



FONTE: SITO INTERNET DEL CONGRESSO EUROPEO ITS, [HTTP://WWW.ITSINEUROPE.COM](http://www.itsineurope.com)

LA DECIMA EDIZIONE DEL CONGRESSO EUROPEO ITS SI SVOLGERÀ IN FINLANDIA, AD HELSINKI, DAL 16 AL 19 GIUGNO 2014. L'EVENTO, ORGANIZZATO IN PARTENARIATO CON LA COMMISSIONE EUROPEA, ED IN PARTICOLARE CON LE DIREZIONI GENERALI DEL COMMISSARIO RESPONSABILE DEI TRASPORTI SIIM KALLAS, DELLA COMMISSARIA RESPONSABILE DELL'AGENDA DIGITALE EUROPEA NEELIE KROES E DELLA COMMISSARIA RESPONSABILE DELLA RICERCA MAÏRE GEOGHEGAN-QUINN, SARÀ INTITOLATO "ITS IN YOUR POCKET: PROVEN SOLUTIONS DRIVING USER SERVICES" (I SISTEMI ITS IN TASCA: SOLUZIONI CONSOLIDATE E AFFIDABILI PER LA FORNITURA DI SERVIZI AGLI UTENTI). OLTRE ALLE CONSUETE TEMATICHE LEGATE AL MONDO DEI SISTEMI INTELLIGENTI DI TRASPORTO, CHE SARANNO SVILUPPATE NEL CORSO DI SESSIONI TECNICHE E DI COSIDETTE SESSIONI DI "SPE-

CIALE INTERESSE" COM'È ORMAI TRADIZIONE IN TUTTI GLI EVENTI ITS EUROPEI, GLI ORGANIZZATORI FINLANDESI DEL DECIMO CONGRESSO HANNO INDIVIDUATO ANCHE QUATTRO SPECIFICHE TEMATICHE PER LE SESSIONI ESECUTIVE, LEGATE ALLA PARTICOLARE CONDIZIONE CLIMATICA E COLLOCAZIONE GEOGRAFICA DELLA FINLANDIA, NONCHÉ ALLO SVILUPPO DELLA SUA INDUSTRIA DI TELECOMUNICAZIONI. I QUATTRO TEMI SONO I SEGUENTI: 1. I SERVIZI ITS IN ROAMING; 2. I SISTEMI ITS PER LA GESTIONE DELLA VIABILITÀ INVERNALE. 3. REALIZZARE PROFITTO ATTRAVERSO I SISTEMI ITS. 4. LA COOPERAZIONE UE-RUSSIA. PER MAGGIORI INFORMAZIONI SULL'EVENTO DI HELSINKI E PER EVENTUALMENTE INVIARE PROPOSTE DI COMUNICAZIONI TECNICHE, VISITARE IL SITO CONGRESSUALE AL SEGUENTE INDIRIZZO: [HTTP://WWW.ITSINEUROPE.COM](http://www.itsineurope.com)

PARLAMENTO EUROPEO

► nel corso delle sessioni autunnali della commissione TRAN, svoltesi a Bruxelles nei mesi di settembre ed ottobre, fra i temi che hanno maggiormente dominato le discussioni degli eurodeputati emerge senza dubbio la proposta di modifica della Direttiva 96/53 su peso e dimensioni dei mezzi pesanti, inserita nel più ampio dibattito relativo alla possibilità di introdurre alla circolazione i cosiddetti *megatrucks* o *gigaliners*, i mezzi pesanti con dimensioni e peso ampiamente superiori alla normativa vigente, tema che ha visto forti contrapposizioni tra il Parlamento europeo e la Commissione europea, in particolare i servizi del Commissario ai Trasporti Kallas. Già più di un anno fa il Commissario Kallas dichiarò che, in virtù di una reinterpretazione della Direttiva, gli Stati membri che lo avessero desiderato, sarebbero stati autorizzati a consentire il transito dei *gigaliners* sul loro territorio nazionale.

CONSIGLIO

► si è svolta a Bruxelles, lo scorso 10 ottobre, la sessione autunnale del Consiglio UE Trasporti, presieduta dal Ministro dei Trasporti e delle Comunicazioni lituano Rimantas Sinkevicius, in rappresentanza della Presidenza lituana della UE. I Ministri hanno discusso per lo più questioni legate al trasporto marittimo e ferroviario; quanto ai temi orizzontali che interessano tutti i modi di trasporto, il Consiglio UE Trasporti ha adottato un orientamento politico generale su una proposta volta ad allineare il Regolamento relativo al funzionamento dell'Agenzia europea GNSS (preposta alla futura gestione di tutti i sistemi di radionavigazione satellitare) alle disposizioni relative al finanziamento ed alla nuova governance del sistema, già approvate dalle Istituzioni comunitarie lo scorso mese di aprile, la cui entrata in vigore è prevista per il 1° gennaio del 2014.

COMMISSIONE EUROPEA

si è svolta a Tallinn, in Estonia, dal 16 al 18 ottobre scorsi, la Conferenza annuale dei cosiddetti "*TEN-T Days*", organizzata dalla Commissione europea, DG MOVE, per fare il punto sullo sviluppo della politica comunitaria relativa alle Reti Transeuropee di Trasporto. Alla Conferenza hanno partecipato oltre mille delegati, tra i quali diciotto Ministri dei Trasporti, deputati del Parlamento europeo, rappresentanti del settore europeo dei trasporti. Il Commissario europeo ai Trasporti, Vice Presidente della Commissione europea, Siim Kallas ha presentato, in apertura dei lavori, la nuova politica europea per le infrastrutture di trasporto, che fonda le sue basi sulla revisione delle TEN-T e sull'ormai nota iniziativa *Connecting Europe Facility (CEF)*; la nuova politica è sostanzialmente volta a concentrare le risorse comunitarie su un minore numero di progetti TEN-T.

ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

l'IBTTA (*International Bridge, Tunnel and Turnpike Association*), l'Associazione mondiale delle concessionarie a pedaggio, ha celebrato l'ottantunesima edizione del suo Congresso annuale in Canada, nella città di Vancouver (provincia della *British Columbia*) dal 22 al 25 settembre 2013. L'evento è stato organizzato dall'IBTTA in cooperazione con la *Transportation Investment Corporation (TI Corp)*, società responsabile del progetto di miglioramento ed ampliamento dell'autostrada Port Mann, il più grande progetto infrastrutturale che sia mai stato realizzato nella storia della provincia della *British Columbia*. Tra i principali sponsors dell'evento anche la filiale canadese della società EGIS S.A., operante a livello internazionale nello sviluppo e nella realizzazione di grandi progetti infrastrutturali.

INDICE

PARLAMENTO EUROPEO

2

- Riunioni della commissione TRAN

COMMISSIONE EUROPEA

4

- *TEN-T Days* 2013
- L'Ecotaxe in Francia

CONSIGLIO UE

8

- Consiglio UE Trasporti

ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

9

- IBTTA: Annual Meeting di Vancouver

LEGISLAZIONE E COMUNICAZIONI

16

CALENDARIO EVENTI

18

GLOSSARIO

19

► Riunioni della commissione TRAN (Trasporti e Turismo)

Nel corso delle sessioni autunnali della commissione TRAN, svoltesi a Bruxelles nei mesi di settembre ed ottobre, fra i temi che hanno maggiormente dominato le discussioni degli eurodeputati emerge senza dubbio la proposta di modifica ¹ della Direttiva 96/53 su peso e dimensioni dei mezzi pesanti ², inserita nel più ampio dibattito relativo alla possibilità di introdurre alla circolazione i cosiddetti *megatrucks* o *gigaliners*, i mezzi pesanti con dimensioni e peso ampiamente superiori alla normativa vigente, tema che ha visto forti contrapposizioni, sin dal 2012, tra il Parlamento europeo e la Commissione europea, in particolare i servizi del Commissario ai Trasporti Kallas. Come si ricorderà, già oltre un anno fa il Commissario Kallas dichiarò che, in virtù di una reinterpretazione della Direttiva, gli Stati membri che lo avessero desiderato, sarebbero stati autorizzati a consentire il transito dei *gigaliners* sul loro territorio nazionale, purché ricorressero, in quegli Stati membri, le condizioni di sicurezza e di tutela dell'ambiente tali da permettere un simile transito. Non solo, la Commissione si pronunciò anche a favore del traffico transfrontaliero di *gigaliners* tra due Stati limitrofi che lo consentissero. I rappresentanti dei gruppi politici in seno al Parlamento

europeo espressero in tale sede le loro opinioni sulla questione, dichiarandosi per lo più contrari alla circolazione di questi mezzi per questioni di sicurezza stradale e di impatto ambientale; pochi altri eurodeputati, invece, sostennero il contrario, argomentando la loro posizione in senso opposto, ossia affermando che è possibile caricare maggiormente di merci un *gigaliner*, quindi effettuare meno transiti e dunque contribuire alla riduzione di emissioni di CO₂. Al di là tuttavia di queste considerazioni di merito e di opportunità o meno a consentire il transito di simili mezzi, il punto fondamentale per la TRAN e per il Parlamento europeo si riferiva a questioni di carattere procedurale e di rispetto dei ruoli delle Istituzioni comunitarie: il Commissario Kallas fu infatti duramente attaccato per aver agito da "legislatore" al posto del Parlamento e del Consiglio, attraverso un'interpretazione giuridica unilaterale della Direttiva anziché, come ci si sarebbe aspettato, tramite la presentazione di una proposta di revisione della Direttiva stessa sulla quale solo Parlamento e Consiglio si sarebbero potuti pronunciare. La diatriba Parlamento/Commissione è poi continuata anche successivamente, nel corso dei primi mesi del 2013, finanche con il coinvolgimento dei Presidenti

delle due Istituzioni ed è culminata nella presentazione di una proposta di revisione della Direttiva 96/53, pubblicata dalla Commissione europea lo scorso 15 aprile, sulla quale attualmente sta lavorando la commissione TRAN nella persona dell'**eurodeputato Jörg Leichtfried, austriaco** del gruppo politico dei socialisti, che è stato nominato Relatore della proposta per il Parlamento europeo. Sin dai primi dibattiti sull'argomento, Leichtfried si è mostrato assai contrario alla proposta legislativa, ritenendo invece necessario proibire la circolazione di questo particolare tipo di mezzi pesanti in tutta Europa, partendo dal presupposto che la conformazione geografica dell'Unione europea è assai variegata e che i paesi alpini come l'Austria non presentano le stesse caratteristiche della Scandinavia o di alcuni paesi pianeggianti del nord Europa. Leichtfried in particolare ha criticato la mancanza di uno studio preventivo, da parte della Commissione europea, in merito all'impatto di simili veicoli sulla sicurezza stradale in Europa. Il Relatore ha ricevuto in tal senso il sostegno di molti eurodeputati, laddove invece altri rappresentanti della commissione TRAN hanno dichiarato di ritenere più opportuno lasciare ai singoli Stati membri la decisione se far circolare o

1. Proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica la direttiva 96/53/CE, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale. *COM (2013) 195 def. del 15.04.2013*

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

meno i *gigaliners* sul loro territorio nazionale ed altri ancora hanno suggerito una soluzione alternativa, attraverso l'individuazione di specifici corridoi, previamente testati e certificati, lungo i quali questo tipo di mezzi pesanti sia abilitato a circolare. Il dibattito è stato alimentato anche da un'audizione pubblica sul tema, svoltasi in sede di commissione TRAN nella prima metà di settembre e dalla quale sono emerse le stesse posizioni contrastanti già espresse dai diversi gruppi politici.

Proprio mentre scriviamo la commissione TRAN sta avviando l'analisi della Relazione Leichtfried, sulla quale saranno depositati degli emendamenti entro la fine di novembre per una possibile discussione degli stessi presumibilmente all'inizio del 2014 ed una chiusura del dossier legislativo in sessione plenaria del Parlamento europeo prima della fine dell'attuale legislatura, ovvero nella primavera dell'anno venturo. Le prossime edizioni del nostro Bollettino riporteranno pertanto un aggiornamento puntuale in materia.

► TEN-T Days 2013

Si è svolta a Tallinn, in Estonia, dal 16 al 18 ottobre scorsi, la Conferenza annuale dei cosiddetti “TEN-T Days”, organizzata dalla Commissione europea, DG MOVE, per fare il punto sullo sviluppo della politica comunitaria relativa alle Reti Transeuropee di Trasporto. Alla Conferenza hanno partecipato oltre mille delegati, tra i quali diciotto Ministri dei Trasporti, deputati del Parlamento europeo, rappresentanti del settore europeo dei trasporti. Il Commissario europeo ai Trasporti, Vice Presidente della Commissione europea, Siim Kallas ha presentato, in apertura dei lavori, la nuova politica europea per le infrastrutture di trasporto, che fonda le sue basi sulla revisione delle TEN-T e sull’ormai nota iniziativa *Connecting Europe Facility (CEF)*; la nuova politica è sostanzialmente volta a concentrare le risorse comunitarie su un minore numero di progetti TEN-T, attraverso i quali sia possibile realizzare un concreto valore aggiunto europeo.

Come si ricorderà, *Connecting Europe Facility* è nata come iniziativa volta collegare ulteriormente l’Europa al fine di contribuire al completamento del Mercato Unico, nonché a co-finanziare progetti che realizzano i collegamenti mancanti delle reti e contribuire a rendere l’economia europea più verde, grazie all’introduzione di modi di trasporto meno inquinanti, a collegamenti a banda larga ad alta velocità e ad un’utilizzazione più diffusa delle energie rinnovabili, coerentemente con quanto già espresso nella *Strategia Europa 2020*. Il nuovo

approccio comunitario allo sviluppo delle infrastrutture non è più improntato ai progetti prioritari – come nella precedente programmazione - bensì ispirato ad una metodologia di duplice articolazione delle TEN-T, attraverso la realizzazione di 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 nuova rete centrale collegherà 94 porti europei con arterie ferroviarie e stradali, garantirà il collegamento di 38 aeroporti con le principali città europee attraverso la rete ferroviaria, realizzerà il miglioramento di 15.000 km di ferrovie attraverso la trasformazione delle tratte interessate in linee ad alta velocità e svilupperà 35 progetti transfrontalieri volti a ridurre la congestione. Complessivamente, il co-finanziamento accordato alla nuova politica infrastrutturale della UE sarà di 26 miliardi di Euro per il settore dei trasporti per il periodo 2014-2020, con una diminuzione di oltre cinque miliardi rispetto

a quanto inizialmente previsto dalla Commissione europea ed ampiamente sostenuto anche dal Parlamento europeo nel corso della procedura legislativa di adozione dei Regolamenti TEN-T e CEF; l’accordo interistituzionale successivo ai negoziati di trilogia fra Commissione, Consiglio UE e Parlamento, che ha anche sancito l’allocazione del suddetto co-finanziamento, si è concluso lo scorso mese di luglio.

La realizzazione della rete centrale verrà inoltre facilitata grazie all’adozione di un approccio per corridoi. Nove corridoi sono stati selezionati dalla Commissione europea (e non più dieci come inizialmente previsto nell’originaria proposta); essi saranno alla base dello sviluppo coordinato delle infrastrutture nell’ambito della rete centrale e dovranno interessare almeno tre modi di trasporto, tre Stati membri della UE e due sezioni transfrontaliere, collegando gli Stati membri interessati e coinvolgendo i relativi soggetti attivi nel settore dei trasporti, come ad esempio i gestori dell’infrastruttura e gli utenti. Illustriamo qui di seguito una breve descrizione dei nove corridoi:

- **Il corridoio scandinavo-mediterraneo**: si tratta di un asse cruciale Nord-Sud per l’economia europea. Attraverso il Mar Baltico, dalla Finlandia alla Svezia, passando per la Germania e poi attraverso le Alpi giungendo in Italia, questo corridoio collega i principali centri urbani ed i porti della Scandinavia, della Germania del Nord, per proseguire verso le aree industriali della Germania

- meridionale, verso l'Austria, l'Italia del Nord e continuare poi verso i porti italiani fino a La Valletta. I più importanti progetti inclusi in questo corridoio sono il collegamento fisso *Fehmarn Belt*, una galleria progettata per unire, entro il 2020, l'isola danese di Lolland con l'isola tedesca di Fehmarn, quest'ultima già collegata alla Germania attraverso un ponte che la unisce alla terraferma, la realizzazione della galleria ferroviaria di base del Brennero, nonché la realizzazione delle infrastrutture di accesso a queste due opere. Il corridoio scandinavo-mediterraneo, infine, comprende anche il Sud Italia, la Sicilia e Malta.
- **Il corridoio Mare del Nord-Baltico**: collegherà i porti del litorale orientale del Mar Baltico con i porti del Mare del Nord. Il corridoio infatti dovrà collegare la Finlandia con l'Estonia attraverso il ferry, nonché fornire moderni collegamenti stradali e ferroviari fra i tre Stati baltici da un lato e, dall'altro lato, la Polonia, la Germania, i Paesi Bassi ed il Belgio. Sviluppandosi tra il fiume Oder ed i porti tedeschi, olandesi e fiamminghi, questo corridoio includerà anche le vie di navigazione interna, come il canale "Mittelland-Kanal". Il principale progetto incluso nel corridoio è il cosiddetto "Rail Baltic", un collegamento ferroviario tra Tallinn, Riga, Kaunas e la regione nord-orientale della Polonia.
 - **Il corridoio Mare del Nord-Mediterraneo**: questo corridoio si estende dall'Irlanda al Nord dell'Inghilterra, passando per i Paesi Bassi, il Belgio, il Lussemburgo ed arrivando sino al Mar

Mediterraneo nel Sud della Francia. Il corridoio Mare del Nord-Mediterraneo sarà multimodale, includendo le vie di navigazione interna nel Benelux ed in Francia ed offrendo migliori servizi multimodali tra i porti del Mare del Nord, i fiumi Maas, Reno, Schelda, Senna, Saone e Rodano, i porti di Fos-sur-Mer e Marsiglia, assicurando anche un miglioramento nei collegamenti tra le isole britanniche e l'Europa continentale.

- **Il corridoio Baltico-Adriatico**: si tratta di uno dei più importanti assi trans-europei sia per i collegamenti stradali che per quelli ferroviari. Il corridoio collegherà i mari Baltico ed Adriatico, passando attraverso le aree industriali della Polonia meridionale (in particolare situate nella regione della *Upper Silesia*), Vienna, Bratislava, le regioni alpine orientali e l'Italia del Nord. Il corridoio baltico-adriatico include importanti progetti ferroviari quali la galleria di base del Semmering e la ferrovia Koralm in Austria, nonché sezioni transfrontaliere che collegano la Polonia, la Repubblica ceca e la Slovacchia.
- **Il corridoio Est/Ovest Med**: questo corridoio collegherà le regioni costiere dei mari del Nord, Baltico, Nero e Mediterraneo, ottimizzando l'utilizzazione dei porti situati in queste regioni e le relative autostrade del mare. Il corridoio include inoltre il fiume Elba come via di navigazione interna ed intende migliorare i collegamenti multimodali tra la Germania del Nord, la Repubblica ceca, la regione della Pannonia e le aree dell'Europa sud-orientale. Infine,

attraverso i collegamenti marittimi, si estende anche alla Grecia ed a Cipro.

- **Il corridoio Renano-Alpino**: rappresenta una delle arterie di trasporto merci più densamente trafficate in Europa, collegando infatti i porti del Mare del Nord di Rotterdam ed Anversa con il bacino Mediterraneo ed in particolare con Genova, attraverso la Svizzera ed alcuni dei maggiori centri economici delle regioni Reno-Ruhr, Reno-Main-Neckar, nonché le aree e le agglomerazioni intorno a Milano. Questo corridoio multimodale include il fiume Reno come via di navigazione interna ed i principali progetti compresi nel corridoio sono le gallerie di base, già parzialmente completate, in Svizzera, nonché le loro infrastrutture di accesso in Germania ed in Italia.
- **Il corridoio Atlantico**: collegherà la parte occidentale della penisola iberica con i porti di Le Havre e di Rouen, passando poi per Parigi e giungendo a Mannheim e Strasburgo, attraverso collegamenti ferroviari sia ad alta velocità che standard, nonché includendo la Senna come via di navigazione interna. La dimensione marittima di questo corridoio svolge ovviamente un ruolo cruciale per il suo sviluppo.
- **Il corridoio Reno-Danubio**: questo corridoio avrà come strutture portanti le vie di navigazione dei fiumi Reno e Danubio e collegherà le regioni centro-europee attorno a Strasburgo ed a Francoforte, per poi spingersi, attraverso il sud della Germania, verso Vienna, Bratislava, Budapest e terminare nel Mar Nero, percorrendo un'im-

portante arteria che va da Monaco di Baviera a Praga, a Zilina, a Kosice, fino ad arrivare alla frontiera con l'Ucraina.

- **Il corridoio Mediterraneo:** collegherà la penisola iberica con la frontiera ungherese-ucraina. Il corridoio, inoltre, seguirà i litorali mediterranei di Spagna e Francia, attraverserà le Alpi e giungerà da est verso il Nord Italia, passando per la costiera adriatica settentrionale della Slovenia e della Croazia per poi giungere in Ungheria. A parte il fiume Po ed altri canali del Nord Italia, il corridoio sarà prevalentemente concentrato su comunicazioni ferroviarie e stradali. I progetti principali in esso ricompresi sono il collegamento Torino-Lione e la sezione Venezia-Lubiana.

Qui di seguito la mappa dei quattro corridoi che interesseranno il nostro Paese: corridoio Baltico-Adriatico, corridoio Mediterraneo, corridoio Scandinavo-Mediterraneo, corridoio Renano-Alpino.



FONTE: SITO INTERNET DELLA COMMISSIONE EUROPEA DG MOVE DEDICATO ALLE TEN-T: [HTTP://EC.EUROPA.EU/TRANSPORT/THEMES/INFRASTRUCTURE/DOC/TEN-T-COUNTRY-FICHES/IT.PDF](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/doc/ten-t-country-fiches/it.pdf)

► L'Écotaxe in Francia

Prevista per il 1° gennaio del 2014, è stata invece sospesa, fino a data ancora da definirsi su decisione del Governo francese, l'entrata in vigore in Francia della cosiddetta ecotassa sui mezzi pesanti (*écotaxe poids lourds*), che interesserà i veicoli adibiti al trasporto merci con un peso superiore alle 3,5 tonnellate. L'ecotassa verrà applicata su 15.000 chilometri della rete stradale nazionale e locale francese, nella fattispecie 10.000 chilometri di strade nazionali e di sezioni autostradali non in concessione, oltre a 5.000 chilometri di strade dipartimentali e comunali. Il concetto su cui si basa l'*écotaxe* è sostanzialmente il principio "chi usa paga", in virtù del quale è l'utente a sostenere i costi generati dalla rete stradale che sta utilizzando, principio peraltro ormai consolidato ed utilizzato in molti paesi del mondo e riconosciuto anche dall'Unione europea come elemento fondamentale della futura politica comunitaria di tariffazione delle infrastrutture stradali, in quanto rispondente ai criteri di trasparenza e di non discriminazione.

Nelle prossime edizioni del nostro Bollettino, daremo informazioni degli sviluppi della decisione governativa francese in merito all'Écotaxe.

► Consiglio UE Trasporti:

Si è svolta a Bruxelles, lo scorso 10 ottobre, la sessione autunnale del Consiglio UE Trasporti, presieduta dal Ministro dei Trasporti e delle Comunicazioni lituano Rimantas Sinkevicius, in rappresentanza della Presidenza lituana della UE. I Ministri hanno

proceduto di omologazione per la sicurezza.

In particolare la proposta di allineamento prevede la creazione di meccanismi certi ed affidabili, in seno all'Agenzia, che garantiscano che l'omologazione della sicurezza dei sistemi europei

- rafforzare le disposizioni relative a possibili conflitti di interesse;
- precisare e chiarire in dettaglio la missione di consulenza dell'Agenzia GNSS nelle operazioni di omologazione delle procedure di sicurezza;
- prevedere che le modalità di partecipazione dei paesi terzi e delle organizzazioni internazionali alle attività dell'Agenzia GNSS nella sua missione relativa all'omologazione delle procedure di sicurezza, siano chiaramente stabilite nell'ambito di appositi accordi internazionali, ai sensi dell'articolo 218 del Trattato sul funzionamento della UE.



FONTE: SITO INTERNET DELL'AGENZIA EUROPEA GNSS, [HTTP://WWW.GSA.EUROPA.EU/COMMUNICATION/PUBLICATIONS](http://www.gsa.europa.eu/communication/publications)

discusso per lo più questioni legate al trasporto marittimo e ferroviario; quanto ai temi orizzontali che interessano tutti i modi di trasporto, il Consiglio UE Trasporti ha adottato un orientamento politico generale su una proposta volta ad allineare il Regolamento relativo al funzionamento dell'Agenzia europea GNSS (preposta alla futura gestione di tutti i sistemi di radionavigazione satellitare) alle disposizioni relative al finanziamento ed alla nuova *governance* del sistema, già approvate dalle Istituzioni comunitarie lo scorso mese di aprile, la cui entrata in vigore è prevista per il 1° gennaio del 2014, in modo che vi sia uniformità tra i due testi, soprattutto per quel che riguarda le

di radionavigazione satellitare venga effettuata in maniera indipendente e senza alcun conflitto di interesse una volta che l'Agenzia diventerà il gestore operativo dei programmi di radionavigazione satellitare EGNOS e GALILEO.

Il testo approvato dai Ministri lo scorso 10 ottobre si fonda sui seguenti elementi:

- stabilire una chiara separazione strutturale tra l'attività di omologazione della sicurezza e le altre attività;
- precisare le regole di sicurezza applicabili ai diversi attori che interagiscono nell'ambito dei sistemi europei di radionavigazione satellitare;

► IBTTA: l'Annual Meeting di Vancouver

L'IBTTA (*International Bridge, Tunnel and Turnpike Association*), l'Associazione mondiale delle concessionarie a pedaggio di cui l'AISCAT è membro attivo, ha celebrato l'ottantunesima edizione del suo Congresso annuale in Canada, nella città di Vancouver (provincia della *British Columbia*) dal 22 al 25 settembre 2013. L'evento è stato organizzato dall'IBTTA in cooperazione con la *Transportation Investment Corporation (TI Corp)*, società responsabile del progetto di miglioramento ed ampliamento dell'autostrada Port Mann, il più grande progetto infrastrutturale che sia mai stato realizzato nella storia della provincia della *British Columbia*. Tra i principali sponsors dell'evento anche la filiale canadese della società EGIS S.A., operante a livello internazionale nello sviluppo e nella realizzazione di grandi progetti infrastrutturali attraverso una sempre più diffusa applicazione di sistemi di Partenariato Pubblico-Privato (PPP).

Come sempre avviene in occasione del Congresso annuale, l'IBTTA ha riunito, nel corso dei due giorni precedenti l'apertura dell'evento, i membri del suo Consiglio Direttivo (*Board*) e dei Comitati e gruppi di lavoro (*Task Forces*) incaricati di seguire ed analizzare in dettaglio le numerose tematiche di interesse dell'Associazione (esazione ed interoperabilità, sicurezza, sostenibilità, gestione e manutenzione, comunicazione e marketing, Relazioni internazionali).

In occasione del Congresso di Vancouver è stato ratificato,

come avviene ogni anno, il rinnovo di alcune cariche istituzionali IBTTA; sono stati eletti, con decorrenza da gennaio 2014, i seguenti rappresentanti:

- Mike Heiligenstein, Direttore Esecutivo della *Centras Texas Regional Mobility Authority*, come Presidente dell'IBTTA per l'anno 2014;
- Javier Rodriguez, Direttore Esecutivo della *Miami-Dade Expressway*, come Primo Vice Presidente dell'IBTTA;
- Buddy Croft, Direttore Esecutivo della *Rhode Island Turnpike and Bridge Authority*, come Secondo Vice-Presidente dell'IBTTA;
- Emanuela Stocchi, Responsabile dei temi internazionali e comunitari presso l'AISCAT, come Vice Presidente Internazionale dell'IBTTA;
- Robert Horr, Direttore Esecutivo di *Thousand Islands Bridge Authority*, come Presidente uscente dell'IBTTA.

Nella sessione di apertura è intervenuto il **Ministro delle infrastrutture della provincia della British Columbia canadese Todd Stone** (l'amministrazione del Canada infatti prevede sia dei Ministri Federali sia dei Ministri per ciascuna della dieci province in cui è suddiviso il paese), il quale ha parlato dei grandi progetti infrastrutturali che sono stati realizzati e che sono in fase di sviluppo nella sua provincia. Il Ministro ha illustrato alcune cifre chiave della provincia della *British Columbia*: un'estensione di 47.000 chilometri di autostrade, 2.800 ponti, 23 punti di transito

internazionale, 39 vie di navigazione interna, tre linee ferroviarie; il Ministro Stone ha detto che la provincia della *British Columbia* punta molto su un'efficace intermodalità ed ha in particolare affermato: "*concordiamo tutti sul fatto che i trasporti rappresentano la struttura portante della nostra economia e che la congestione sia invece una minaccia per lo sviluppo della nostra economia*". Il Ministro inoltre ha detto che, al fine di non perdere le opportunità economiche e commerciali offerte dai paesi emergenti che si affacciano sul cosiddetto *Pacific Rim* (la regione pacifica dell'Asia, quindi Cina e Giappone *in primis*), la *British Columbia* ha impegnato 22 miliardi di dollari (USD) per migliorare ed ampliare le infrastrutture di trasporto stradale, ferroviario, marittimo ed aereo e prevede nuovi investimenti per progetti futuri pari a 25 miliardi di USD, volti soprattutto ad espandere la capacità della catena di approvvigionamento e distribuzione delle merci. Il Canada è peraltro emerso, nell'ultimo decennio, come uno dei leader mondiali nell'utilizzazione di sistemi di Partenariato Pubblico-Privato (PPP) per la realizzazione di progetti infrastrutturali, come sottolineato da **Mike Proudfoot, Amministratore Delegato di Transportation Investment (TI) Corporation**, che ha illustrato in dettaglio l'evoluzione del progetto di miglioramento ed ampliamento dell'autostrada Port Mann, condotto dalla sua società e del quale si è accennato nella premessa. L'opera di miglioramento ed ampliamento dell'autostrada Port Mann si è concretizzata soprattutto attraverso la costruzione dell'impo-

nente ponte Port Mann che serve sei comuni limitrofi e che è stato inaugurato ed aperto al traffico nel dicembre del 2012. Questa infrastruttura ha registrato già, nel corso di dieci mesi, una media di 120.000 veicoli al giorno, riducendo la congestione nelle zone interessate - normalmente caratterizzate da un'elevata densità di traffico - e soprattutto agevolando la mobilità dei pendolari nella provincia della *British Columbia*; Mike Proudfoot ha sottolineato la scelta del pedaggio per la costruzione, per l'esercizio e la manutenzione di questo ponte, voluta proprio per poter sostenere gli alti costi di investimento e rendere l'opera sostenibile dal punto di vista finanziario; in particolare Mike Proudfoot ha detto al riguardo: *“sapevamo che era necessario costruire il ponte di Port Mann, sapevamo che sarebbe stato molto costoso ed abbiamo scelto di applicarvi il pedaggio affinché le generazioni future non dovessero sopportarne l'onere attraverso la tassazione. Oltretutto l'opera ha agevolato la mobilità dei pendolari e ridotto la congestione delle aree interessate, pertanto il pedaggio per attraversare il ponte di Port Mann paga molto più del ponte stesso”*.

Durante la prima giornata congressuale ha inoltre avuto luogo la tradizionale cerimonia di premiazione **Toll Excellence Awards**, l'annuale concorso dell'IBTTA per l'assegnazione dei Premi di eccellenza alle concessionarie autostradali partecipanti. Il concorso ha premiato le società e le Associazioni che più si sono distinte per aver portato avanti progetti innovativi e creativi nei quattro seguenti settori: tecnologia, servizi alla clientela, responsabilità sociale ed esercizio. Nella

categoria « Tecnologia » è stata premiata l'**Agenzia nazionale stradale del Sud-Africa (South African National Roads Agency SOC Limited)** per lo sviluppo di un sistema di pedaggio aperto (*Open Road Tolling Project*) avviato da oltre un anno in Sud-Africa: il progetto ha migliorato la mobilità stradale in molte aree del

veicoli che fanno uso di carburanti alternativi. Nella **categoria « Esercizio »** il premio è stato assegnato alla **Oklahoma Turnpike Authority**, per aver gestito nel settembre del 2011 un'emergenza dovuta all'incendio del centro di assistenza dei clienti dell'agenzia. Il servizio di gestione delle chiamate da parte



IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE DELLA PROVINCIA CANADESE DELLA BRITISH COLUMBIA TODD STONE

paese, soprattutto attraverso un'efficace integrazione con le già esistenti barriere fisiche di pedaggio, agevolando anche, attraverso un ampliamento dei sistemi elettronici di esazione, il pagamento del pedaggio da parte degli utenti. Per la **categoria « Servizi alla clientela »** ha vinto il premio 2013 la **SRTA State Road and Tollway Authority** situata ad Atlanta nello Stato della Georgia, che ha sviluppato lungo l'autostrada I-85 dei servizi a favore degli utenti, quali sconti del pedaggio per l'utilizzazione di *car pooling* su alcune corsie dedicate, o per l'utilizzazione di veicoli dotati del dispositivo di chiamata d'emergenza o ancora di

degli utenti per garantire un corretto esercizio dell'infrastruttura stradale è stato ripristinato in meno di sei ore dall'incendio e due giorni dopo è stato creato un centro di assistenza temporaneo collocato lungo l'autostrada. Infine, per la **categoria « Responsabilità sociale »** il premio è stato assegnato per il 2013 all'**autostrada E-470 a Denver in Colorado**, che si è aggiudicata anche il riconoscimento speciale del Presidente dell'IBTTA. L'E-470 si è infatti impegnata ad essere socialmente responsabile attraverso un ampio progetto volto ad utilizzare fonti energetiche pulite e meno costose, avviato nel 2012 e recentemente

portato a termine con successo. Lungo l'E-470 infatti sono stati installati degli impianti fotovoltaici (in totale 22 siti) e l'intera rete autostradale da essa gestita, inclusi gli uffici della società, si riforniscono ampiamente di energia solare.

Il Congresso di Vancouver ha ripreso e sviluppato il **tema portante dell'IBTTA per il 2013 scelto dal suo Presidente in carica Rob Horr: *Moving Smarter***, a sottolineare la necessità di perseguire una mobilità ed un sistema di trasporti efficiente e più intelligente dal punto di vista tecnologico. Il **titolo del Congresso** è stato poi ulteriormente declinato in ***Moving Smarter: How Tolling Meets the Challenge***, ponendo dunque l'accento sul pedaggio e sulla sua utilità in quanto strumento in grado di rispondere alle moderne esigenze di mobilità. Partendo da tali premesse, è stata organizzata una sessione generale, durante la seconda giornata congressuale, dedicata alla gestione delle emergenze, in particolare alla gestione della viabilità invernale nell'ottica di continuare a fornire agli utenti le migliori possibili condizioni di viabilità: la sessione è stata intitolata ***Resilience around the world: protecting our assets and our customers from severe weather*** (Capacità di ripresa nelle diverse aree del mondo: proteggere le nostre infrastrutture ed i nostri clienti da condizioni meteorologiche avverse) ed è stata moderata da **Frank Thibaut**, Manager responsabile delle operazioni di pedaggio di Egis presso la società concessionaria greca **Attica Tollway**. La sessione si è aperta con un intervento di **Bryan Norcross**, Direttore Esecutivo della filiale georgiana di **The Weather Channel**, il cana-

le televisivo statunitense dedicato alle previsioni meteorologiche, il quale ha illustrato i principali cambiamenti climatici che sono intervenuti a livello mondiale negli ultimi anni e che hanno provocato disastri, spesso disastri, anche a livello della manutenzione e dell'esercizio delle infrastrutture stradali, citando al riguardo l'uragano Sandy dello scorso autunno che ha provocato notevoli danni ad alcune arterie

Il (Comitato permanente ASECAP per la sicurezza e la sostenibilità) attraverso la raccolta di dati e cifre fornite da alcune delle concessionarie appartenenti all'ASECAP. Il messaggio delle autostrade europee in concessione si è basato sostanzialmente sul seguente assunto: tutte le operazioni di viabilità invernale sono rese possibili grazie al pedaggio, al suo reinvestimento nella corretta manutenzione delle infrastrutture e nel miglioramento della viabilità a favore degli utenti. Il documento dell'ASECAP per Vancouver dice che la priorità delle autostrade europee a pedaggio nella gestione della viabilità invernale è quella di far sì che gli utenti continuino a muoversi lungo le infrastrutture stradali in condizioni di sicurezza. Per raggiungere questo obiettivo è necessario gestire adeguatamente le situazioni di crisi, assicurare il coordinamento dei vari attori coinvolti nelle operazioni di viabilità invernale ma soprattutto è necessario monitorare e prevenire per quanto possibile, in modo che si possa intervenire e prendere le giuste decisioni ancora prima che la neve ed il ghiaccio si formino sulla pavimentazione stradale, nonché informare per quanto possibile in tempo reale gli utenti sulle condizioni meteorologiche e sulla agibilità delle infrastrutture. La pubblicazione contiene altresì una rassegna delle cifre di alcuni paesi ASECAP relativa al numero di stazioni meteo lungo la rete autostradale, alle tonnellate di sale utilizzate in caso di ghiaccio e neve, al numero di mezzi spazzaneve a disposizione ed al volume del personale utilizzato nelle operazioni di viabilità invernale.

L'ASECAP è inoltre intervenuta, come da tradizione, anche



ASECAP
 Associazione Italiana Società Concessionarie
 Autostradali e Traporali

ABOUT ASECAP
 ASECAP is the European Association of Operators of Toll Road Infrastructures, whose members currently manage more than 16,000 km of motorways, bridges and tunnels across 11 countries.

ASECAP's purpose is to defend and develop the system of motorways and road infrastructures in Europe working both on a market to market, the financing of their construction, maintenance and expansion.

WINTER MAINTENANCE PRIORITY: To keep traffic moving in safe conditions.

Investigation and anticipation - Professionally monitored 24 hours a day, 7 days a week.
 Take action even before snow sets in to set up de-icing, anticipate closures and make the right decisions at the right time, with good coordination and information of all parties involved.

Coordination of the various actors
 Actions to be implemented so as to manage their resources, both in terms of traffic management and recovery and helping motorists.

Launch a cascade action at the right time, under the winter management plan with necessary equipment, material and staff.

At the level of the system, identify people and resources in the field. Police and local authorities in a coordinated action with suitable measures.

Managing crises
 The aim of the emergency action plans is to ensure safety of road users under all the necessary conditions.

- Managing road traffic
- Roadside motorway blocking
- Providing real time information
- Bringing help and assistance to users if they are in trouble

WINTER MANAGEMENT ACTIVITIES AND FINANCIAL AND HUMAN PROBLEMS
 VERSIONE ITALIANA

More information : www.asecap.org

INTERNET DELL'ASECAP WWW.ASECAP.ORG

stradali e ferroviarie del New Jersey e degli Stati limitrofi. Dopo questa presentazione, seguita da un dibattito, durante la seconda parte della sessione i delegati hanno potuto visitare gli stands di vari paesi membri dell'IBTTA, provenienti da diverse parti del mondo, che avevano preparato dei posters e delle pubblicazioni per illustrare quanto le loro concessionarie ed agenzie stradali fanno per gestire la viabilità invernale. A questa sessione interattiva ha partecipato anche l'ASECAP, con la realizzazione di un poster e di una pubblicazione dedicata al tema, elaborata in seno al COPER

nella sessione di apertura del Congresso annuale dell'IBTTA, con un intervento del **Presidente in carica dell'ASECAP Jean Mesqui**, Direttore Generale dell'ASFA, l'Associazione francese delle società concessionarie di autostrade ed opere a pedaggio. Jean Mesqui ha illustrato la situazione del settore autostradale in Europa, sottolineando come i volumi di traffico in quasi tutti i paesi appartenenti all'ASECAP si siano stabilizzati, dopo la diminuzione a cui si è assistito negli ultimi anni in seguito alla crisi finanziaria internazionale. Jean Mesqui ha inoltre sottolineato **i tre pilastri fondamentali dell'ASECAP: il pedaggio** come strumento per assicurare la sostenibilità finanziaria delle opere, **la sicurezza** come assoluta priorità delle autostrade europee in concessione e l'efficace utilizzazione degli **ITS (Sistemi Intelligenti di Trasporto)**, che Jean Mesqui ha anche definito come servizi di miglioramento del traffico attraverso l'utilizzazione di apparecchiature intelligenti, volti ad assicurare comfort e sicurezza agli utenti, nonché a realizzare gli obiettivi di efficienza e sostenibilità del sistema del trasporto stradale.

Durante l'ultima giornata congressuale, dopo la votazione formale per ratificare le cariche elettive dell'IBTTA per il 2014, i delegati hanno ascoltato il resoconto annuale del **Comitato IBTTA per l'interoperabilità**, incaricato di fornire un supporto di carattere non solo tecnico ma soprattutto giuridico ed istituzionale alle agenzie e concessionarie statunitensi e canadesi che dovranno applicare, entro la scadenza del 2016, un sistema di esazione del pedaggio elettronico ed interoperabile. Il Comitato è

presieduto da Marty Stone, il quale ne ha illustrato le principali attività affiancato dai Presidenti dei tre sottocomitati incaricati rispettivamente di supervisionare le operazioni sull'infrastruttura (Roadside operations presieduto da Tom Knuckey), le operazioni di back-office (Back-office operations presieduto da Tim Reilly) e le operazioni di marketing e comunicazione (Marketing and communications' activities presieduto da Rosa Rountree). Marty

regionale di telepedaggio (*REETS, Regional Electronic Tolling Service*) che sostanzialmente analizza delle problematiche assai simili a quelle riscontrate nel Nord America in merito all'interoperabilità.

Il Congresso di Vancouver si è chiuso con una **sessione internazionale** dal titolo **A Global Approach to Paying for Predictability**, che ha visto la partecipazione di rappresentanti di quattro regioni del mondo, offrendo una panoramica



IL PRESIDENTE DELL'ASECAP JEAN MESQUI

Stone ha riferito che il Comitato sta analizzando una serie di problematiche di carattere tecnico ed istituzionale, incluso il problema relativo all'esistenza di più protocolli per il telepedaggio, nonché ad una mancanza generalizzata di coordinamento ed uniformità di sistemi tra le varie regioni del Nord-America; a tal riguardo Marty Stone ha anche citato l'esempio dell'Unione europea, parlando dell'avvio di un progetto

del settore autostradale a pedaggio in Cina, Brasile, Europa e Sud-Africa. La sessione è stata moderata da Steve Morello, Senior Vice President della società D'Artagnan Consulting di Seattle; sono poi intervenuti i seguenti oratori: Hucheng Hu, Direttore Associato dell'Istituto di Ricerca e Pianificazione dei Trasporti presso il Ministero dei trasporti cinese, Gil Firmino Guedes dell'Associazione brasiliana delle

concessionarie autostradali ABCR, Emanuela Stocchi dell'AISCAT, Alex van Niekerk, dell'Associazione nazionale stradale del Sud-Africa SANRAL.

Hucheng Hu ha detto che attualmente in Cina vi sono 154.000 chilometri di strade e che il Ministero dei Trasporti ha recentemente approvato un piano d'azione per migliorare il proprio sistema di trasporti entro il 2030, prevedendo la costruzione di 5,8 Mln di chilometri di autostrade, inclusi 537.000 chi-

illustrato la situazione in **Brasile**, dicendo che nel 2012 sono stati realizzati 7,3 miliardi di dollari USD di introiti da pedaggio su una rete di 16.000 chilometri, comprendente strade federali, statali e comunali in concessione. Quanto all'esazione elettronica del pedaggio, Guedes ha affermato che alcuni anni fa vennero sviluppati due protocolli paralleli di comunicazione a 915 Mhz da parte di due società concessionarie; questa situazione è stata poi risolta a metà settembre di quest'anno attra-

del REETS, oltre ad illustrare i principali elementi della futura politica europea per la tariffazione stradale, attualmente in fase di revisione. Ha poi parlato del ruolo dell'ASECAP nella gestione dei principali dossiers comunitari ed ha illustrato l'impatto della crisi economica internazionale sul settore autostradale, citando alcuni esempi ed iniziative positivamente intraprese da alcuni singoli Stati della UE al riguardo, nonché dalla stessa Unione europea (ad esempio attraverso la revisione della politica relativa alle Reti Trans-europee di Trasporto o all'iniziativa sui project bonds nel settore infrastrutturale). Ha concluso sottolineando ancora una volta l'importanza del pedaggio come strumento più affidabile ed efficace per assicurare agli utenti una mobilità sostenibile.

Infine, per il Sud-Africa, è intervenuto Alex van Niekerk, il quale ha sottolineato che lo Stato del **Sud-Africa** rappresenta il decimo paese al mondo con la maggiore estesa chilometrica di infrastrutture stradali e che il sistema del pedaggio consente di liberare fondi pubblici perché possano essere investiti per migliorare la rimanente rete stradale. Van Niekerk ha citato poi l'esempio del progetto di miglioramento dell'autostrada sud-africana Gauteng, lungo la quale sono stati installati dei sistemi di pedaggio aperto (cosiddetto ORT, Open Road Tolling); tuttavia, dopo l'apertura dell'infrastruttura al traffico, il Governo, su pressione dell'opinione pubblica e di manifestazioni avvenute nell'area interessata, non ha voluto procedere all'introduzione del pedaggio e per questo sono state aperte delle cause giudiziarie non ancora risolte. E' chiaro che, come ha sottolineato van Niekerk,



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

lometri di strade nazionali e secondarie. Il Governo cinese prevede di effettuare un investimento iniziale per queste nuove infrastrutture, al fine di rispondere alle immediate esigenze di mobilità degli utenti, e successivamente di introdurre un sistema di pedaggio sulle stesse, in modo che l'esercizio e la manutenzione delle infrastrutture si possa ripagare con gli introiti da pedaggio. Hucheng Hu ha anche sottolineato come questa politica stia incontrando una certa resistenza da parte dell'opinione pubblica.

Gil Firmino Guedes ha invece

verso l'emanazione di un apposito regolamento governativo federale che prevede l'armonizzazione degli standards brasiliani di esazione elettronica del pedaggio con la frequenza di 5.8 GHz.

Quanto all'**Europa**, Emanuela Stocchi ha fornito anzitutto una panoramica dell'Unione europea e della sua economia, soffermandosi sul ruolo primario e prevalente della legislazione comunitaria nei confronti di quella dei singoli Stati nazionali; a tal riguardo ha citato le disposizioni legislative sul servizio europeo di telepedaggio e sull'avvio

questi ritardi nell'introduzione del pedaggio hanno degli effetti negativi sulla sostenibilità del sistema finanziario su cui si regge l'infrastruttura in questione.

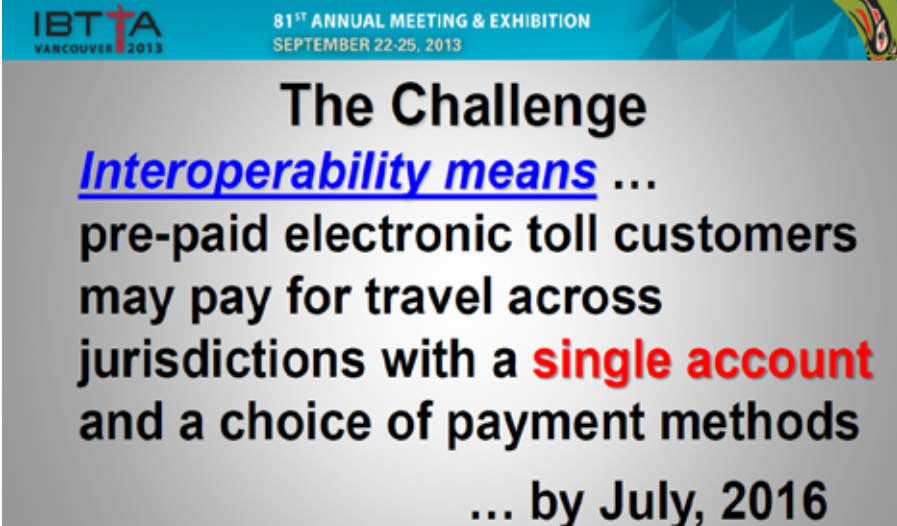
Il Presidente in carica dell'IBTTA per il 2013 Rob Horr ed il Direttore Esecutivo dell'IBTTA Patrick Jones hanno poi illustrato i principali elementi che caratterizzano la **campagna di comunicazione associativa volta alla promozione del pedaggio** come lo strumento più efficace per garantire un finanziamento ed una gestione sostenibile delle infrastrutture stradali a beneficio degli utenti, avviata all'inizio del 2013. La campagna è rivolta tanto alle Istituzioni (Governi, autorità locali, legislatori) che sono chiamate a legiferare ed a presentare iniziative rivolte al settore delle infrastrutture stradali, quanto agli utenti, ai clienti, per far loro meglio comprendere i vantaggi derivanti dall'utilizzazione di infrastrutture stradali a pedaggio. Il tema del significato del pedaggio e soprattutto la questione del finanziamento e del mantenimento delle infrastrutture stradali attraverso il reinvestimento di parte degli introiti da pedaggio sono problematiche molto sentite negli Stati Uniti e sono spesso presenti anche nel dibattito politico e discusse a livello di opinione pubblica; per queste ragioni è nata, da parte di molti membri dell'IBTTA, l'esigenza di costruire un'apposita ed efficace campagna di comunicazione, intitolata "*Moving America Forward*". Tuttavia, la promozione del pedaggio ha anche una notevole portata internazionale, essendo un obiettivo condiviso anche oltreoceano dal nostro settore, motivo per cui la campagna dell'IBTTA ha assunto anche una valenza interna-

zionale, che si è concretizzata nella firma di una Dichiarazione congiunta ASECAP-IBTTA sulla promozione del pedaggio: la "*Joint tolling declaration*" delle due Associazioni internazionali che rappresentano le concessionarie autostradali a pedaggio rispettivamente in Europa e nel mondo.

La campagna è soprattutto rivolta ai membri dell'IBTTA, affinché essi abbiano degli strumenti comuni e condivisi per poter rivolgersi ai loro clienti, agli utenti ma anche per

te ciò che paga e di pagare solo ed esclusivamente per l'utilizzazione di una determinata infrastruttura stradale. Nell'ambito della campagna sono state anche realizzate delle *success stories*, ossia delle "storie di successo", nelle quali le singole concessionarie illustrano le loro iniziative, i loro progetti, le loro attività, realizzate con successo attraverso l'utilizzazione del pedaggio.

Una grande parte della campagna è poi dedicata alle nuove generazioni, ai social media, attra-



IBTTA VANCOUVER 2013 81ST ANNUAL MEETING & EXHIBITION
SEPTEMBER 22-25, 2013

The Challenge

Interoperability means ...
pre-paid electronic toll customers
may pay for travel across
jurisdictions with a **single account**
and a choice of payment methods
... by July, 2016

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

poter efficacemente interloquire con le Istituzioni nazionali e locali: a tal fine la campagna ha realizzato delle pubblicazioni *ad hoc* sul significato del pedaggio, quali "*Tolling in brief*" (Il pedaggio in breve) o "*Debunking the myths of Highway Tolling*" (Sfatare i miti del pedaggio autostradale), nelle quali si illustrano in poche frasi, anche attraverso l'ausilio di numeri e statistiche sull'industria autostradale, quali siano i vantaggi dell'utilizzazione del pedaggio, spiegando perché non deve essere considerato una mera tassa, ma al contrario uno strumento che permette all'utente di verificare concretamen-

verso la diffusione di messaggi su LinkedIn, su Facebook, su Twitter e sul blog dell'IBTTA denominato *Tolling Points*. Le nuove tecnologie dunque intervengono a supportare la campagna e si rivolgono ai nuovi utenti ed a quelli del futuro, nonché a coloro che si tengono al passo con gli sviluppi dell'era digitale.

Anche per il 2013 il Congresso Annuale dell'IBTTA ha rappresentato, senza alcun dubbio, un'imperdibile occasione di scambio e confronto su temi di attualità e di interesse per il nostro settore; le istanze internazionali sono sempre più presenti nelle sessioni generali

e tecniche del Congresso annuale, nonché negli argomenti di discussione in seno al *Board* Associativo: vi è certamente una maggiore apertura dell'IBTTA, rispetto al passato, nei confronti di altre aree del mondo (quali l'Europa, l'Australia, la Cina, il Giappone, il Brasile, il Sud-Africa) al di là degli Stati Uniti— ove senza dubbio permane tuttora la maggioranza dei membri associativi – aree accomunate dalla stessa volontà del settore autostradale di promuovere sistemi sostenibili di finanziamento, ampliamento, manutenzione e miglioramento delle infrastrutture stradali attraverso lo strumento del pedaggio, attraverso una maggiore diffusione di schemi di Partenariato Pubblico-Privato, attraverso una più ampia applicazione del principio *user/payer* (chi usa paga).

► GU L

- Decisione di esecuzione della Commissione, del 10 settembre 2013, relativa all'approvazione del sistema Daimler di incapsulamento del vano motore come tecnologia innovativa per la riduzione delle emissioni di CO₂ delle autovetture nuove a norma del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio. **GU L 242 dell'11.09.2013**
- Decisione del Consiglio, del 22 luglio 2013, recante modifica della decisione 2000/125/CE, relativa alla conclusione dell'accordo sull'approvazione di regolamenti tecnici applicabili a livello mondiale ai veicoli a motore, agli accessori e alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore («accordo parallelo»). **GU L 245 del 14.09.2013**
- Decisione del Consiglio, del 22 luglio 2013, recante modifica della decisione 97/836/CE ai fini dell'adesione della Comunità europea all'accordo della commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite relativo all'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili ai veicoli a motore, agli accessori e alle parti che possono essere installati e/o utilizzati sui veicoli a motore e alle condizioni del riconoscimento reciproco delle omologazioni rilasciate sulla base di tali prescrizioni («Accordo del 1958 riveduto»). **GU L 245 del 14.09.2013**
- Regolamento delegato (UE) n. 885/2013 della Commissione, del 15 maggio 2013, che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio sui sistemi di trasporto intelligenti, in merito alla predisposizione dei servizi d'informazione sulle aree di parcheggio sicure destinate agli automezzi pesanti e ai veicoli commerciali. **GU L 247 del 18.09.2013**
- Regolamento delegato (UE) n. 886/2013 della Commissione, del 15 maggio 2013, che integra la direttiva 2010/40/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i dati e le procedure per la comunicazione gratuita agli utenti, ove possibile, di informazioni minime universali sulla viabilità connesse alla sicurezza stradale. **GU L 247 del 18.09.2013**
- Decisione della Commissione, del 17 luglio 2013, relativa all'aiuto di stato SA.33412 (12/C) (ex 11/N) al quale l'Italia intende dare esecuzione per lo sviluppo delle catene logistiche e il perfezionamento dell'intermodalità [notificata con il numero C(2013) 4392]. **GU L 265 dell'8.10.2013**
- Decisione di esecuzione della Commissione, del 30 ottobre 2013, che conferma le emissioni specifiche medie di CO₂ e gli obiettivi per le emissioni specifiche per i costruttori di autovetture per l'anno civile 2012 a norma del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio. **GU L 289 del 31.10.2013**

► GU C

- Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla «Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni — CARS 2020: piano d'azione per un'industria automobilistica competitiva e sostenibile in Europa» COM(2012) 636 def. **GU C 271 del 19.09.2013**
- Parere del Comitato delle regioni «Energia pulita per i trasporti». **GU C 280 del 27.09.2013**
- Invito a presentare candidature per la selezione di un esperto da nominare a seguito delle dimissioni di un membro del gruppo di esperti della Commissione sugli appalti pubblici. **GU C 301 del 17.10.2013**

► COM e SEC ¹

- COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI Misurare i risultati dell'innovazione in Europa: verso un nuovo indicatore. **COM (2013) 624 def. del 13.09.2013**
- COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI Visione a lungo termine per le infrastrutture in Europa e al di là dei suoi confini. **COM (2013) 711 def. del 14.10.2013**

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

- Vancouver, Canada, 22-25 settembre 2013
- Bruxelles, Belgio, 15 ottobre 2013
- Deauville, Normandia, Francia, 27-29 ottobre 2013

FUTURI

- Bruxelles, Belgio, 2 dicembre 2013
- Washington DC, Stati Uniti, 12-16 gennaio 2014
- Andorra, 4-7 febbraio 2014
- Jersey City, Stati Uniti, 6-8 aprile 2014
- Atene, Grecia, 26-28 maggio 2014
- San Diego, California, Stati Uniti, 21-23 luglio 2014
- Austin, Texas, Stati Uniti, 14-17 settembre 2014
- Praga, Repubblica ceca, 19-21 ottobre 2014

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

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

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

EU ITS Conference "Triggering ITS deployment" ("Avviare la diffusione dei sistemi ITS"), organizzata dalla Commissione europea, DG MOVE: http://ec.europa.eu/transport/themes/its/events/2013_12_02_its_conference_en.htm

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

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

IBTTA Maintenance & Roadway Operations Workshop (Conferenza sulla manutenzione e sull'esercizio della rete autostradale) organizzata dall'IBTTA www.ibtta.org

LII edizione delle Giornate ASECAP di Studio ed Informazione: "Ensuring sustainability in times of dwindling traffic: the role of tolling" (Garantire la sostenibilità in un periodo di diminuzione del traffico: il ruolo del pedaggio), www.asecap.org

IBTTA Summit on All-Electronic Tolling, Managed Lanes & Interoperability (Conferenza sui sistemi di esazione elettronica del pedaggio e sull'interoperabilità) organizzata dall'IBTTA www.ibtta.org

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

IBTTA Global Technology Workshop (Conferenza internazionale tecnologica dell'IBTTA), www.ibtta.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

Via G. Donizetti 10
00198 Roma

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)