

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 CO-ORGANIZZATA 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'AISCAT - 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

► L'8 ed il 9 luglio scorsi ha avuto luogo a Bruxelles l'ultima riunione della commissione TRAN (Trasporti e Turismo) prima della pausa estiva. Oltre ad ascoltare le priorità della Presidenza lituana della UE, gli eurodeputati hanno altresì discusso, tra i vari temi, la Relazione cosiddetta CARS 2020, affidata all'eurodeputato Oldrich Vlasak della Repubblica ceca, relativa al Piano d'azione per il rilancio dell'industria automobilistica europea. Gli eurodeputati hanno inoltre ascoltato i rappresentanti della Commissione europea in merito all'esito del bando di gara TEN-T (Reti Transeuropee di Trasporto) dello scorso novembre, volto a selezionare alcuni progetti per un co-finanziamento comunitario da realizzarsi attraverso i fondi residui delle TEN-T relativi al precedente periodo di programmazione finanziaria 2007-2013.

COMMISSIONE EUROPEA

► Nell'ambito del programma di cooperazione interregionale Interreg III B Spazio Alpino 2007-2013 è stato sviluppato il progetto TranSAFE-Alp, per una gestione integrata della sicurezza lungo la rete autostradale alpina. Tra i partner internazionali anche Aiscat Servizi - società interamente posseduta dall'AISCAT - operante nel settore dell'ingegneria dei trasporti e nella consulenza strategica in campo infrastrutturale. Al Progetto hanno partecipato 12 partners internazionali, tra cui Aiscat Servizi. TranSAFE-Alp è stato, inoltre, promosso da sei Istituzioni (OBB - Ferrovie austriache, DLR - Centro Aerospaziale tedesco, Ministero dell'Ambiente e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti italiani, Ministero delle Infrastrutture sloveno e Regione Lombardia), che hanno aderito in qualità di osservatori.

CONSIGLIO

► il 1° luglio scorso la Lituania ha assunto la Presidenza semestrale dell'Unione europea e, come consueto, il programma di lavoro presidenziale è stato illustrato alle diverse commissioni parlamentari dai Ministri responsabili delle singole politiche comunitarie. Il motto a cui si ispira il lavoro della presidenza lituana è: "For a Credible, Growing and Open Europe", per un'Europa credibile, in crescita ed aperta. Il 10 luglio, inoltre, il COREPER (Comitato dei Rappresentanti Permanenti del Consiglio UE) nella sua formazione Trasporti, ha dato il proprio accordo al documento di compromesso sul meccanismo per l'interconnessione delle reti di trasporto, energia e telecomunicazioni meglio conosciuto come CEF (*Connecting Europe Facility*), che rappresenta la struttura finanziaria delle nuove Reti Transeuropee di Trasporto per il periodo di programmazione 2014-2020.

ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

► l'IBTTA, l'Associazione mondiale degli operatori e dei gestori di infrastrutture stradali a pedaggio, di cui l'AISCAT è membro attivo da molti anni, ha organizzato a Denver, nello Stato del Colorado, dal 21 al 23 luglio scorsi, la sua Conferenza annuale sugli sviluppi relativi all'interoperabilità del telepedaggio, tema centrale attualmente in Nord America ma anche in Europa. La scelta di Denver per il Summit sull'interoperabilità non è stata casuale: in Colorado infatti, ed in particolare lungo l'autostrada E-470 che ha ospitato l'evento, è stato introdotto con successo quattro anni fa un sistema di telepedaggio interoperabile fondato sulla tecnologia AET (*All Electronic Tolling*), che è stato ampiamente illustrato dai rappresentanti della E-470. Nel corso della Conferenza, inoltre, l'IBTTA ha fornito un aggiornamento sulle attività del suo comitato Interoperabilità (*Interoperability Committee*).

INDICE

PARLAMENTO EUROPEO

2

- Riunione della commissione TRAN

COMMISSIONE EUROPEA

3

- Programma Interreg III b: Il progetto TranSAFE-Alp per la sicurezza lungo la rete autostradale alpina

CONSIGLIO UE

5

- Presidenza lituana della UE
- Consiglio UE Trasporti: il COREPER approva Connecting Europe Facility

ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

7

- IBTTA: la marcia verso l'interoperabilità del telepedaggio

LEGISLAZIONE E COMUNICAZIONI

9

CALENDARIO EVENTI

11

GLOSSARIO

12

► Riunione della commissione TRAN (Trasporti e Turismo)

L'8 ed il 9 luglio scorsi ha avuto luogo a Bruxelles l'ultima riunione della commissione TRAN (Trasporti e Turismo) prima della pausa estiva. Oltre ad ascoltare le priorità della Presidenza lituana della UE da parte del Ministro dei Trasporti e delle Comunicazioni Rimantas Sinkevicius (vedasi rubrica Consiglio UE a pag. 5), gli eurodeputati hanno altresì discusso, tra i vari temi, la Relazione cosiddetta *CARS 2020*, affidata all'eurodeputato Oldrich Vlasak della Repubblica ceca, appartenente al gruppo politico europeo ECR (gruppo dei conservatori e riformisti europei). *CARS 2020* è il Piano d'azione per il rilancio dell'industria automobilistica europea, presentato dalla Commissione europea, ed in particolare su iniziativa del Commissario all'industria On. Antonio Tajani, nel novembre del 2012, con l'obiettivo di accrescere la competitività mondiale della UE nell'ambito della produzione di automobili e creare altresì dei posti di lavoro altamente qualificati nel settore. Il Relatore ha accolto in linea generale le proposte della Commissione europea al riguardo, sottolineando tuttavia che si tratta di previsioni troppo ottimistiche, se si tiene conto dell'attuale recessione del mercato automobilistico in tutta Europa; per queste ragioni, l'eurodeputato Vlasak ha suggerito di condurre una previa valutazione d'impatto sul settore, prima di procedere a presentare proposte legislative ed

ha chiesto altresì che la BEI (Banca europea per gli Investimenti) intervenga a finanziare lo sviluppo di infrastrutture per l'utilizzazione di carburanti alternativi in Europa, tema che è anche oggetto di una proposta di Direttiva ritenuta prioritaria dall'attuale Presidenza lituana della UE, come spiegato nella rubrica del Consiglio UE a pag. 5 del presente Bollettino. La Relazione Vlasak dovrebbe essere nuovamente discussa e poi votata in sede di commissione TRAN a metà settembre per poi passare al voto del Parlamento europeo in plenaria presumibilmente nel corso del mese di novembre.

Gli eurodeputati della commissione TRAN hanno inoltre ascoltato i rappresentanti della Commissione europea in merito all'esito del bando di gara TEN-T (Reti Transeuropee di Trasporto) dello scorso novembre, volto a selezionare alcuni progetti per un co-finanziamento comunitario da realizzarsi attraverso i fondi residui delle TEN-T relativi al precedente periodo di programmazione finanziaria 2007-2013; per quel che riguarda in particolare il nostro settore sono stati selezionati due progetti di interesse, uno relativo allo sviluppo di un servizio europeo di telepedaggio regionale (cosidetto REETS – *Regional European Electronic Tolling System*) con il coinvolgimento di sette Stati membri, paesi nei quali si registrano i più alti livelli di traffico stradale, ed un altro relativo alla realizzazione di una Piattaforma

europea per sviluppo dei servizi ITS (Sistemi Intelligenti di Trasporto), piattaforma che sarà denominata EIP (*European ITS Platform*). Sulla prosecuzione di ambedue i progetti daremo puntuali informazioni nelle successive edizioni del nostro Bollettino.

La commissione TRAN si riunirà nuovamente dopo la pausa estiva giovedì 5 settembre, giornata nella quale è prevista anche la presentazione di uno studio realizzato dal Dipartimento Politica dei Trasporti del Parlamento europeo in merito alla possibile introduzione alla circolazione dei cosiddetti *megatruck* o *gigaliners*, i mezzi pesanti di peso e dimensioni superiori alla vigente normativa europea, tema che abbiamo più volte affrontato nelle precedenti edizioni del nostro Bollettino e sul quale, come si ricorderà, il Parlamento europeo e la Commissione europea non si sono quasi mai trovati concordi: anche su questo argomento daremo puntuale informazione dei successivi sviluppi.

VERSIONE ITALIANA

► Programma Interreg III b: Il progetto TranSAFE-Alp per la sicurezza lungo la rete autostradale alpina

Il progetto TranSAFE-Alp è un'iniziativa sviluppata nell'ambito del programma di cooperazione interregionale Interreg IIIB Spazio Alpino 2007-2013, finalizzata alla capitalizzazione di esperienze nel settore della gestione integrata della sicurezza (*security e safety*) delle infrastrutture di trasporto dell'area alpina.

Al Progetto hanno partecipato 12 partner internazionali (austriaci, tedeschi, italiani e sloveni), tra cui Aiscat Servizi. TranSAFE-Alp è stato, inoltre, promosso da sei Istituzioni (ÖBB – Ferrovie austriache, DLR – Centro Aerospaziale tedesco, Ministero dell'Ambiente e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti italiani, Ministero delle Infrastrutture sloveno e Regione Lombardia), che hanno aderito in qualità di osservatori.

Il Progetto mira a supportare gli operatori di trasporto nella gestione integrata delle emergenze lungo le infrastrutture transnazionali, attraverso strumenti di cooperazione basati sia su tecnologie avanzate che su logiche funzionali condivise.

Le fasi progettuali hanno riguardato:

1. l'implementazione di un modello trasportistico con i dati relativi alla vulnerabilità della rete autostradale delle Alpi, nonché la capitalizzazione di procedure di gestione dell'emergenza in caso di indisponibilità prolungata di valichi alpini di collegamento;
2. lo sviluppo di una piattaforma WebGIS sperimentale (deno-

minata JITES - *Joint Integrated ICT-Technologies for Emergency and Security – management*), per supportare le azioni transnazionali che dovrebbero essere intraprese in caso di emergenza;

3. l'organizzazione di simulazioni pilota su scenari di intervento condivisi attraverso la piattaforma messa a punto.

In qualità di leader del WP4 (*Work Package n. 4, denominato Transnational framework*), Aiscat Servizi ha coordinato le attività relative alla definizione e all'analisi di un quadro operativo transnazionale in materia di sicurezza/emergenza della rete di trasporto dello Spa-



zio Alpino, attraverso lo strumento modellistico appositamente implementato. In tale contesto, è stato inoltre effettuato un *benchmark* dei sistemi ICT/ITS (*Information and Communication Technology / Intelligent Transport Systems*), delle procedure attuate in caso di emer-

genze stradali e dei progetti già condotti nel campo della gestione del traffico.

L'evento finale del progetto si è tenuto lo scorso 25 luglio 2013 presso Villa Contarini - Regione del Veneto, Piazzola Sul Brenta (Padova – Italia).

Per ulteriori informazioni è possibile consultare il sito web www.transafe-alp.eu o scrivere a direzione@aiscatservizi.com.

Si ringrazia la collega Ing. Selenia Perelli di Aiscat Servizi per aver fornito il contenuto del presente articolo, in lingua italiana e inglese.



ENGLISH VERSION

► Interreg III b Program: TranSAFE-Alp EU project for safety along the Alpine motorways network

The TranSAFE-Alp project is an initiative developed within the trans-regional cooperation program Interreg IIIB Alpine Space 2007-2013, aimed at capitalizing experiences in the field of integrated management of security and safety along transport infrastructure of the



Alpine Space.

Twelve international partners (from Austria, Germany, Italy and Slovenia) have been participating to the Project – among them Aiscat Servizi. Furthermore, TranSAFE-Alp has been endorsed by six Institutions (OBB – Austrian railways, DLR – German Aerospace Center), Italian Ministry of Environmental, Italian Ministry of Infrastructure and Transport, Slovenian Ministry of Infrastructure and Lombardia Region), as observers.

The project aims at supporting transport operators in the integrated emergencies management along trans-national network, through cooperation tools based on state of the art technologies as well as shared functional logic.

The project phases were:

1. implementation of a transportation modeling tool with specific data about the Alpine motorways network vulnerability, as well as capitalization of emergency management procedures in the event of prolonged blockage of Alpine links;
2. development of a WebGIS based experimental platform (called JITES - Joint Integrated ICT-Technologies for Emergency and Security – management), aimed at supporting the trans-national actions that should be put in place in case of emergency;
3. organization of pilot simulations, based on the shared intervention scenarios by the said platform.

framework also a benchmarking has been realized about ITS/ICT (Intelligent Transport Systems / Information and Communication Technology) systems, about the procedures activated in case of road emergency and about previous projects in the traffic management field.

The project's final event took place last 25th July 2013, at the Villa Contarini - Regione del Veneto, Piazzola Sul Brenta (Padua – Italy).

For further information, please visit the website www.transafe-alp.eu or send an email to direzione@aiscatservizi.com.

As leader of WP4 (Work Package nr. 4, called Transnational framework), Aiscat Servizi coordinated the activities regarding the definition and the analysis of a trans-national operational framework in the field of security/emergency of the Alpine Space transport network, by means of the transport modeling tool developed for the specific task. In that



► Presidenza lituana della UE

Il 1° luglio scorso la Lituania ha assunto la Presidenza semestrale dell'Unione europea e, come consueto, il programma di lavoro presidenziale è stato illustrato alle diverse commissioni parlamentari dai Ministri responsabili delle singole politiche comunitarie. Il logo scelto dalla Lituania rappresenta l'Europa unita, i cui Stati membri intendono lavorare insieme, rafforzare i comuni valori di appartenenza all'Europa ed affrontare le sfide a cui la UE è chiamata a rispondere. I colori del logo simboleggiano le strette relazioni tra la Lituania, i paesi baltici e le regioni del nord Europa, mentre il blu scuro ripreso dalla bandiera della UE rappresenta i valori e le iniziative comunitarie condivise fra tutti gli Stati membri; infine, la ghirlanda in alto a destra riprende i colori della bandiera nazionale lituana, completando il cerchio del logo. Il motto a cui si ispira il lavoro della presidenza lituana è: *"For a Credible, Growing and Open Europe"*, per un'Europa credibile, in crescita ed aperta.

Per quel che riguarda in particolare il **settore dei trasporti**, è intervenuto dinanzi agli eurodeputati della commissione TRAN del Parlamento europeo il Ministro lituano dei Trasporti e delle Comunicazioni Rimantas Sinkevicius, il quale ha sottolineato i seguenti punti prioritari, relativi all'intermodalità ed al trasporto terrestre, sui quali la Lituania fonderà la sua azione nel secondo semestre del 2013:

- portare avanti i negoziati, ed auspicabilmente raggiungere un accordo politico, sulla proposta di Direttiva relativa allo sviluppo di carburanti alternativi, volta a ridurre la dipendenza energetica della UE, nonché a contribuire ad un ambiente più pulito per i cittadini europei ed a rafforzare la competitività delle imprese comunitarie;
- contribuire al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile nel più ampio quadro della Strategia Europa 2020 e, in tale ambito, concludere i negoziati sul Regolamento relativo alla revisione delle funzioni e dei compiti dell'Agenzia europea GNSS, attraverso l'auspicabile raggiungimento di un generale accordo politico in seno al Consiglio UE;
- raggiungere un accordo con il Parlamento europeo sul pacchetto relativo ai controlli tecnici periodici dei veicoli, al fine di contribuire ad accrescere i livelli di sicurezza stradale nella UE, in ottemperanza alle indicazioni del Libro Bianco Trasporti e del IV° Programma comunitario per la sicurezza stradale 2011-2020.

Il resto del programma è concentrato sul trasporto aereo (tutela dei diritti dei passeggeri), ferroviario (finalizzazione del cosiddetto IV Pacchetto ferroviario) e marittimo (elaborazione di linee guida comunitarie su una politica UE per i porti marittimi). Da notare che non è stata fatta menzione alcuna di una possibile proposta

legislativa sul tema cosiddetto del *road charging*, ovvero della tariffazione stradale, più volte invece preannunciata dai servizi della Commissione europea; secondo quanto riferito da fonti brussellesi, è assai probabile che il tema venga in ogni caso analizzato anche in sede di Consiglio UE, tuttavia, per quel che riguarda un'effettiva proposta di revisione legislativa, è ipotizzabile



FONTE: SITO INTERNET DELLA PRESIDENZA LITUANA DELL'UNIONE EUROPEA [HTTP://WWW.EU2013.LT/EN/PRESIDENCY-AND-EU/LOGO_AND_VISUAL_STYLE](http://www.eu2013.lt/en/presidency-and-eu/logo_and_visual_style)

un rinvio ad una delle Presidenze successive della UE, tenendo anche conto del fatto che, a partire dalla primavera del 2014, le attività delle Istituzioni comunitarie saranno in prevalenza incentrate sulla gestione dell'ordinaria amministrazione, in prossimità delle elezioni politiche parlamentari e del conseguente rinnovo del mandato legislativo per il periodo 2014-2019: il tema del *road charging* sarà comunque oggetto di monitoraggio nel nostro Bollettino e forniremo aggiornamenti in materia nelle prossime edizioni.

► Consiglio UE Trasporti: il COREPER approva Connecting Europe Facility

Il Comitato dei Rappresentanti Permanenti del Consiglio UE, nella sua formazione Trasporti, ha dato il proprio accordo, lo scorso 10 luglio, al documento di compromesso sul meccanismo per l'interconnessione delle reti di trasporto, energia e telecomunicazioni meglio conosciuto come CEF (*Connecting Europe Facility*), che rappresenta anche, come più volte illustrato in precedenti edizioni del nostro Bollettino, la struttura finanziaria delle nuove Reti Transeuropee di Trasporto per il periodo di programmazione 2014-2020. L'accordo sul CEF è stato a lungo rinviato poiché le Istituzioni comunitarie non riuscivano a trovare un compromesso sull'adozione dell'intero bilancio comunitario relativo allo stesso periodo di programmazione, compromesso che invece è stato raggiunto all'inizio di luglio, con l'accordo su una cifra complessiva di circa 1.000 Mld dalla quale, ovviamente, dipendevano tutte le voci di spesa della UE, incluso il CEF e, di conseguenza, l'allocazione finanziaria per le TEN-T, le Reti transeuropee di Trasporto.

Si rammenta che il bilancio globale comunitario o QFP (Quadro Finanziario Pluriennale) ha ottenuto un accordo del Parlamento europeo in plenaria lo scorso 2 luglio (dopo l'accordo in Consiglio europeo del 27 giugno scorso), con l'inclusione tuttavia di una clausola di revisione in modo che il Parlamento europeo e la Commissione europea che saranno creati con la nuova legislatura post elezioni del 2014 possano esprimersi, ed eventualmente proporre delle revisioni, su un bilancio che altrimenti non potrebbe essere modificato sino

alla fine del loro mandato. In tal modo la Commissione europea dovrà presentare un riesame del funzionamento del QFP, avendo riguardo alla situazione economica del momento e si cercherà anche, per il futuro, di allineare la durata del QFP, che oggi è di sette anni, a quella del mandato legislativo di cinque anni, obiettivo per il quale ovviamente è necessaria un'apposita proposta di carattere legislativo.

Per quel che riguarda il CEF, l'accordo del Consiglio UE in sede di COREPER prevede che saranno stanziati 30 Mld di Euro, dei quali 23 saranno destinati al settore dei trasporti, 5 all'energia e 1 Mld alle telecomunicazioni, il che riduce notevolmente gli stanziamenti inizialmente previsti e chiesti dalla Commissione europea e sostenuti dal Parlamento europeo (50 Mld in totale, di cui 31,5 ai trasporti): il taglio rientra infatti nella generale diminuzione delle risorse comunitarie per il periodo 2014-2020. Il compromesso raggiunto in sede di COREPER deve solamente ottenere l'avallo formale del *plenum* del Consiglio UE (probabilmente ad ottobre) e del Parlamento europeo che già, in occasione della riunione della commissione TRAN del 9 luglio scorso, ha votato il CEF e l'accordo sulle TEN-T con 34 voti a favore, 7 contrari e 2 astensioni. Rammentiamo che le nuove linee guida TEN-T seguono un nuovo approccio non più improntato ai progetti prioritari TEN-T com'è stato finora, bensì ispirato ad una metodologia di duplice articolazione delle TEN-T: sarà infatti realizzata, alla scadenza del 2030, una "rete globale"

(cosiddetta **comprehensive network**) caratterizzata dalle attuali reti nazionali stradali, ferroviarie, portuali, aeroportuali e di vie navigabili, alla quale si sovrapporrà, entro il 2050, 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 saranno alla base dello sviluppo coordinato dell'infrastruttura nell'ambito della rete centrale. Detti corridoi dovranno interessare almeno tre modi di trasporto, tre Stati membri della UE e due sezioni transfrontaliere, collegando gli Stati membri interessati ed i relativi soggetti attivi nel settore dei trasporti, come ad esempio i gestori dell'infrastruttura e gli utenti. Inoltre, delle specifiche "Piattaforme di corridoio" saranno presiedute da coordinatori europei che riuniranno tutte le parti interessate al corridoio in questione, fungendo così da strumento di garanzia e trasparenza nello sviluppo del Corridoio stesso.

Nelle edizioni autunnali del nostro Bollettino daremo ovviamente informazioni sull'adozione legislativa finale dei due Regolamenti CEF e TEN-T e della loro pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della UE.

► IBTTA: la marcia verso l'interoperabilità del telepedaggio

L'IBTTA, l'Associazione mondiale degli operatori e dei gestori di infrastrutture stradali a pedaggio, di cui l'AISCAT è membro attivo da molti anni, ha organizzato a Denver, nello Stato del Colorado, dal 21 al 23 luglio scorsi, la sua Conferenza annuale sugli sviluppi relativi all'interoperabilità del telepedaggio, tema centrale attualmente in Nord America ma anche in Europa, soprattutto con il prossimo avvio del già citato progetto relativo allo sviluppo di un servizio europeo di telepedaggio regionale (cosidetto REETS – *Regional European Electronic Tolling System*), di cui si è accennato nella rubrica del presente Bollettino a pag. 2.

Possiamo pertanto dire, senza ombra di dubbio, che il tema dell'interoperabilità è al momento quello sul quale è maggiormente focalizzata l'attenzione dell'industria del pedaggio, in Europa, come negli Stati Uniti e anche in altre parti del mondo. La scelta di Denver per il Summit sull'interoperabilità non è stata casuale: in Colorado infatti, ed in particolare lungo l'autostrada E-470 che ha ospitato l'evento, è stato introdotto con successo quattro anni fa un sistema di telepedaggio interoperabile fondato sulla tecnologia AET (*All Electronic Tolling*), che è stato ampiamente illustrato dai rappresentanti della E-470, attraverso un excursus relativo alla sua introduzione ed al suo sviluppo, presentato dal Direttore Esecutivo della E-470, nonché membro del Board IBTTA, John McCuskey, dal Vice Direttore della E-470 David Kristick e dall'intero staff della società autostradale, che

si è soffermato tanto sugli aspetti tecnici dell'introduzione del sistema AET, quanto sugli aspetti relativi ai rapporti con la clientela ed alle numerose attività di comunicazione che sono state portate avanti, già prima del 2009 e successivamente dopo l'immediata applicazione dell'AET, da parte della E-470 affinché il sistema potesse divenire pienamente operativo. Nel corso della presentazione è stato anche ricordato il compianto Ed Delozier, già Direttore Esecutivo della E-470, scomparso prematuramente nell'aprile del 2010, allorché si accingeva a divenire Presidente dell'IBTTA e designato postumo, all'unanimità, Presidente Onorario dell'Associazione mondiale: Ed Delozier si era notevolmente impegnato per la corretta applicazione del sistema AET lungo la E-470 ed ha ampiamente contribuito, con il suo operato, alla diffusione ed alla tutela del concetto di pedaggio in Colorado ed all'interno dell'IBTTA. L'Associazione mondiale è peraltro al momento pienamente coinvolta nel portare avanti la propria campagna di comunicazione sulla promozione del pedaggio come lo strumento più efficace ed affidabile per il finanziamento, la costruzione, la realizzazione, la manutenzione ed il miglioramento di infrastrutture stradali efficienti, sicure e sostenibili a beneficio degli utenti e dei cittadini, a fronte di bilanci pubblici attualmente assai scarsi a causa della crisi economica a livello internazionale.

Nel corso del Summit di Denver l'IBTTA ha anche fornito ai propri membri ed ai partecipanti

un aggiornamento sulle attività del suo comitato Interoperabilità (*Interoperability Committee*), presieduto da Marty Stone, il cui principale compito è quello di assistere le agenzie e le società statunitensi membri dell'IBTTA a raggiungere l'obiettivo volto alla realizzazione dell'interoperabilità del telepedaggio a livello nazionale, negli Stati Uniti ed in Canada, entro il 2016, in ottemperanza a quanto previsto nella legislazione federale cosidetta MAP 21 (*Moving Ahead for Progress in the 21st Century Act*), adottata nell'estate del 2012 dal Congresso statunitense. È interessante notare come numerosi aspetti, sia di carattere tecnico che istituzionale, delle citate previsioni legislative, siano assai simili a quelle europee, con la sola differenza relativa al fatto che la legislazione europea in materia di interoperabilità del telepedaggio, volta a realizzare il noto sistema EETS (*European Electronic Tolling System*, Sistema europeo di esazione del pedaggio elettronico), è obbligatoria ed alquanto dettagliata per gli Stati membri della UE, laddove quella statunitense fornisce delle linee guida che gli Stati sono tenuti ad applicare. L'*Interoperability Committee* dell'IBTTA, come illustrato da Marty Stone a Denver, sta mettendo a punto il piano d'azione per la realizzazione dell'interoperabilità del telepedaggio a larga scala nazionale entro luglio del 2016, pur procedendo per tappe "regionali", analogamente a quanto sta avvenendo anche in Europa. Il Comitato è inoltre suddiviso in tre sotto-comitati, incaricati rispettivamente delle operazioni

relative all'infrastruttura stradale (e quindi di tutto ciò che riguarda le attività di test e certificazione dei cosiddetti *transponders* utilizzati per l'esazione elettronica del pedaggio lungo la rete autostradale statunitense e nord-americana, con relativa analisi dell'impatto economico delle possibili tecnologie impiegate), delle operazioni di back-office (relative all'elaborazione di un approccio condiviso tra le agenzie e le società autostradali interessate per lo scambio delle informazioni relative alle transazioni finanziarie per il pagamento del pedaggio, prima a livello regionale e poi nazionale) e, infine, delle attività di marketing e comunicazione: questo sotto-comitato è incaricato in particolare di sviluppare una simbologia armonizzata relativa all'interoperabilità del telepedaggio nazionale, nonché all'elaborazione di un'immagine coordinata di comunicazione sull'interoperabilità da rivolgersi agli utenti della strada.

Le numerose similitudini ed analogie tra l'introduzione dell'interoperabilità del telepedaggio nordamericano ed europeo, sono state ampiamente analizzate nel corso di una sessione di confronto tra le due realtà, alla quale hanno preso parte rappresentanti dell'ASECAP e delle Associazioni nazionali di categoria e società autostradali che ne fanno parte (AISCAT, ASFA, ASFINAG), nonché rappresentanti dei cosiddetti *EETS Providers*, ovvero i fornitori del servizio europeo di telepedaggio (a Denver era presente una rappresentante della SHELL). Interessante l'intervento del fondatore e Presidente di Transportation Innovation Harold Worrall, già Presidente dell'IBTTA nel 2002, il quale ha efficacemente riassunto i vari interventi della

sessione ed ha sottolineato come i sistemi di telepedaggio regionali e nazionali, in Europa quanto negli Stati Uniti, si rivolgano a due tipologie di utenti: ai conducenti di mezzi pesanti ed ai conducenti di veicoli leggeri; al riguardo Harold Worrall ha detto che, mentre a livello più ampio, a respiro nazionale, l'interoperabilità riguarda prevalentemente il trasporto di merci e quindi i mezzi pesanti e su di essi deve essere maggiormente focalizzata, invece l'interoperabilità di carattere regionale, che già esiste e funziona con successo in Europa e nel Nord America, rimane e rimarrà anche in futuro sempre più orientata ad una clientela, ad un'utenza relativa ai veicoli leggeri: questo è un aspetto che, come ribadito da Harold Worrall, deve essere preso in considerazione da tutti coloro che operano nel settore e anche da coloro che sono chiamati a prendere decisioni di carattere politico a livello locale e nazionale. Da parte europea, soprattutto attraverso l'intervento dell'austriaco Anton Sieber, Direttore di Asfinag International, è stato più volte sottolineato come il successo dell'applicazione di un sistema regionale di telepedaggio interoperabile - attraverso il progetto REETS, preludio del futuro EETS - dipenda dall'esistenza non tanto di soluzioni tecnologiche che già esistono e sono operative in alcune aree dell'Europa, quanto piuttosto dall'affidabilità, ancora da dimostrare, di un *business model* efficace e realizzabile.

Il Summit di Denver ha analizzato anche altre tematiche tecnologiche, tra cui l'applicazione delle cosiddette *Priced Managed Lanes*, già ampiamente diffuse negli Stati Uniti e più in generale nel Nord

America: si tratta sostanzialmente di corsie autostradali "gestite" attraverso l'applicazione di una diversa tariffazione, per offrire ai clienti ed agli utenti la possibilità di scegliere di percorrere strade meno congestionate e poter in tal modo rispondere alle loro esigenze di mobilità; è vero tuttavia che l'esistenza di dette corsie su di una stessa tratta autostradale è resa possibile dalla notevole ampiezza delle carreggiate presente lungo le infrastrutture stradali nordamericane, difficilmente ripetibile ad esempio di Europa, benché la Francia sia allo stato attuale particolarmente interessata allo sviluppo dei sistemi e delle tecnologie relative alle *Priced Managed Lanes*.

Per maggiori informazioni sul Summit di Denver, è possibile visitare la sezione del sito dell'IBTTA relativa all'evento al seguente link:

<http://www.ibtta.org/Events/pastpresdetail.cfm?ItemNumber=6798&RDtoken=46409&userID=>

nonché scaricare il documento contenente un dettagliato riassunto della Conferenza sull'interoperabilità del telepedaggio, redatto dall'IBTTA, al seguente indirizzo:

<http://www.ibtta.org/files//2013/PDFs/2013%20Summit%20on%20AETC%20ML%20IOP%20Thematic%20Report.pdf>

► GU L

- Decisione del Consiglio, del 10 giugno 2013, sulla conclusione, a nome dell'Unione europea, del protocollo di attuazione della convenzione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti, (protocollo sui trasporti). **GU L 177 del 28.06.2013**
- Decisione di esecuzione della Commissione, del 27 giugno 2013, relativa all'approvazione dell'alternatore ad efficienza di generazione «Valeo Efficient Generation Alternator» come tecnologia innovativa per la riduzione delle emissioni di CO2 delle autovetture a norma del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio. **GU L 179 del 29.06.2013**
- Decisione del Consiglio europeo, del 28 giugno 2013, che stabilisce la composizione del Parlamento europeo. **GU L 181 del 29.06.2013**
- Rettifica del regolamento (UE) n. 1230/2012 della Commissione, del 12 dicembre 2012, che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i requisiti di omologazione per le masse e le dimensioni dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 353 del 21.12.2012). **GU L 184 del 3.07.2013**
- Informazione relativa all'entrata in vigore del protocollo di attuazione della convenzione delle Alpi del 1991 nell'ambito dei trasporti (Protocollo sui Trasporti). **GU L 206 del 2.08.2013**
- Decisione del Consiglio, del 27 giugno 2013, relativa alla posizione che deve essere adottata, a nome dell'Unione europea, in sede di comitato amministrativo della convenzione TIR con riguardo alla proposta di modifica della convenzione doganale relativa al trasporto internazionale di merci accompagnate da carnet TIR (convenzione TIR del 1975). **GU L 209 del 3.08.2013**

► GU C

- Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla «Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (UE) n. 912/2010 che istituisce l'Agenzia del GNSS europeo»COM(2013) 40 final — 2013/0022 (COD). **GU C 198 del 10.07.2013**
- Relazione speciale n. 3/2013 «I programmi Marco Polo sono stati efficaci nel trasferire il traffico merci su strada verso altre modalità di trasporto?». **GU C 203 del 17.07.2013**
- Relazione speciale n. 5/2013 «I fondi erogati per le strade nell'ambito della politica di coesione sono ben utilizzati?». **GU C 203 del 17.07.2013**
- Orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale 2014-2020. **GU C 209 del 23.07.2013**
- Raccomandazione del Consiglio, del 9 luglio 2013, sul programma nazionale di riforma 2013 dell'Italia e che formula un parere del Consiglio sul programma di stabilità dell'Italia 2012-2017. **GU C 217 del 30.07.2013**

- Raccomandazione del Consiglio, del 9 luglio 2013, sull'attuazione degli indirizzi di massima per le politiche economiche degli Stati membri la cui moneta è l'euro. **GU C 217 del 30.07.2013**
- Nota esplicativa — Documento di accompagnamento delle raccomandazioni del Consiglio agli Stati membri nell'ambito del semestre europeo 2013. **GU C 217 del 30.07.2013**
- Parere del Comitato delle regioni sulla «Revisione della direttiva concernente la valutazione dell'impatto ambientale». **GU C 218 del 30.07.2013**
- Invito a presentare osservazioni in merito al progetto di regolamento della Commissione relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti «de minimis». **GU L 229 dell'8.08.2013**

► COM e SEC ¹

- PROGETTO di bilancio generale dell'Unione europea per l'esercizio 2014 - Introduzione generale - Stato generale delle entrate - Stato generale delle entrate e delle spese per sezione. **COM (2013) 450 def. del 28.06.2013**
- COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS Public-private partnerships in Horizon 2020: a powerful tool to deliver on innovation and growth in Europe. **COM (2013) 494 fin. del 10.07.2013**

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

- Denver, Colorado (USA), 21-23 luglio 2013

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

FUTURI

- Vilnius, Lituania, 16 settembre 2013

3rd IRU/EU Road Transport Conference organizzata dall'IRU (International Road Union) di concerto con la Presidenza lituana della UE e con la Commissione europea, www.iru.org/en_irueu3

- Vancouver, Canada, 22-25 settembre 2013

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

- Istanbul, Turchia, 9-10 ottobre 2013

"Turkey & Black Sea region PPP & Project finance conference", Conferenza sui PPP e la finanza di progetto in Turchia e nella regione del Mar Nero, organizzata da FlemingEurope: <http://finance.flemingeurope.com/turkey-ppp-conference>

- Bruxelles, Belgio, 15 ottobre 2013

European Transport Forum, con la partecipazione della Commissione europea DG MOVE: <http://www.europantransportforum.eu>

- Tallin, Estonia, 16-18 ottobre 2013

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

- Deauville, Normandia, Francia, 27-29 ottobre 2013

International Technology Workshop dell'IBTTA con una sessione comune ASECAP/IBTTA focalizzata sulla promozione del pedaggio, www.ibtta.org

- Anversa, Belgio, 6-7 novembre 2013

Conference "Global challenges in PPP : cross-sectoral and cross-disciplinary solutions?", Conferenza sulle sfide mondiali dei PPP: soluzioni settoriali o soluzioni interdisciplinari?, organizzata dal Dipartimento per i Trasporti e l'Economia dell'Università di Anversa: http://www.ua.ac.be/main.aspx?c=*TPR&n=112187

- Washington DC, Stati Uniti, 12-16 gennaio 2014

Transportation Research Board 93rd Annual Meeting, 93a edizione dell'Annual Meeting TRB (Transportation Research Board: <http://www.trb.org/AnnualMeeting2014/AM2014Program.aspx>)

- Andorra, 4-7 February 2014

PIARC XIV edition of the International Winter Road Congress, XIV edizione del Congresso Internazionale sulla Viabilità Invernale dell'AIPCR: www.piarc.org

AIPCR:	<i>Association Mondiale de la Route</i> – Associazione Mondiale della Strada
DG MOVE:	Direzione Generale “Mobilità e Trasporti” - Commissione europea
EGNOS:	<i>European geostationary navigation overlay system</i> - Sistema geostazionario europeo di navigazione di sovrapposizione
ERF:	<i>European Union Road Federation</i>
GALILEO:	Programma europeo di radionavigazione satellitare
GNSS:	<i>Global Navigation Satellite System</i> - Sistema satellitare globale di navigazione
GU:	Gazzetta ufficiale dell’Unione europea
IBTTA:	<i>International Bridge Tunnel and Turnpike Association</i>
ITF:	<i>International Transport Forum</i>
ITS:	<i>Intelligent Transport Systems</i> – Sistemi intelligenti di trasporto
ITRE:	Commissione Industria e Ricerca presso il Parlamento europeo
JURI:	Commissione per gli Affari Giuridici presso il Parlamento europeo
LGTT:	<i>Loan Guarantee Instrument for TEN-T</i> – strumento di garanzia dei prestiti per le TEN-T
OBE/OBU:	<i>On Board Equipment/On Board Unit</i> – 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)