direttiva stessa, con l'obiettivo di assicurare la compatibilità, l'interoperabilità e la continuità dei servizi ITS in tutto il territorio dell'Unione europea; il particolare, il comma 2 dell'articolo 6 dice che la Commissione si prefigge di adottare specifiche per una o più azioni prioritarie entro il 27 febbraio 2013.

Proprio in attuazione del summenzionato articolo 6 della Direttiva ITS, la Commissione europea adottò all'inizio dell'anno la prima specifica sul servizio elettronico di chiamata d'emergenza interoperabile *eCall* (lettera d delle azioni prioritarie) e, più recentemente, le due specifiche

sulla predisposizione in tutto il territorio dell'Unione europea di servizi di informazione sul traffico in tempo reale (lettera b delle azioni prioritarie) e sulla predisposizione di servizi d'informazione per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti e i veicoli commerciali (lettera e delle azioni prioritarie).

Per quel che riguarda i servizi di informazione sul traffico attraverso l'utilizzazione di strumenti ITS, la Commissione contempla ad esempio l'utilizzazione di PMV (Pannelli a messaggio variabile) lungo la rete stradale, o ancora le varie applicazioni tecnologiche per la trasmissione di informazioni via radio e tramite telefoni cellulari.

La Commissione europea sostanzialmente, già con la Direttiva ITS ed ancor più con l'adozione delle prime specifiche, intende sviluppare una sempre maggiore interoperabilità e compatibilità dei servizi ITS in tutto il territorio dell'Unione europea, al fine di rendere detti servizi accessibili al maggior numero possibile di utenti sulla rete TEN-T (Rete Transeuropea di Trasporto).

Il primo Regolamento, o atto delegato secondo la definizione procedurale del Trattato di Lisbona, intende garantire che tutti gli utenti possano ricevere informazioni tempestive sulle condizioni di traffico stradale senza essere gravati da costi supplementari: attraverso un'utilizzazione armonizzata, interoperabile e transfrontaliera dei servizi ITS, pertanto, gli utenti potranno essere preventivamente allertati su eventuali disagi o pericoli sulla strada, ad esempio sul luogo di un incidente che sta

per essere messo in sicurezza, o su condizioni stradali che rendono pericolosa la guida per avversità meteorologiche e via dicendo. Il secondo Regolamento delegato, invece, è volto a migliorare le informazioni trasmesse ai conducenti di mezzi pesanti sulle aree di sosta sicure; attraverso questa iniziativa la Commissione intende evitare il diffondersi di parcheggi pericolosi degli automezzi sulle corsie di emergenza ed agevolare i conducenti di mezzi pesanti a rispettare le norme sugli orari di guida. Il regolamento garantisce inoltre l'interoperabilità e la continuità dei servizi di informazione lungo tutta la rete stradale transeuropea, anche transfrontaliera. Le relative informazioni verranno trasmesse sugli *smartphones* o tramite pannelli a messaggio variabile e daranno indicazioni sulle aree di sosta, sul livello di sicurezza e sui servizi offerti.

I due Regolamenti delegati sono stati, come da procedura, trasmessi al Parlamento europeo e al Consiglio e la Commissione spera che possano essere formalmente e definitivamente adottati entro la fine di giugno.

In materia di ITS gli operatori autostradali italiani ed europei hanno più volte espresso le loro posizioni, anche a livello comunitario, e soprattutto dimostrato quanto effettivamente da essi realizzato nel corso degli anni, soprattutto in termini di innovazioni tecnologiche applicate al trasporto stradale. L'intensa attività svolta dall'Aiscat e dalle proprie concessionarie nell'ambito

dei cosiddetti progetti euroregionali ITS, ha consentito infatti lo sviluppo di stretti legami di cooperazione nel settore autostradale in concessione tra soggetti provenienti da diverse regioni europee, appartenenti a Stati membri differenti tra loro, dimostrando sostanzialmente che lo scambio di esperienze e buone pratiche, unitamente all'analisi congiunta di tematiche comuni a tutti gli operatori del settore, in particolare per quanto riguarda l'applicazione al sistema stradale delle più moderne tecnologie, possono produrre dei risultati concreti e positivi in termini di miglioramento della sicurezza stradale, della viabilità, delle informazioni sul traffico e di svariati servizi a beneficio degli utenti. Alcune Concessionarie italiane hanno in tale ambito dato dimostrazione dell'alta qualità e del livello innovativo di servizi e soluzioni tecniche lungo la rete autostradale a pedaggio nazionale. Del resto gli ITS, i Sistemi intelligenti di trasporto, esistono proprio in funzione della strada, sono uno strumento fondamentale per contribuire a migliorare le prestazioni del trasporto stradale in un settore particolare come quello delle autostrade in concessione, ove il gestore autostradale, oltre ad essere investito di funzioni "pubbliche" attraverso lo strumento della concessione, è anche e soprattutto chiamato a migliorare le prestazioni, l'efficacia e la sicurezza dell'infrastruttura di sua competenza attraverso l'utilizzo oculato ed intelligente degli ITS.

► Accordo su finanziamento e *governance* dei sistemi europei di radionavigazione satellitare

Lo scorso 17 aprile, i rappresentanti permanenti degli Stati membri riuniti nel COREPER hanno approvato l'accordo di compromesso raggiunto tra Consiglio UE e Parlamento europeo in merito ad un nuovo quadro finanziario e di *governance* per la gestione dei sistemi europei di radionavigazione satellitare EGNOS e GALILEO con riferimento al periodo di programmazione finanziaria 2014-2020. Per finalizzare l'accordo e consentire l'entrata in vigore della relativa proposta di Regolamento, sarà necessaria un'ulteriore approvazione formale dal *plenum* del Parlamento europeo e da una formazione del Consiglio UE. Tuttavia, dato che lo stanziamento finanziario per i programmi EGNOS e GALILEO dipenderà - così come altre voci di spesa relative alle diverse politiche comunitarie - dai negoziati Parlamento/Consiglio sul Quadro Finanziario Pluriennale QFP (negoziati tuttora non conclusi ed anzi oggetto di ulteriore dibattito proprio in queste settimane) è chiaro che l'adozione della proposta di Regolamento EGNOS/GALILEO non sarà finalizzata prima di una decisione definitiva del bilancio UE per il settennio 2014-2020.

EGNOS è un sistema di radionavigazione satellitare geostazionario, volto ad accrescere la precisione dei servizi GPS civili: la sua zona di copertura geografica è al momento centrata unicamente sul territorio della UE, con la possibilità di estenderla in futuro. EGNOS è già

operativo e disponibile e fornisce allo stesso tempo un servizio aperto ed un servizio di ricerca e salvataggio nel settore dell'aviazione. Quanto a GALILEO, si tratta del sistema di radionavigazione satellitare europeo indipendente e su scala mondiale; GALILEO è chiamato a fornire cinque tipi di servizi:

- un servizio aperto gratuito per l'utente, volto a rilasciare delle informazioni di posizionamento;
- un servizio di carattere commerciale per delle applicazioni di tipo professionale o commerciale che necessitano di prestazioni superiori da quelle fornite dal servizio aperto e gratuito;
- un servizio pubblico regolamentato, riservato agli utenti autorizzati dai Governi: detto servizio utilizzerà dei segnali criptati;
- la partecipazione al servizio internazionale di ricerca e salvataggio (SAR – Search and Rescue Support Service) destinato a captare le chiamate d'emergenza;
- la partecipazione ai servizi cosiddetti di controllo dell'integrità, destinati a quegli utenti che sono chiamati, nella loro attività professionale, a tutelare l'integrità e la salvaguardia delle vite umane, ad esempio le compagnie aeree e marittime. In tal caso, GALILEO dovrà cooperare con altri sistemi di radionavigazione satellitare, quali il GPS americano, al fine di assicurare una completa copertura del segnale.

Si ricorda che la proposta di

Regolamento in questione (sulla *governance* e sul finanziamento dei due sistemi) era stata presentata dalla Commissione europea nel dicembre del 2011 e su di essa si era pronunciato inizialmente il Consiglio UE nella sua formazione "Trasporti" nel giugno del 2012 e successivamente le commissioni ITRE e TRAN presso il Parlamento europeo. La proposta iniziale della Commissione prevede una dotazione di 6,3 Miliardi di Euro interamente a carico del bilancio comunitario, nonché l'elaborazione di un nuovo quadro di *governance* che stabilisca una rigorosa ripartizione dei compiti di gestione tra la Commissione europea, l'Agenzia GNSS europea e l'Agenzia spaziale europea. Nella proposta di Regolamento sono egualmente contemplate le regole in materia di appalti pubblici, con l'obiettivo di promuovere la più ampia partecipazione possibile in tutto il territorio della UE e garantire eque condizioni di concorrenza.

Nei negoziati di compromesso tra Consiglio UE e Parlamento europeo si è posto l'accento non solo sulle buone pratiche di *governance* per i due sistemi, ma anche sulla possibilità di estendere la copertura di EGNOS ad altre regioni del mondo al di fuori della UE, in particolare ai paesi candidati, ai paesi non membri della UE ma contemplati nell'accordo sul Cielo Unico europeo, nonché ai paesi che rientrano nella cosiddetta politica europea di vicinato.

► Governance economica della UE: adozione delle misure “two pack”

Il Consiglio UE (in una formazione consiliare “Agricoltura e Pesca”¹) ha approvato il pacchetto di misure cosiddetto “Two Pack” volto a rafforzare la *governance* economica dell’Unione europea attraverso un sistema preventivo di controllo dei progetti di bilancio nazionali dei singoli Stati membri della UE. Il pacchetto comprende due proposte di Regolamento presentate dalla Commissione europea a Consiglio UE e Parlamento europeo nel novembre del 2011 e sulle quali il Parlamento europeo ha raggiunto un accordo il 20 febbraio del 2013: si tratta di una proposta di Regolamento relativa al rafforzamento dei controlli e della valutazione dei progetti di bilancio degli Stati membri dell’Eurozona e, più in particolare, di quegli Stati membri sotto procedura per deficit eccessivo; la seconda proposta invece riguarda il rafforzamento dei controlli nei confronti degli Stati membri dell’Eurozona che sono a rischio di gravi difficoltà finanziarie o che richiedono alla UE un’assistenza finanziaria.

La prima proposta di Regolamento prevede che ogni anno, al più tardi entro il 15 ottobre, ogni Stato membro debba sottoporre il suo progetto di bilancio per l’anno successivo: qualora l’analisi del progetto di bilancio metta in evidenza una situazione di grave non rispetto dei parametri

finanziari stabiliti nel Patto di stabilità e crescita, allora la Commissione europea potrà chiedere allo Stato in questione di modificare il suo progetto di bilancio. Quanto alla seconda proposta di Regolamento, è stabilito che uno Stato membro colpito da gravi perturbazioni finanziarie o che stia beneficiando di un’assistenza economica accordatagli a titolo precauzionale, sarà sottoposto ad una serie di controlli rafforzati, mentre uno Stato membro che stia beneficiando di un’assistenza economica della UE, seppur non a titolo precauzionale, sarà soggetto anche ad un piano di aggiustamento macroeconomico.

Si tratta di un risultato piuttosto rilevante che accresce progressivamente le possibilità di intervento dell’Unione europea nelle politiche economiche dei singoli Stati membri e che prelude, assai probabilmente, ad un crescendo di provvedimenti di carattere economico e finanziario volti alla ripresa ed alla crescita della UE, per evitare che le situazioni di deficit eccessivo di alcuni Stati membri possano mettere di nuovo a repentaglio l’Eurozona e la capacità della UE di interagire efficacemente a livello mondiale, non sono sul piano economico ma anche politico.

1. Com’è noto, a prescindere dalla formazione del Consiglio UE in corso, se è necessario adottare un provvedimento per tempo (provvedimento sul quale il Consiglio UE ha già raggiunto un accordo definitivo, cosiddetti “punti A” senza discussione), è possibile farlo anche durante la sessione di un Consiglio competente per un’altra politica comunitaria: in questo caso la materia è di competenza ECOFIN ma l’adozione del pacchetto di misure “Two Pack” è avvenuta durante una riunione della formazione “Agricoltura e Pesca” del Consiglio UE.

► BEI e *project bonds*

Lo scorso 13 maggio il Presidente della BEI Werner Hoyer ha incontrato a Bruxelles il Presidente della Commissione europea José Manuel Durão Barroso, per discutere dei principali temi economici di interesse della UE ed in particolare della capacità finanziaria delle banche europee di sostenere i finanziamenti necessari a favorire la crescita e la ripresa economica dell'Europa. Barroso e Hoyer si sono trovati d'accordo sul fatto che per ripristinare la crescita e la competitività nell'Unione europea sia necessario non solo portare avanti delle riforme strutturali e fiscali, ma anche investire in quei settori identificati dalla Strategia Europa 2020 volti in particolare a favorire le piccole e medie imprese nonché alcuni progetti-chiave nel campo delle infrastrutture.

In tale quadro, soprattutto per quel che riguarda gli investimenti infrastrutturali, emerge nuovamente il tema dei *project bonds*, i prestiti obbligazionari a garanzia europea dedicati al finanziamento di progetti infrastrutturali, strumenti il cui quadro legislativo è stato approvato nel luglio dello scorso anno, ma che stentano ancora a decollare.

Come si ricorderà, nel luglio del 2012 il Parlamento europeo approvò il Regolamento relativo ai *Project Bonds*, prevedendo per la fase sperimentale uno stanziamento di 230 milioni di Euro in garanzie, al fine di sostenere l'emissione di *Project Bonds* che avrebbero consentito di

attrarre capitali privati per sviluppare progetti infrastrutturali nel campo dei trasporti e dell'energia¹: con i *Project Bonds* è dunque l'Unione europea a farsi garante delle obbligazioni emesse dalle società di progetto al fine di reperire capitali sui mercati e sfruttando l'esperienza già sviluppata in questo senso dalla BEI. Dei 230 milioni di stanziamento in particolare 200 sono dedicati al settore dei trasporti, 10 all'energia e 20 alle reti di telecomunicazione a banda larga: queste risorse avrebbero, secondo le Istituzioni comunitarie, consentito la realizzazione di investimenti per circa 4,6 Miliardi di Euro. Ad oggi tuttavia ancora la lista dei progetti pilota non è stata pubblicata, mentre era prevista per la primavera di quest'anno, il che rende anche difficile rispettare un'altra scadenza prevista dal Regolamento, ossia presentare entro giugno del 2013 un'analisi preliminare d'impatto dell'iniziativa *Project Bonds* sui mercati finanziari. Su questo tema, a margine del suddetto incontro a Bruxelles, il Presidente della BEI Hoyer ha comunque dichiarato che l'iniziativa va avanti e che la lista dei progetti pilota selezionati dovrebbe salire a dieci, sottolineando altresì che tutte le aree dell'Unione europea verranno coinvolte, senza favorire una regione rispetto ad un'altra. Hoyer ha inoltre specificato che la maggioranza delle proposte progettuali presentate per la fase pilota dei *Project Bonds* è incentrata

sul settore dei trasporti e che, per il futuro, si prevede una maggiore estensione di questi strumenti anche all'energia ed alle telecomunicazioni. Hoyer ha infine ricordato che dal successo dell'iniziativa pilota dipenderà anche il ruolo dei *Project Bonds* nelle politiche europee per i prossimi anni. Una criticità evidenziata dal Presidente Hoyer, che contribuisce anche se non da sola, a ritardare l'avvio della fase pilota – oltre alla necessità di avere una lista di progetti credibili e realizzabili nella fase sperimentale – è legata al fatto che la definizione delle condizioni per la garanzia delle emissioni dovrà integrarsi con la programmazione finanziaria dei fondi europei per il periodo 2014-2020, tema sul quale BEI e Commissione devono ancora trovare un'intesa, senza contare l'accordo, ancora non raggiunto, tra Parlamento europeo e Consiglio UE proprio sul bilancio 2014-2020, pertanto è prevedibile che per l'avvio della fase pilota dei *Project Bonds* occorrerà attendere ancora un po' di tempo.

1. REGOLAMENTO (UE) N. 670/2012 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO dell'11 luglio 2012 che modifica la decisione n. 1639/2006/CE che istituisce un programma quadro per la competitività e l'innovazione (2007-2013) e il regolamento (CE) n. 680/2007 che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia. *GU L 204 del 31.07.2012, pp. 1-9*

► GU L

- Decisione di esecuzione del Consiglio, del 22 aprile 2013, che autorizza la Repubblica francese ad applicare livelli differenziati di tassazione per i carburanti, in conformità dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE. **GU L 113 del 24.04.2013**
- Regolamento (UE) n. 345/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2013, relativo ai fondi europei per il venture capital. **GU L 115 del 24.04.2013**
- Regolamento di esecuzione (UE) n. 396/2013 della Commissione, del 30 aprile 2013, che modifica il regolamento (UE) n. 1014/2010 per quanto riguarda alcuni requisiti per il monitoraggio delle emissioni di CO₂ prodotte dalle autovetture nuove. **GU L 120 dell'1.05.2013**
- Regolamento (UE) n. 397/2013 della Commissione, del 30 aprile 2013, che modifica il regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda il monitoraggio delle emissioni di CO₂ prodotte dalle autovetture nuove. **GU L 120 dell'1.05.2013**
- Regolamento (UE) n. 407/2013 della Commissione, del 23 aprile 2013, che rettifica le versioni in lingua spagnola e svedese del regolamento (UE) n. 475/2012 recante modifica del regolamento (CE) n. 1126/2008 che adotta taluni principi contabili internazionali conformemente al regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, per quanto riguarda il principio contabile internazionale (IAS) 1 e il principio contabile internazionale (IAS) 19. **GU L 121 del 3.05.2013**
- Decisione di esecuzione della Commissione, del 6 maggio 2013, che autorizza gli Stati membri ad adottare determinate deroghe, a norma della direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al trasporto interno di merci pericolose [notificata con il numero C(2013) 2505]. **GU L 130 del 15.05.2013**

► GU C

- Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla «Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2011/92/UE concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati» — COM(2012) 628 final — 2012/0297 (COD). **GU C 133 del 9.5.2013**
- Parere del Comitato delle regioni «Un'industria europea più forte per la crescita e la ripresa economica». **GU C 139 del 17.05.2013**

► COM e SEC ¹

- RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI sull'applicazione della direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada. **COM (2013) 214 def. del 18.04.2013**
- Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO E DELLA COMMISSIONE relativa alla posizione che il consiglio di stabilizzazione e di associazione UE–Serbia deve adottare in merito al suo regolamento interno. **COM (2013) 215 def. del 18.04.2013**
- Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO relativa alla posizione che deve essere adottata a nome dell'Unione europea in merito alla proposta di modifica della convenzione doganale relativa al trasporto internazionale di merci accompagnate da carnet TIR (convenzione TIR del 1975). **COM (2013) 276 def. del 14.05.2013**
- COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI Il programma Marco Polo — Risultati e prospettive. **COM (2013) 278 def. del 14.05.2013**
- COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT In-depth review for ITALY in accordance with Article 5 of Regulation (EU) No 1176/2011 on the prevention and correction of macroeconomic imbalances Accompanying the document COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL AND TO THE EUROGROUP Results of in-depth reviews under Regulation (EU) No 1176/2011 on the prevention and correction of macroeconomic imbalances. **SEC (2013) 118 del 10.04.2013**
- COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT IMPACT ASSESSMENT Accompanying the document Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Council Directive 96/53/EC laying down for certain road vehicles circulating within the Community the maximum authorized dimensions in national and international traffic and the maximum authorized weights in international traffic. **SEC (2013) 108 del 15.04.2013**
- DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE SINTESI DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO che accompagna il documento Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 96/53/CE del Consiglio che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale. **SEC (2013) 109 del 15.04.2013**
- DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE Sintesi della valutazione d'impatto Che accompagna il documento Comunicazione Strategia dell'UE di adattamento ai cambiamenti climatici. **SEC (2013) 131 del 16.04.2013**
- COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT Accompanying the document Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of Regions The Marco Polo programme - Results and outlook. **SEC (2013) 174 del 14.05.2013**

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

- *Portland, Maine, USA, 19-21 maggio 2013*

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

FUTURI

- *Dubrovnik, Croazia, 26-28 maggio 2013*
- *Ginevra, Svizzera, 31 maggio /7 giugno 2013*
- *Dublino, Irlanda, 4-7 giugno 2013*
- *Baltimora, Maryland (USA), 23-25 giugno 2013*
- *Denver, Colorado (USA), 21-23 luglio 2013*
- *Vancouver, Canada, 22-25 settembre 2013*
- *Deauville, Normandia, Francia, 27-29 ottobre 2013*

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>

Organization Management Workshop dell'**IBTTA**, www.ibtta.org

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)