

## 81ª EDIZIONE DELL'ANNUAL MEETING IBTTA A VANCOUVER IN CANADA

L'81ª EDIZIONE DEL CONGRESSO ANNUALE DELL'IBTTA (INTERNATIONAL BRIDGE, TUNNEL AND TURNPIKE ASSOCIATION, [WWW.IBTTA.ORG](http://www.ibtta.org)) AVRÀ LUOGO QUEST'ANNO A VANCOUVER, NELLA REGIONE DELLA BRITISH COLUMBIA IN CANADA E SARÀ COORGANIZZATA DALL'IBTTA E DALLA TRANSPORTATION INVESTMENT CORPORATION DELLA BRITISH COLUMBIA CANADESE.

IL TITOLO SCELTO PER L'EVENTO È "THE YEAR OF LIVING RESILIENTLY: HOW TOLLING MEETS THE CHALLENGE", OVVERO, LETTERALMENTE, L'ANNO DELLA "RIPRESA", CON RIFERIMENTO ALLA CRISI FINANZIARIA MONDIALE ED ALLA CAPACITÀ DI RIPRENDERSI DEL SETTORE AUTOSTRADALE A PEDAGGIO, IN GRADO DI ACCETTARE LA SFIDA ECONOMICA E IN GRADO DI PROSEGUIRE LA SUA ATTIVITÀ DI GESTIONE DI INFRASTRUTTURE

STRADALI MODERNE, EFFICACI E SICURE A BENEFICIO DEGLI UTENTI. L'ANNUAL MEETING DELL'IBTTA VEDRÀ, COME CONSUETO, LA PRESENZA DELL'ASECAP E DEL SUO NUOVO PRESIDENTE, QUEST'ANNO PER GIUNTA RAFFORZATA DALLA RECENTE FIRMA DI UNA DICHIARAZIONE CONGIUNTA DELLE DUE ASSOCIAZIONI SULLA PROMOZIONE DEL PEDAGGIO; INOLTRE, COME GIÀ AVVENUTO PER L'EDIZIONE 2012 DELL'ANNUAL MEETING DELL'IBTTA, SARÀ ORGANIZZATA UNA SESSIONE SPECIALE DAL TITOLO "TRAVELLING AROUND THE WORLD" - CON IL COINVOLGIMENTO DEI PARTNERS INTERNAZIONALI DELL'IBTTA, INCLUSA L'ASCAT - DEDICATA ALLA GESTIONE DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI IN CASO DI EVENTI ATMOSFERICI AVVERSI, SULLA QUALE DAREMO MAGGIORI INFORMAZIONI NELLE SUCCESSIVE EDIZIONI DEL NOSTRO BOLLETTINO.



### PARLAMENTO EUROPEO

▶ durante la sessione plenaria di giugno del Parlamento europeo, svoltasi a Strasburgo dal 10 al 13 giugno scorsi, l'Assemblea ha adottato definitivamente 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. Com'è noto l'On. Higgins, già dalla prima versione della sua Relazione, aveva chiesto a chiare lettere alla Commissione europea di ricorrere allo strumento legislativo del Regolamento per poter disciplinare in maniera più diretta ed incisiva il mercato dello EETS; successivamente tuttavia questa posizione si è attenuata e, nel testo finale della Relazione, si dice più in generale che la Commissione potrà prendere in considerazione, se del caso, la possibilità di future modifiche normative.

### COMMISSIONE EUROPEA

la Commissione europea ha preso parte, come consueto, all'appuntamento annuale del Congresso ITS, svoltosi quest'anno a Dublino dal 4 al 7 giugno scorsi presso il rinnovato Centro congressi della capitale irlandese. L'evento, come sempre coordinato ed organizzato dall'Associazione ERTICO - ITS Europe, aveva come titolo "*ITS real solutions for real needs*", ad evidenziare 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. Hanno partecipato al Congresso di Dublino oltre mille delegati provenienti non solo dai paesi UE ma anche da altre parti del mondo, nonché rappresentanti dell'ASECAP.

### CONSIGLIO

si è svolta a Lussemburgo, il 6 e 7 giugno scorsi, la sessione estiva del Consiglio UE nella sua formazione "Trasporti, Energia e Telecomunicazioni" (TTE), ultima sotto la Presidenza irlandese dell'Unione europea. Tra i vari temi discussi dalle delegazioni ministeriali degli Stati membri UE segnaliamo in particolare i seguenti: i Ministri hanno raggiunto un accordo su due delle proposte di Direttiva che fanno parte del cosiddetto "*roadworthiness package*", ossia il pacchetto legislativo relativo ai controlli ed alle ispezioni tecniche sui veicoli, con l'obiettivo di tutelare la sicurezza stradale. Il Consiglio ha anche autorizzato la conclusione, da parte dell'Unione europea, di un Protocollo d'attuazione della cosiddetta Convenzione Alpina nel settore dei trasporti, mentre il COREPER (Comitato dei rappresentanti Permanenti degli Stati membri) ha raggiunto un accordo sulle nuove linee guida relative alle TEN-T, le Reti Transeuropee di trasporto.

### ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

la 41ª edizione delle Giornate di Studio ed Informazione dell'ASECAP si è svolta a Dubrovnik, in Croazia, dal 26 al 28 maggio scorsi ed è stata ospitata dall'Associazione degli operatori autostradali croati HUKA. All'appuntamento annuale dell'Associazione europea hanno preso parte oltre duecento delegati, tra membri associativi, società concessionarie, esponenti delle Istituzioni europee, rappresentanti dell'industria europea e mondiale del pedaggio. Il titolo della Conferenza, "*Promoting sustainable growth - the role of the tolled roads*", era incentrato sul ruolo degli operatori autostradali per promuovere una mobilità ed una crescita sostenibili, obiettivo reso possibile soprattutto attraverso l'utilizzazione dello strumento del pedaggio.

## INDICE

### PARLAMENTO EUROPEO

2

- Adozione del Rapporto Higgins in sessione plenaria

### COMMISSIONE EUROPEA

3

- la DG MOVE al Congresso ITS di Dublino

### CONSIGLIO UE

5

- Consiglio UE Trasporti

### ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

8

- Giornate di Studio ed Informazione dell'ASECAP a Dubrovnik

### LEGISLAZIONE E COMUNICAZIONI

12

### CALENDARIO EVENTI

14

### GLOSSARIO

15

## ► Adozione del Rapporto Higgins in sessione plenaria

Durante la sessione plenaria di giugno del Parlamento europeo, svoltasi a Strasburgo dal 10 al 13 giugno scorsi, l'Assemblea ha adottato definitivamente 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 è ampiamente parlato in precedenti edizioni del nostro Bollettino (vedasi in particolare il n. 59 pp. 3-5, il n. 60 pp. 2-3, il n. 61, pp. 2-3).

Com'è noto l'On. Higgins, già dalla prima versione della sua Relazione, aveva chiesto a chiare lettere alla Commissione europea di ricorrere allo strumento legislativo del Regolamento per poter disciplinare in maniera più diretta ed incisiva il mercato dello EETS; successivamente tuttavia questa posizione si è attenuata e, nel testo finale della Relazione, si dice più in generale che la Commissione potrà prendere in considerazione, se del caso, la possibilità di future modifiche normative in materia di EETS, ma solo come *extrema ratio*. Oltretutto, prima di far ciò, bisognerà tener conto dei risultati e degli sviluppi dell'applicazione dello EETS a livello regionale, attraverso il prossimo avvio di un progetto pilota sull'applicazione del telepedaggio europeo a livello regionale, con il coinvolgimento di sette Stati Membri (cosiddetto REETS).

L'ASECAP, l'Associazione

europea delle società concessionarie di autostrade a pedaggio, ha voluto commentare l'adozione della Relazione Higgins con un comunicato stampa, per esprimere l'opinione dei *Toll Chargers*, gli operatori stradali in essa rappresentati (il cui testo in lingua inglese è consultabile sul sito dell'ASECAP [www.asecap.org](http://www.asecap.org) nella sezione pubblicazioni e comunicati). L'ASECAP sottolinea che i suoi membri rispettano in pieno le disposizioni legislative comunitarie in materia di EETS (la Direttiva 2004/52/CE e la Decisione 2009/750/CE) e che si sono impegnati già da tempo per l'applicazione del servizio europeo di telepedaggio, tuttavia, ricorda ancora una volta l'ASECAP, il problema della ritardata implementazione risiede nel fatto che nessun *EETS Provider* si è ancora registrato negli Stati membri della UE per poter dare avvio al servizio, pertanto ancora non esiste un *business model* di riferimento affidabile per questo tuttora nascente mercato.

L'ASECAP conclude dicendo che lo EETS rappresenta un obiettivo a lungo termine e che è necessario tenere in considerazione il fatto che i costi per la fornitura di detto servizio necessitano di un adeguato sostegno finanziario e che, forse anche a causa dell'attuale crisi economica mondiale, il mercato ancora non è abbastanza maturo per la completa attuazione dello EETS. L'ASECAP ed i suoi membri si dichiarano ovviamente disponibili ad essere parti attive in questo

mercato, insieme ovviamente a tutti gli *stakeholders* interessati allo EETS e si dichiarano altresì aperti alla ricerca di soluzioni di breve e medio termine (quali ad esempio il già citato progetto pilota REETS) che possano creare le condizioni per far sì che il mercato dello EETS diventi una realtà in Europa.

Ricordiamo infine che in materia di *road charging* (tariffazione stradale) la Relazione Higgins, così come votata in plenaria, ribadisce la preferenza delle Istituzioni europee 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.

## ► La DG MOVE al Congresso europeo ITS di Dublino

La Commissione europea ha preso parte, come consueto, all'appuntamento annuale del Congresso ITS, svoltosi quest'anno a Dublino dal 4 al 7 giugno scorsi presso il rinnovato Centro congressi della capitale irlandese. L'evento, come sempre coordinato ed organizzato dall'Associazione ERTICO – ITS Europe ([www.itsineurope.com](http://www.itsineurope.com)), aveva come titolo “*ITS real solutions for real needs*”, ad evidenziare 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. Hanno partecipato al Congresso di Dublino oltre mille delegati provenienti non solo dai paesi UE ma anche da altre parti del mondo, nonché 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<sup>1</sup> per cooperare con la Commissione europea nella definizione delle specifiche tecniche da adottare in virtù della Direttiva stessa.

Il Congresso 2013 è stato del resto l'occasione per fare il punto

sull'attuazione della Direttiva ITS, dato che proprio in queste ultime settimane la Commissione europea ha adottato alcune delle cosiddette specifiche di attuazione delle priorità della Direttiva, in particolare



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

il Regolamento delegato sul sistema di chiamata d'emergenza *eCall*<sup>2</sup>, già pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della UE, ed i due Regolamenti delegati (di cui si attende a breve la pubblicazione in Gazzetta dopo il voto di approvazione da parte del Parlamento europeo) rispettivamente sulla fornitura agli utenti di informazioni minime universali sul traffico connesse alla sicurezza stradale e sulla predisposizione di

servizi d'informazione per aree di parcheggio sicure per gli automezzi pesanti ed i veicoli commerciali.

Per quel che riguarda in particolare il Regolamento delegato sul servizio *eCall*, la Commissione ha sostanzialmente definito le specifiche per l'adeguamento dell'infrastruttura dei centri di raccolta delle chiamate di emergenza (cosiddetti PSAP), adeguamento necessario per ricevere e gestire adeguatamente le chiamate e poter garantire la compatibilità, l'interoperabilità e la continuità del servizio *eCall* armonizzato su tutto il territorio dell'Unione europea (art. 1 del Regolamento *eCall*). Il Regolamento precisa inoltre che gli Stati membri hanno l'obbligo di presentare alla Commissione europea una Relazione, entro il 23 ottobre 2013, sullo stato di attuazione del Regolamento stesso, riportando l'elenco delle

autorità competenti per valutare la conformità del funzionamento degli PSAP per il servizio *eCall*, l'elenco e la copertura geografica degli stessi, un calendario di realizzazione degli PSAP nei due anni successivi, la descrizione delle prove di conformità e dei protocolli per la tutela della vita privata e la protezione dei dati personali (art. 8 del Regolamento *eCall*).

Il tema dell' *eCall* è stato anche

1. 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. GU UE L 207 del 6.8.2010

2. 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 UE L 91 del 3.4.2013



FONTE: SITO INTERNET DEL PROGETTO PILOTA HEERO 112 [HTTP://WWW.HEERO-PILOT.EU/VIEW/EN/HOME.HTML](http://www.heero-pilot.eu/view/en/home.html)

sette interessati allo sviluppo ed all'applicazione dei sistemi e dei servizi ICT (*Information and Communication Technology*).

Il mondo ITS riunito a Dublino si è infine dato appuntamento all'anno prossimo nella capitale finlandese: ad Helsinki si svolgerà infatti, dal 16 al 19 giugno 2014, la decima edizione del Congresso europeo ITS - dal titolo "*ITS in your pocket: proven solutions driving user services*" - i cui contenuti si svilupperanno attorno ai seguenti quattro macro temi: i servizi ITS in roaming, gli strumenti ITS per la viabilità invernale, il valore economico degli ITS e la cooperazione UE-Russia in materia di trasporti con un focus particolare sugli ITS. La Finlandia si è peraltro mostrata particolarmente attiva e presente nelle sessioni del Congresso di Dublino, annunciando anche il prossimo avvio di un programma di pedaggiamento di gran parte della rete stradale finlandese e di ulteriore applicazione degli strumenti ITS al trasporto stradale.

ripreso nell'ambito dell'ampio spazio espositivo del Congresso ITS, con la presentazione del progetto pilota HEERO 112 (*Harmonised eCall European Pilot*), co-finanziato dalla Commissione europea, supportato dall'Associazione ERTICO ITS-Europe e promosso dalla Grecia attraverso il Ministero dello Sviluppo, della Competitività, delle Infrastrutture, Reti e Trasporti ([www.yme.gr](http://www.yme.gr)). Sostanzialmente il progetto HEERO 112 ha come obiettivo di preparare, coordinare e portare avanti le procedure di armonizzazione infrastrutturale rese necessarie per la piena attuazione del servizio *eCall*; al progetto pilota hanno preso i seguenti paesi europei: Italia, Germania, Romania, Repubblica ceca, Grecia, Paesi Bassi, Croazia, Finlandia e Svezia. Tra le sessioni di particolare interesse nel corso del Congresso ITS di Dublino, segnaliamo la sessione sulla piattaforma *iMobility*

*Forum*, anch'essa promossa da ERTICO, con l'attiva partecipazione dell'ASECAP e del suo Comitato



L'Ing. Roberto Arditi durante la sua presentazione sulla piattaforma *iMobility Forum*

Permanente III (COPER III) dedicato per l'appunto al tema degli ITS. La presentazione ASECAP, in tale sede, è stata illustrata dall'Ing. Roberto Arditi, Direttore Scientifico della SINA SpA (associata aderente dell'AISCAT) nonché Vice Presidente del COPER III ASECAP. La piattaforma è un'iniziativa esistente dal 2003 ed è aperta agli operatori stradali ed agli stakeholders del

## ► Consiglio UE Trasporti

Si è svolta a Lussemburgo, il 6 e 7 giugno scorsi, la sessione estiva del Consiglio UE nella sua formazione “Trasporti, Energia e Telecomunicazioni” (TTE), ultima sotto la Presidenza irlandese dell’Unione europea. Tra i vari temi discussi dalle delegazioni ministeriali degli Stati membri UE segnaliamo in particolare i seguenti: i Ministri hanno raggiunto un accordo su due delle proposte di Direttiva che fanno parte del cosiddetto **“roadworthiness package”**, ossia il **pacchetto legislativo relativo ai controlli ed alle ispezioni tecniche sui veicoli**, con l’obiettivo di tutelare la sicurezza stradale. Le due proposte analizzate dal Consiglio si riferiscono in particolare alla modifica di una Direttiva del 2000 incentrata sulle ispezioni tecniche ai veicoli commerciali e di un’altra Direttiva del 1999 relativa alla registrazione dei documenti di immatricolazione dei veicoli <sup>1</sup>.

Le proposte della Commissione europea in materia furono presentate nel luglio del 2012 ed erano centrate in particolare sui seguenti elementi:

- introduzione di controlli tecnici obbligatori per scooter e moto, dato che i conducenti di scooter e moto, soprattutto giovani, rappresentano gli utenti della strada più vulnerabili,

come anche evidenziato nel Piano d’azione europeo per la sicurezza stradale 2011-2020;

- maggiore frequenza dei controlli tecnici periodici per i veicoli di vecchia immatricolazione: la Commissione ha infatti rilevato che il numero di incidenti gravi dovuti a fattori tecnici aumenta in maniera esponenziale se sono coinvolti veicoli dal quinto al sesto anno di vita in poi;
- maggiore frequenza dei controlli tecnici per automobili e furgoni con chilometraggio particolarmente elevato;
- introduzione di controlli tecnici obbligatori per i componenti elettronici di sicurezza;
- lotta alle falsificazioni del chilometraggio dei veicoli, grazie alla registrazione e conservazione delle letture del contachilometri: il fatto di mantenere i dati registrati permetterà peraltro, a detta della Commissione, un controllo più efficace del chilometraggio effettivo dei veicoli in questione, consentendo altresì l’utilizzazione di queste informazioni anche a livello transfrontaliero, una volta che verrà completata la connessione tra i relativi registri nazionali, in virtù della cosiddetta direttiva *cross-border enforcement*,

pubblicata nell’ottobre del 2011 e della quale si è ampiamente parlato nelle passate edizioni del nostro Bollettino.

Partendo da queste premesse, il Consiglio UE Trasporti di Lussemburgo ha in generale sostenuto l’approccio della Commissione, introducendo tuttavia delle modifiche volte soprattutto ad evitare l’imposizione di eccessivi costi ed oneri amministrativi per l’espletamento dei controlli tecnici e delle ispezioni, lasciando agli Stati membri maggiore flessibilità nell’applicazione delle relative disposizioni a livello nazionale. Per quel che riguarda in particolare la revisione della Direttiva 2000/30/CE sui controlli, anzitutto il Consiglio ha optato per la scelta della Direttiva come strumento legislativo per disciplinare la materia, anziché il Regolamento come inizialmente proposto dalla Commissione europea, atto per sua natura immediatamente applicabile nell’ordinamento interno degli Stati membri e non suscettibile di recepimento come invece avviene per le Direttive; il Consiglio ha inoltre chiesto che la proposta estensione della Direttiva ai veicoli commerciali leggeri con un peso inferiore alle 3,5 tonnellate non venga presa in considerazione,

1. La normativa vigente dell’UE in materia controlli tecnici dei veicoli, che stabilisce norme minime per i controlli dei veicoli, è assai articolata e risale al 1977, essendo da allora stata oggetto soltanto di aggiornamenti minori. È composta fondamentalmente da tre atti legislativi principali: la direttiva 2009/40/CE stabilisce norme minime per i controlli tecnici periodici dei veicoli a motore (si tratta dei controlli tecnici periodici dei veicoli prescritti dalla legge); la direttiva si applica ad autovetture, autobus, pullman, automezzi pesanti e rispettivi rimorchi, ma non a scooter e motociclette; la direttiva 2009/40/CE integra la direttiva 2000/30/CE, che stabilisce l’obbligo di controllare lo stato tecnico dei veicoli commerciali tra le diverse ispezioni periodiche (con controlli tecnici su strada). Si tratta di controlli supplementari su strada, effettuati in loco, per veicoli commerciali; la direttiva 1999/37/CE, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli, stabilisce i requisiti per il rilascio dei certificati di immatricolazione.

non ostante alcune delegazioni ministeriali fossero a favore di una simile estensione; il Consiglio non ha nemmeno sostenuto la proposta della Commissione relativa ad un numero minimo di veicoli da ispezionare annualmente da parte di uno Stato membro, calcolato come percentuale di tutti i veicoli soggetti all'applicazione della Direttiva: il Consiglio ha preferito lasciare gli Stati liberi di stabilire a livello nazionale questa soglia minima. Inoltre, anche la prevista ispezione dei cargo non sarà obbligatoria come richiesto dalla Commissione europea ma facoltativa per gli Stati membri.

Sempre durante la riunione di Lussemburgo, il Consiglio UE Trasporti ha autorizzato la conclusione, da parte dell'Unione europea, di un Protocollo d'attuazione della cosiddetta **Convenzione Alpina** nel settore dei trasporti. Si ricorda che la Convenzione Alpina è un Trattato che riguarda i paesi dell'arco alpino, membri e non della UE (Austria, Francia, Germania, Italia, Liechtenstein, Monaco, Slovenia e Svizzera) e che è stato siglato da questi paesi e dalla UE stessa, volto alla promozione dello sviluppo sostenibile nell'area alpina ed alla protezione degli interessi delle popolazioni di questa regione. Il Trattato prevede poi una serie di Protocolli relativi a specifici settori: il **Protocollo Trasporti**, in particolare, fornisce sostanzialmente un insieme di misure basate sui principi di precauzione e prevenzione, nonché sui ben noti principi "user/pays" e

*polluter/pays*" (chi usa/paga e chi inquina/paga) al fine di garantire la mobilità sostenibile e la protezione dell'ambiente per quel che riguarda tutti i modi di trasporto nell'arco alpino.

In seguito alla riunione del Consiglio UE Trasporti a Lussemburgo, si è riunito il **COREPER (Comitato dei rappresentanti Permanenti degli Stati membri)** a Bruxelles lo scorso 12 giugno, per raggiungere un **accordo** sulle nuove **linee guida relative alle TEN-T**, le Reti Transeuropee di trasporto. Il testo sul quale il COREPER si è accordato deve ancora essere approvato formalmente dal Parlamento europeo in sessione plenaria e, ovviamente, dal Consiglio UE che lo voterà dopo il voto del Parlamento, ma certamente rappresenta già un passo in più sulla via dell'adozione definitiva del nuovo Regolamento TEN-T, di cui stiamo parlando già da tempo e sul cui iter di approvazione abbiamo già scritto diffusamente nelle passate edizioni del nostro Bollettino.

Il nuovo Regolamento sostituirà le linee guida TEN-T adottate nel 1996, poi emendate nel 2004 ed aggiornate nel 2010, introducendo com'è noto un nuovo approccio non più improntato ai progetti prioritari - gli ormai noti trenta progetti della precedente programmazione - bensì ispirato ad una metodologia di duplice articolazione delle TEN-T, realizzando infatti una "**rete globale**" (cosiddetta **comprehensive**

**network**) caratterizzata dalle attuali reti nazionali stradali, ferroviarie, portuali, aeroportuali e di vie navigabili, alla quale si sovrappone una "**rete centrale**" (cosiddetta **core network**), basata sul miglioramento nell'utilizzazione delle risorse e su una significativa riduzione delle emissioni inquinanti prodotte dal settore dei trasporti nel suo insieme. Questa nuova "rete centrale" include assi e nodi di importanza vitale per i flussi di trasporto nel Mercato Interno tra l'Unione europea ed i paesi limitrofi e contribuirà a sostenere gli obiettivi di crescita economica, sociale e territoriale della UE. La realizzazione della rete centrale sarà inoltre facilitata grazie all'adozione di un "**approccio per corridoi**", che dovranno interessare almeno tre modi di trasporto, tre Stati membri della UE e due sezioni transfrontaliere, collegando gli Stati membri interessati ed i relativi soggetti attivi nel settore dei trasporti, come ad esempio i gestori dell'infrastruttura e gli utenti.

Il compromesso raggiunto tra Consiglio UE e Parlamento europeo in materia riguarda in particolare i seguenti punti:

- ~ la scadenza obbligatoria del 2030 per il completamento della rete centrale ed auspicabilmente del 2050 per quel che riguarda la rete globale;
- ~ il sostegno all'approccio per corridoi, come strumento per l'attuazione della rete centrale, puntando soprattutto sul carattere "multi-modale" dei corridoi, favorendo lo

sviluppo delle cosiddette Autostrade del mare e dando priorità alle sezioni transfrontaliere; inoltre, per quanto riguarda il coordinamento dei corridoi della rete centrale sarà necessario realizzare un Forum dei Corridoi come organo consultivo, nonché strumento di garanzia e trasparenza nello sviluppo dei Corridoi;

- ~ il coinvolgimento di stakeholders pubblici e privati, incluse le autorità regionali e locali, nonché la società civile, nella pianificazione e nell'implementazione dei progetti TEN-T;
- ~ l'obbligatorietà di rapporti costanti da parte degli Stati membri e della Commissione europea sullo sviluppo e sull'andamento dei vari progetti TEN-T;
- ~ alcune modifiche alle mappe TEN-T relative tanto alla rete centrale quanto a quella globale: le relative mappe saranno incluse come allegati al Regolamento correlato a quello TEN-T, il Regolamento cosiddetto CEF (*Connecting Europe Facility*), che ne rappresenta la struttura finanziaria e che ancora deve essere finalizzato poiché in mancanza di un accordo sul bilancio globale dell'Unione europea per il periodo di programmazione finanziaria 2014-2020, non è possibile indicare ancora alcuna cifra definitiva.

## ► Giornate di Studio ed Informazione dell'ASECAP a Dubrovnik

La 41a edizione delle Giornate di Studio ed Informazione dell'ASECAP si è svolta a Dubrovnik, in Croazia, dal 26 al 28 maggio scorsi ed è stata ospitata dall'Associazione degli operatori autostradali croati HUKA ([www.huka.hr](http://www.huka.hr)) membro dell'ASECAP sin dal 2001. All'appuntamento annuale dell'Associazione europea hanno preso parte oltre duecento delegati, tra membri associativi, società concessionarie, esponenti delle Istituzioni europee, rappresentanti dell'industria europea e mondiale del pedaggio. Come consueto, nel corso della riunione degli organi governativi dell'ASECAP, che ha avuto luogo nel pomeriggio di domenica 26 maggio 2013, ed in virtù delle disposizioni del nuovo Statuto dell'ASECAP approvato esattamente un anno fa, si è proceduto al rinnovo delle cariche elettive per il mandato 2013-2014, con la nomina di Jean Mesqui (ASFA, francese) a Presidente dell'ASECAP, di Øyvind Halleraker (NORVEGFINANS, norvegese) a Primo Vice Presidente, del nostro Direttore Generale dell'AISCAT Massimo Schintu a Secondo Vice Presidente e del Presidente uscente Klaus Schierhackl (ASFINAG, austriaco) a *Immediate Past President*. Le cinque personalità elette faranno parte del COMEX, Comitato Esecutivo dell'ASECAP, nel quale sono stati anche nominati due membri aventi diritto di voto, lo sloveno della DARS Matjaz Knez ed il greco di TEO Andreas Arnaoutis.

Il titolo della Conferenza, **Promoting sustainable growth -**

***the role of the tolled roads***, era incentrato sul ruolo degli operatori autostradali per promuovere una mobilità ed una crescita sostenibili, obiettivo reso possibile soprattutto attraverso l'utilizzazione dello strumento del pedaggio: nelle varie sessioni si è posto l'accento su come l'ASECAP ed i suoi membri perseguano costantemente, nelle loro quotidiane attività di esercizio e gestione della rete autostradale

rete autostradale, assicurando elevati livelli di sicurezza, servizi e manutenzione, tenendo altresì nella dovuta considerazione il rispetto dell'ambiente. Questi punti sono stati poi ulteriormente sviluppati nella seconda sessione plenaria del Congresso ASECAP, svoltasi nella mattina di lunedì 27 maggio, durante la quale è stata firmata dall'ASECAP e dall'IBTTA - le due Associazioni internazionali che rappresentano



a pedaggio, gli obiettivi di mobilità sicura, intelligente, sostenibile, efficiente a vantaggio e beneficio degli utenti. Come ha sottolineato espressamente il Presidente uscente dell'ASECAP Klaus Schierhackl "*il comune denominatore del nostro contributo allo sviluppo sostenibile oggi e domani è rappresentato dal pedaggio*", sottolineando come gli introiti da pedaggio siano un requisito fondamentale per una gestione efficiente della

le concessionarie autostradali a pedaggio rispettivamente in Europa e nel mondo - la "**Joint tolling declaration**", una **dichiarazione congiunta sulla promozione del pedaggio**.

Il documento nasce da un'iniziativa dell'AISCAT che, nella sua veste di Vice-Presidente Internazionale dell'IBTTA, ha proposto all'inizio dell'anno la redazione di un manifesto congiunto ASECAP/IBTTA sul tema del



pedaggio, al fine di promuovere ulteriormente il concetto della *users' financed transportation* in ambedue i continenti e contribuire, in tal modo, a sostenere la campagna di comunicazione dell'IBTTA volta alla promozione del pedaggio come lo strumento più efficace

come in altre parti del mondo - sia per i governi, che attualmente non hanno a disposizione abbastanza fondi per finanziare e mantenere le infrastrutture stradali, sia per gli utenti, che possono constatare i benefici derivanti dal pagamento del pedaggio per l'utilizzazione di

fonte di finanziamento delle infrastrutture affidabile per il futuro, a differenza delle tasse sul carburante;

- Il pedaggio consente ai Governi flessibilità nell'utilizzazione di fondi pubblici: i Governi possono infatti utilizzare i fondi statali per altre importanti esigenze pubbliche;
  - Il pedaggio garantisce l'applicazione dei principi di trasparenza e parità di trattamento per gli utenti: come già detto, gli utenti vedono in concreto ciò che pagano e pagano solo per l'uso che fanno di una determinata infrastruttura;
  - Il pedaggio aiuta la gestione delle aree con maggiori flussi di traffico e problemi di congestione: attraverso un'utilizzazione oculata ed efficace dello strumento del pedaggio è possibile intervenire sulle aree più congestionate ed agevolare la circolazione dei veicoli (ad es. attraverso la gestione delle cosiddette *HOT lanes*, le corsie ad elevata occupazione di utenti).
  - Il pedaggio contribuisce ad aiutare la ripresa economica: in genere le industrie e le società tendono a posizionarsi in prossimità delle aree in cui vengono costruite o già esistono infrastrutture stradali a pedaggio, che facilitano gli spostamenti e le comunicazioni; in tal senso il pedaggio crea maggiore mobilità, migliori collegamenti e favorisce lo sviluppo economico della zona in questione, nonché la creazione di posti di lavoro.
- Il tema della cooperazione ASECAP-IBTTA per la promozione del pedaggio sarà ripreso anche



per garantire un finanziamento ed una gestione sostenibile delle infrastrutture stradali a beneficio degli utenti. La dichiarazione congiunta è stata elaborata da un apposito gruppo di lavoro con la partecipazione di rappresentanti di entrambe le Associazioni e si apre con un'introduzione nella quale l'ASECAP e l'IBTTA, già impegnate reciprocamente a cooperare in virtù di un Protocollo d'Intesa firmato nel 2004, intendono rinnovare e rafforzare la loro collaborazione nelle attività di promozione del pedaggio, spiegando i motivi in base ai quali ambedue le Associazioni ritengono che l'applicazione dei sistemi di pedaggio, attraverso il principio "chi usa paga", sia utile ed efficace - in Europa come negli Stati Uniti e

una determinata infrastruttura e che pagano solo ed esclusivamente per l'uso di quell'infrastruttura.

Fatta questa introduzione, le due Associazioni elencano poi in dettaglio i principali vantaggi del pedaggio, riassunti nei seguenti punti:

- Il pedaggio fornisce una valida alternativa alla mancanza di fondi pubblici per le infrastrutture stradali: l'ASECAP e l'IBTTA ritengono infatti che il ricorso a fondi privati, soprattutto attraverso schemi di PPP, possa ovviare alla carenza di fondi pubblici per le strade;
- Il pedaggio rappresenta una fonte di finanziamento sostenibile: il pedaggio applica il principio "chi usa paga" e rappresenta una

in occasione della Conferenza Tecnologica Internazionale dell'IBTTA (*International Technology Workshop*) che avrà luogo in Europa, a Deauville (Francia) dal 27 al 29 ottobre 2013, sulla quale forniremo maggiori dettagli nelle successive edizioni del nostro Bollettino.

Nell'ambito delle sessioni politico-istituzionali è intervenuto anche **Christos Economou, Vice Direttore dell'Unità "Trasporto Terrestre" presso la Commissione europea DG MOVE** (Direzione Generale Mobilità e Trasporti), il quale ha riconosciuto il ruolo dell'ASECAP nel contribuire all'applicazione dei principali obiettivi della politica europea dei trasporti ed ha aggiunto che *"la tariffazione delle infrastrutture e l'internalizzazione dei costi esterni del trasporto in base ai principi chi usa/paga e chi inquina/paga sono dei punti fondamentali degli orientamenti politici della Commissione europea"*; Economou ha inoltre confermato che, entro la fine dell'anno, la Commissione europea presenterà una nuova proposta in tema di tariffazione stradale, con l'intento di semplificare la vigente legislazione disciplinata dall'Eurovignette, nonché di garantire agli utenti stradali un equo trattamento, unitamente all'applicazione dei principi di trasparenza e non discriminazione. Il nuovo quadro legislativo, che sarà a detta di Economou e della Commissione europea strettamente legato allo sviluppo del servizio europeo elettronico di pedaggio (EETS), dovrà anche contribuire alla riduzione della congestione e sarà basato in prevalenza sul cosiddetto *"distance-based system"*, ossia

sarà accordata preferenza ai sistemi di tariffazione basati sulla distanza effettivamente percorsa dai veicoli, benché in Europa vi siano ancora alcuni Paesi che utilizzano invece il sistema delle vignette per la tariffazione stradale.

Nelle sessioni politico-istituzionali si è poi affrontato il tema della crisi economica mondiale che ha ovviamente colpito anche il settore autostradale: a tal proposito è stata più volte sottolineata l'importanza di ricorrere a forme di partenariato pubblico-privato per la costruzione, gestione e manutenzione delle infrastrutture stradali, nonché di utilizzare strumenti finanziari innovativi quali i Project Bonds, al fine di assicurare che le esigenze di mobilità e comunicazione che esistono lungo la Rete Transeuropea di Trasporto vengano comunque soddisfatte non ostante le restrizioni dei bilanci pubblici. In tale ambito, **il neo eletto Presidente dell'ASECAP Jean Mesqui** ha voluto ancora una volta ribadire che l'istituto della concessione è in grado di offrire la stabilità e la flessibilità, necessarie agli operatori stradali al fine di poter espletare le loro funzioni, per poter adempiere adeguatamente alle loro responsabilità di gestione e fornire agli utenti servizi adeguati con chiari benefici, diretti e indiretti, alla società nel suo complesso; Mesqui ha aggiunto al riguardo *"siamo fieri dell'alta qualità dei servizi che offriamo ai nostri clienti, ma lo siamo anche della nostra responsabilità aziendale e sociale, delle nostre azioni volte al rispetto dell'ambiente, nonché del nostro contributo, come settore, alla creazione di posti di lavoro ed alla crescita"*.

Di notevole interesse anche la presentazione, nel corso delle sessioni politico-istituzionali, dei padroni di casa: un'ampia panoramica sulla situazione economico-finanziaria della Croazia, sul sistema autostradale e sulle implicazioni dell'imminente ingresso del Paese nell'Unione europea, è stata fatta dal **Presidente della HUKA David Gabelica**. Quest'ultimo ha anzitutto illustrato i principali elementi macroeconomici del suo Paese: l'inflazione in Croazia ha seguito un trend di diminuzione dal 2007 ad oggi, fatta eccezione per il biennio 2011/2012; quanto al PIL si è registrata una generale diminuzione, sempre dal 2007 ad oggi, e si prevede una nuova crescita a partire dal 2014. Gabelica ha poi sottolineato il fatto che il settore bancario in Croazia è assai forte e stabile, grazie alla privatizzazione delle banche che è stata effettuata per tempo. In seguito al prossimo ingresso della Croazia nella UE, effettivo a partire dal 1° luglio 2013, le previsioni economico-finanziarie per il Paese sono state riassunte da Gabelica come segue: anzitutto la Croazia dovrà continuare a puntare sul settore turistico che rappresenta per il Paese un importante asset, inoltre potrà beneficiare di 10 Miliardi di Euro stanziati dall'Unione europea a titolo del Fondo di Coesione per il periodo 2014-2020, il che fa presumere una possibile ripresa nel prossimo settennio. Per quel che riguarda invece specificamente il settore autostradale, Gabelica ha detto che anzitutto i livelli di traffico sulla rete autostradale croata sono piuttosto bassi e che nel passato il quadro legislativo che disciplinava il settore era molto penalizzante,

soprattutto per la corta durata del periodo di concessione; un altro problema del sistema autostradale croato è rappresentato inoltre dall'ampia diffusione della rete stradale secondaria, maggiormente utilizzata dai mezzi pesanti senza tuttavia il corrispettivo del pedaggio. Il finanziamento delle infrastrutture stradali è effettuato per lo più da società pubbliche attraverso dei prestiti aventi garanzie finanziarie statali; esistono inoltre varie tipologie di tassazione che gravano sul settore della costruzione stradale: in tale situazione, e a causa della crescita del debito pubblico croato negli ultimi sei anni, lo sviluppo infrastrutturale ha conosciuto nel Paese una battuta d'arresto, ragion per cui a livello politico si sono analizzate delle possibili alternative e soluzioni per ovviare a questa situazione di stallo. Certamente la Croazia utilizzerà i già citati 10 Mld di Euro a valere sul Fondo di Coesione UE per i prossimi sette anni, ma oltre a questo il Governo sta ipotizzando una serie di misure quali l'adozione di un nuovo quadro legislativo per disciplinare il sistema delle concessioni, la progressiva privatizzazione della rete stradale pubblica e l'attuazione di restrizioni alla circolazione dei mezzi pesanti sulla rete secondaria, il tutto nell'ottica di applicare in maniera efficace il principio del *pay per use*, che come vediamo si ripropone ancora una volta come soluzione sostenibile ed efficiente: su questi temi ha lavorato un gruppo di consulenti internazionali che proprio in questi giorni ha presentato le proprie conclusioni al Governo del Premier Milanovic,

pertanto a breve dovrebbe essere pubblicato il bando di gara per la concessione delle autostrade croate che sono ancora di gestione statale (Hac e Arz, mentre le tratte della cosiddetta Ispison istriana e della Zagreb-Macelj sono già gestite in concessione rispettivamente da Bina-Istra e da Strabag).

Quanto alle **sessioni tecniche delle Giornate ASECAP 2013**, quest'anno si sono svolte in modalità di sessioni plenarie anziché parallele, in modo da consentire a tutti i delegati di poter assistere alle presentazioni ed alle discussioni. I temi portanti sono stati i seguenti: Pedaggio e concessioni, Sicurezza stradale, *security* e sostenibilità, Sistemi intelligenti di trasporto. Sostanzialmente le tre sessioni sono state incentrate sui settori di attività dei Comitati Permanenti dell'ASECAP I, II e III e sono state anche moderate dai rispettivi Presidenti di Comitato (COPER I: lo spagnolo Bruno de la Fuente; COPER II: la francese Malika Seddi; COPER III: l'austriaco Marko Jandrisits).

Da segnalare le interessanti presentazioni italiane di rappresentanti delle nostre concessionarie: l'Autostrada del Brennero con la d.ssa Christina Ebli che ha illustrato le attività di gestione dell'A22 con riferimento alla sicurezza stradale; Autostrade Tech con l'Ing. Diego Galletta che ha parlato dei progressi relativi al progetto Ecomouv in Francia gestito da Autostrade Tech, illustrando in particolare la questione della certificazione da parte del Ministero francese; InfoBlu con l'Ing. Fabio Pressi che ha presentato le attività e la piattaforma di InfoBlu nell'ambito

del monitoraggio del traffico e dell'informazione fornita in tempo reale agli utenti; la SINA SpA con il suo Direttore Scientifico Ing. Roberto Arditi che ha illustrato una presentazione sulle cosiddette *Deployment Guidelines* del progetto EasyWay sull'applicazione pan-europea dei sistemi ITS, la cui seconda fase si è conclusa alla fine del 2012: la presentazione è stata frutto di una collaborazione tra i partners italiani, francesi ed austriaci del progetto. Tutte le presentazioni e gli interventi che si sono svolti in occasione dell'evento di Dubrovnik sono consultabili e scaricabili in pdf sul sito del Congresso ASECAP all'indirizzo [www.asecapdays.com](http://www.asecapdays.com)

Infine, come consueto alla fine dell'appuntamento annuale dell'ASECAP, i delegati hanno assistito ad una presentazione dei principali contenuti delle Giornate ASECAP 2014, illustrata dal Direttore di TEO, nonché neo eletto membro del Comitato Esecutivo ASECAP, Andreas Arnaoutis: le Giornate di Studio ed Informazione dell'ASECAP del prossimo anno si svolgeranno ad Atene dal 25 al 27 maggio 2014, sulle quali ovviamente forniremo maggiori e più dettagliate informazioni nelle successive edizioni del nostro Bollettino.

## ► GU L

- Decisione di esecuzione della Commissione, del 6 giugno 2013, che modifica l'allegato della decisione di esecuzione 2012/117/UE che fissa un calendario di massima delle principali decisioni relative all'attuazione del programma Galileo e riguardanti i centri e le stazioni terrestri da realizzare nel quadro delle fasi di sviluppo e di dispiegamento del programma. **GU L 156 dell'8.06.2013**
- Regolamento (UE) n. 517/2013 del Consiglio, del 13 maggio 2013, che adegua taluni regolamenti e decisioni in materia di libera circolazione delle merci, libera circolazione delle persone, diritto societario, politica della concorrenza, agricoltura, sicurezza alimentare, politica veterinaria e fitosanitaria, **politica dei trasporti**, energia, fiscalità, statistiche, reti transeuropee, sistema giudiziario e diritti fondamentali, giustizia, libertà e sicurezza, ambiente, unione doganale, relazioni esterne, politica estera, di sicurezza e di difesa e istituzioni, a motivo dell'adesione della Repubblica di Croazia. **GU L 158 del 10.06.2013**
- Regolamento (UE) n. 519/2013 della Commissione, del 21 febbraio 2013, che adegua taluni regolamenti e decisioni in materia di libera circolazione delle merci, libera circolazione delle persone, diritto di stabilimento e libera prestazione dei servizi, diritto societario, politica della concorrenza, agricoltura, sicurezza alimentare, politica veterinaria e fitosanitaria, pesca, **politica dei trasporti**, energia, fiscalità, statistiche, politica sociale e occupazione, ambiente, unione doganale, relazioni esterne, politica estera, di sicurezza e di difesa, a motivo dell'adesione della Croazia. **GU L 158 del 10.06.2013**
- Direttiva 2013/16/UE del Consiglio, del 13 maggio 2013, che adegua determinate direttive in materia di appalti pubblici a motivo dell'adesione della Repubblica di Croazia. **GU L 158 del 10.06.2013**
- Direttiva 2013/22/UE del Consiglio, del 13 maggio 2013, che adegua determinate direttive in materia di politica dei trasporti a motivo dell'adesione della Repubblica di Croazia. **GU L 158 del 10.06.2013**
- Decisione dell'Autorità di vigilanza EFTA n. 12/12/COL, del 25 gennaio 2012, che modifica per l'ottantaquattresima volta le norme procedurali e sostanziali in materia di aiuti di Stato introducendo nuovi capitoli sull'applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato alla compensazione concessa per la prestazione di servizi di interesse economico generale e sulla disciplina relativa agli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico. **GU L 161 del 13.06.2013**
- Regolamento (UE) n. 525/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2013, relativo a un meccanismo di monitoraggio e comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra e di comunicazione di altre informazioni in materia di cambiamenti climatici a livello nazionale e dell'Unione europea e che abroga la decisione n. 280/2004/CE. **GU L 165 del 18.06.2013**
- Regolamento n. 53 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UN/ECE) Disposizioni uniformi relative all'omologazione dei veicoli di categoria L3 per quanto concerne l'installazione dei dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa. **GU L 166 del 18.06.2013**

- Regolamento n. 74 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UN/ECE) — Disposizioni uniformi relative all'omologazione dei veicoli di categoria L1 per quanto concerne l'installazione dei dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa. **GU L 166 del 18.06.2013**
- Decisione del Consiglio, del 14 giugno 2013, relativa alla fissazione del periodo in cui si terranno le ottave elezioni dei rappresentanti nel Parlamento europeo a suffragio universale diretto. **GU L 169 del 21.06.2013**
- Regolamento n. 49 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UN/ECE) — Prescrizioni uniformi relative ai provvedimenti da prendere contro le emissioni di inquinanti gassosi e di particolato prodotte dai motori ad accensione spontanea e dai motori ad accensione comandata destinati alla propulsione di veicoli. **GU L 171 del 24.06.2013**
- Decisione n. 1/2013 del Comitato misto UE-Svizzera, del 6 giugno 2013, che modifica gli allegati I e II dell'accordo tra la Comunità europea e la Confederazione svizzera riguardante l'agevolazione dei controlli e delle formalità nei trasporti di merci e le misure doganali di sicurezza. **GU L 175 del 25.06.2013**

## ► GU C

- Relazione speciale n. 2/2013 «La Commissione ha assicurato un'attuazione efficiente del Settimo programma quadro per la ricerca?». **GU C 163 dell'8.06.2013**

## ► COM e SEC <sup>1</sup>

- Proposta di DECISIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO sulla diffusione in tutto il territorio dell'Unione europea di un servizio elettronico di chiamata di emergenza (eCall) interoperabile. **COM (2013) 315 def. del 13.06.2013**

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

- *Dubrovnik, Croazia, 26-28 maggio 2013*
- *Dublino, Irlanda, 4-7 giugno 2013*
- *Baltimora, Maryland (USA), 23-25 giugno 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](http://www.asecapdays.com) e [www.asecap.com](http://www.asecap.com)

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](http://www.ibtta.org)

### FUTURI

- *Noordwijk, Paesi Bassi, 17-19 luglio 2013*
- *Denver, Colorado (USA), 21-23 luglio 2013*
- *Vancouver, Canada, 22-25 settembre 2013*
- *Tallin, Estonia, 16-18 ottobre 2013*
- *Deauville, Normandia, Francia, 27-29 ottobre 2013*

XX° **Simposio Internazionale sul Trasporto**, organizzato da ISTT *International Symposium on Transportation and Traffic Theory* [www.isttt.net/isttt20](http://www.isttt.net/isttt20)

**Summit on All Electronic Tolling and Interoperability: Charting the Future dell'IBTTA**, [www.ibtta.org](http://www.ibtta.org)

LXXXI edizione dell'**Annual Meeting** dell'IBTTA, [www.ibtta.org](http://www.ibtta.org)

**TEN-T Days : "Connecting Europe On the Move for a New TEN-T!"** organizzato dalla Commissione europea DG MOVE e dalla TEN-T European Agency, [http://tentea.ec.europa.eu/en/news\\_events/events/ten-t\\_days\\_2013.htm](http://tentea.ec.europa.eu/en/news_events/events/ten-t_days_2013.htm)

**International Technology Workshop dell'IBTTA** con una sessione comune ASECAP/IBTTA focalizzata sulla promozione del pedaggio, [www.ibtta.org](http://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](mailto:info@aiscat.it)  
F +39 06 47 46 968    W [www.aiscat.it](http://www.aiscat.it)

Direttore responsabile: Massimo Schintu

Redazione: Emanuela Stocchi

Impaginazione e grafica: Saverio Gallotti

TUTTI I DIRITTI RISERVATI. LA RIPRODUZIONE, ANCHE PARZIALE, DEI  
CONTENUTI DEL PRESENTE BOLLETTINO PUÒ ESSERE EFFETTUATA  
UNICAMENTE PREVIA AUTORIZZAZIONE RILASCIATA DALL'AISCAT  
(E-MAIL: [INFO@AISCAT.IT](mailto:INFO@AISCAT.IT))