

MARK YOUR CALENDAR  
26-28 May 2014 • Athens, Greece



FONTE: SITO GIORNATE ANNUALI ASECAP WWW.ASECAPDAYS.ORG

## ASECAP DAYS – ATENE, 26-28 MAGGIO 2014

LE GIORNATE ANNUALI ASECAP DI STUDIO ED INFORMAZIONE AVRANNO LUOGO QUEST'ANNO AD ATENE, GRECIA E SARANNO ORGANIZZATE DALL'ASSOCIATA GRECA TEO DI CONCERTO CON IL SEGRETARIATO DELL'ASECAP. L'INCONTRO ANNUALE DELL'ASECAP SI SVOLGERÀ ECCEZIONALMENTE DA LUNEDÌ A MERCOLEDÌ - ANZICHÉ COME DA TRADIZIONE DA DOMENICA A MARTEDÌ - PER CONSENTIRE AI DELEGATI DI PARTECIPARE, NEI LORO RISPETTIVI PAESI, ALLE ELEZIONI PER IL RINNOVO DEL PARLAMENTO EUROPEO, CHE SI SVOLGERANNO DOMENICA 25 MAGGIO IN TUTTI GLI STATI MEMBRI DELL'UNIONE EUROPEA. IL TEMA PRINCIPALE SCELTO PER LE GIORNATE ASECAP 2014 È "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", A SOTTOLINEARE COME IL PEDAGGIO SIA LO STRUMENTO PIÙ AFFIDABILE E SOSTENIBILE PER GARANTIRE UN'EFFICACE GESTIONE DELLE

INFRASTRUTTURE STRADALI A BENEFICIO DEGLI UTENTI E DEI CITTADINI. IL TEMA PRINCIPALE SARÀ POI, COME CONSUETO, DECLINATO NELLE DIVERSE SESSIONI POLITICHE E TECNICHE, NEL CORSO DELLE QUALI SARANNO AFFRONTATI TEMI QUALI LA SICUREZZA STRADALE, LO SVILUPPO DEGLI ITS, IL RUOLO DEL SISTEMA DELLA CONCESSIONE E DEL PEDAGGIO NEL SETTORE DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI, L'AGGIORNAMENTO SUL PROGETTO REGIONALE REETS PER L'INTEROPERABILITÀ DEI SISTEMI DI ESASIONE ELETTRONICA DEL PEDAGGIO, NONCHÉ TUTTI GLI ASPETTI LEGATI AL MARKETING ED ALLO SVILUPPO DI NUOVI SERVIZI OFFERTI AI CLIENTI DALLE AUTOSTRADE EUROPEE IN CONCESSIONE. PER MAGGIORI INFORMAZIONI SUL PROGRAMMA PRELIMINARE E PER LE MODALITÀ DI PARTECIPAZIONE, CONSULTARE IL SITO DELL'ASECAP DEDICATO ALL'EVENTO ALL'INDIRIZZO WWW.ASECAPDAYS.ORG

### PARLAMENTO EUROPEO

▶ durante la seconda sessione plenaria di febbraio del Parlamento europeo, l'Assemblea ha approvato, fra gli altri dossiers, la Risoluzione legislativa sulla proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai requisiti di omologazione per lo sviluppo del sistema eCall di bordo che modifica la direttiva 2007/46/CE. La Risoluzione legislativa è stata elaborata dalla commissione parlamentare IMCO (Mercato Interno e Protezione dei Consumatori) con la Relatrice Olga Sehnalová, eurodeputata ceca dei socialisti, membro anche della commissione TRAN (Trasporti e Turismo). Il plenum del Parlamento europeo ha anche adottato la Risoluzione legislativa sulla proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio per definire le modalità di conseguimento dell'obiettivo 2020 di ridurre le emissioni di CO2 delle autovetture nuove.

### COMMISSIONE EUROPEA

▶ è stato recentemente pubblicato on line il nuovo sito della Carta europea della sicurezza stradale, nel decennale della sua creazione da parte della Commissione europea, Direzione Generale Mobilità e Trasporti (DG MOVE). L'iniziativa nacque infatti nel 2004 per opera dell'allora Commissaria ai Trasporti Loyola de Palacio, che volle fornire ai cittadini, alle imprese, alle Associazioni operanti in Europa a favore della sicurezza stradale, un'occasione di incontro e scambio di esperienze e buone pratiche, nonché accrescere la sensibilizzazione dell'opinione pubblica in materia di sicurezza stradale, conformemente a quanto delineato dalla Commissione europea nel Libro Bianco Trasporti del 2001 che conteneva il ben noto obiettivo comunitario volto a dimezzare il numero delle vittime stradali in Europa entro il 2010, obiettivo poi rilanciato dalle successive edizioni del Libro Bianco.

### CONSIGLIO

▶ durante la sessione del Consiglio Competitività, svoltasi a Bruxelles lo scorso 21 febbraio, i Ministri UE hanno adottato delle Conclusioni politiche sullo stato di avanzamento dello Spazio europeo della Ricerca (SER). Nel testo delle Conclusioni vengono richiamati vari documenti del Consiglio, che hanno contribuito a portare avanti ed a rilanciare la politica della Ricerca nell'ambito dell'Unione europea, a partire dalle Conclusioni del cosiddetto "processo di Lubiana" del maggio 2008, quando l'allora Presidenza slovena della UE definì gli orientamenti generali per la realizzazione di uno Spazio europeo per la Ricerca. Il tema venne poi ampiamente ripreso in occasione dell'elaborazione della Strategia Europa 2020, nella quale la Ricerca svolge un ruolo fondamentale in termini di contributo alla crescita, alla competitività, all'aumento dell'occupazione ed all'inclusione sociale in ambito UE.

### ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

▶ l'AIPCR (World Road Association), di cui l'ASCAT è membro attivo, ha organizzato dal 4 al 7 febbraio scorsi, nel Principato di Andorra, la quattordicesima edizione del suo Congresso dedicato alla viabilità invernale, focalizzato quest'anno sul seguente tema: "Conciliare la sicurezza stradale e lo sviluppo sostenibile in un contesto di cambiamento climatico e di difficoltà economiche", tema attorno al quale sono poi state sviluppate e strutturate delle specifiche sessioni tecniche. Come sottolineato nel messaggio di apertura dal Presidente dell'Associazione mondiale della strada, il messicano Oscar de Buen, è ormai evidente come i cambiamenti climatici degli ultimi anni abbiano avuto delle conseguenze rilevanti soprattutto sulle condizioni meteorologiche invernali, con un aumento di fenomeni che hanno avuto un impatto sulla mobilità.

## INDICE

### PARLAMENTO EUROPEO

2

- Sessione Plenaria (Strasburgo, 24-27 febbraio 2014)

### COMMISSIONE EUROPEA

4

- Il decennale della Carta europea della sicurezza stradale

### CONSIGLIO UE

6

- Consiglio Competitività
- Gruppo Risorse Proprie

### ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

7

- AIPCR: XIV° Congresso della viabilità invernale ad Andorra

### LEGISLAZIONE E COMUNICAZIONI

10

### CALENDARIO EVENTI

12

### GLOSSARIO

13

## ► Sessione plenaria a Strasburgo (24-27 febbraio 2014)

Nel corso della seconda sessione plenaria di febbraio del Parlamento europeo, gli eurodeputati riuniti a Strasburgo hanno approvato, tra gli altri *dossiers*, la **Risoluzione legislativa sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ai requisiti di omologazione per lo sviluppo del sistema eCall di bordo** che modifica la direttiva 2007/46/CE<sup>1</sup>.

La Risoluzione legislativa è stata elaborata dalla commissione parlamentare IMCO (Mercato Interno e Protezione dei Consumatori) con la Relatrice Olga Sehnalová, eurodeputata ceca dei socialisti, membro anche della commissione TRAN (Trasporti e Turismo); la commissione TRAN peraltro è stata consultata sul tema dell'*eCall* per parere, esprimendosi con il Relatore belga De Philippe Baecker, eurodeputato della TRAN appartenente al gruppo politico dei liberali. De Baecker è anche Relatore principale della proposta di Decisione del Parlamento europeo e del Consiglio sulla diffusione in tutto il territorio dell'Unione europea di un **servizio elettronico di chiamata di emergenza (eCall) interoperabile**.

Nel testo della Risoluzione legislativa adottata a Strasburgo si parte dalla considerazione che la Commissione europea si è adoperata per la diffusione del sistema *eCall* sin dal 2005, quando

fu prevista l'introduzione di questo sistema di chiamata d'emergenza in caso di incidente stradale su base volontaria; tuttavia, non ostante la diffusione delle informazioni su questo sistema, ad oggi meno dell'1% di veicoli risulta dotato di questo apparato di bordo in Europa, ragion per cui la Commissione europea ha preferito optare per un approccio legislativo in materia, con l'obiettivo di rendere il sistema *eCall* un servizio obbligatorio per i veicoli di nuova immatricolazione.

Nella Risoluzione legislativa parlamentare si sottolinea dunque la necessità di introdurre obbligatoriamente il sistema di chiamata di emergenza *eCall* a bordo di tutti i nuovi veicoli a partire dal 1° ottobre 2015, introduzione che dovrà essere necessariamente accompagnata dal parallelo coordinamento delle infrastrutture di comunicazione elettronica per la trasmissione delle chiamate di emergenza e dei centri di raccolta delle stesse (PSAP – *Public Safety Answering Point*) deputati alla ricezione di dette chiamate: una simile struttura renderebbe il servizio disponibile a tutti i cittadini, contribuendo così alla riduzione del numero di vittime e di feriti gravi, dei costi relativi all'assistenza sanitaria, degli ingorghi causati dagli incidenti. Il sistema *eCall* si baserà su una stretta interrelazione tra vari attori, per questo è essenziale che gli aspetti relativi

alla responsabilità ed alle singole competenze vengano disciplinati dal Regolamento, in modo che gli utenti possano beneficiare di un corretto funzionamento del sistema *eCall*. Il Regolamento tratta anche la questione relativa alla necessità di fornire informazioni accurate ed affidabili sul posizionamento dei veicoli nelle situazioni di emergenza: si tratta infatti di un elemento essenziale per l'efficace funzionamento del sistema *eCall* e per questo il Parlamento europeo ha ritenuto opportuno chiederne la compatibilità con i servizi forniti dai programmi di navigazione satellitare, in particolare i sistemi stabiliti nel quadro dei programmi GALILEO ed EGNOS.

Quanto alla necessaria omologazione dei veicoli, è opportuno secondo l'Assemblea parlamentare che l'obbligo di dotare i veicoli del sistema *eCall* di bordo basato sul numero di emergenza 112 si applichi inizialmente solo ai nuovi tipi di autovetture e veicoli commerciali leggeri, per i quali esiste già un meccanismo di attivazione adeguato. La valutazione poi circa la possibilità di estendere l'applicazione dell'obbligo del sistema *eCall* di bordo nel prossimo futuro, al fine di includere altre categorie di veicoli, quali veicoli commerciali pesanti, autobus di linea e gran turismo, veicoli a motore a due ruote e trattori agricoli, dovrebbe

<sup>1</sup> DIRETTIVA 2007/46/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 5 settembre 2007 che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli. GU L 263 del 9.10.2007

essere fatta successivamente dalla Commissione europea, tramite la possibile presentazione di una proposta legislativa *ad hoc*.

Un breve accenno agli emendamenti presentati al testo da parte della commissione TRAN attraverso il Relatore per parere De Baecker: la TRAN ha infatti chiesto di assicurare che il servizio *eCall* sia gratuito per gli utenti e che i dati trasmessi per l'espletamento del servizio e la localizzazione dell'incidente vengano utilizzati solo ed esclusivamente per le finalità di gestione del traffico e di soccorso alla zona ed ai veicoli incidentati. I membri della TRAN hanno inoltre sottolineato l'importanza di sviluppare apposite campagne di comunicazione sullo sviluppo e sull'applicazione del sistema *eCall*, che ne illustrino agli utenti i benefici, le funzionalità e la salvaguardia della protezione dei dati personali.

La Risoluzione legislativa dell'eurodeputata Sehnalová è stata approvata a Strasburgo in prima lettura con 485 voti a favore, 151 contrari e 32 astensioni. Il Consiglio UE potrà confermare la posizione del Parlamento, oppure adottarne una propria, possibilmente entro la fine dell'attuale legislatura.

Sempre lo scorso 25 febbraio, il *plenum* del Parlamento europeo ha adottato la **Risoluzione legislativa sulla proposta di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 443/2009 al fine di definire le modalità di conseguimento dell'obiettivo 2020 di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture**

**nuove**, presentata dal Relatore Thomas Ulmer, eurodeputato tedesco del PPE, membro titolare della commissione ENVI e membro sostituto della commissione TRAN. La Risoluzione, approvata con 499 voti a favore, 107 contrari e 9 astensioni, prevede nuove disposizioni per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> a 95g/km per le autovetture nuove entro il 2020. Per raggiungere detto obiettivo, la Risoluzione legislativa stabilisce altresì una fase di adattamento per l'anno 2020, nonché un sistema che è stato definito di "supercrediti", ovvero di incentivi, valido per il biennio 2020-2022, durante il quale le automobili meno inquinanti vantano per così dire dei "crediti" in più rispetto a quelle più inquinanti.

Il Relatore Ulmer si è rallegrato per l'approvazione del testo, trattandosi di un dossier molto travagliato, avendo subito, nel corso della sua approvazione, delle battute d'arresto durante i primi mesi del 2013, per poi ricevere un accordo dal Consiglio UE lo scorso 27 novembre; Ulmer ha detto che, attraverso il voto del Parlamento europeo, l'Europa potrà continuare ad essere all'avanguardia in materia di riduzione delle emissioni inquinanti e che l'obiettivo di 95g/km, fissato per il 2020, permetterà di risparmiare 15 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub> all'anno. Ulmer ha infine aggiunto che il costo dell'innovazione deve tuttavia essere socialmente accettabile per i consumatori ed anche economicamente fattibile per i produttori, in modo da non provocare distorsioni nel mercato della produzione e distribuzione di

automobili in Europa.

Il testo della Risoluzione legislativa è stato dunque approvato secondo la procedura legislativa ordinaria in prima lettura e necessita, per entrare definitivamente in vigore, l'avallo formale del Consiglio UE che dovrebbe essere dato nelle prossime settimane.

## ► Il decennale della Carta europea della sicurezza stradale

E' stato recentemente pubblicato *on line* il nuovo sito della Carta europea della sicurezza stradale, nel decennale della sua creazione da parte della Commissione europea, Direzione Generale Mobilità e Trasporti (DG MOVE). L'iniziativa nacque infatti nel 2004 per opera dell'allora Commissaria ai Trasporti Loyola de Palacio, che volle fornire ai cittadini, alle imprese, alle Associazioni operanti in Europa a favore della sicurezza stradale, un'occasione di

Dublino nell'aprile del 2004 con gli esponenti di entità pubbliche e private, autorità locali e regionali, istituti universitari e accademici, scuole, società, associazioni e rappresentanti della società civile che per primi firmarono la Carta (tra i quali anche l'AISCAT e l'ASECAP) e da allora è stata creata una vera e propria comunità europea della sicurezza stradale che comprende attualmente ben 2.300 firmatari in tutti gli Stati della UE, firmatari che si sono assunti l'impegno di diffondere

utenti e via dicendo, dando un fattivo supporto all'individuazione, all'analisi, al miglioramento delle varie componenti che, operando insieme, possono contribuire ad accrescere i livelli di sicurezza stradale.

La DG MOVE ha voluto rinnovare e modernizzare i contenuti e gli impegni derivanti dalla Carta, creando altresì la figura del *Testimonial* della sicurezza stradale, attraverso interviste a vari componenti della società civile



FONTE: NUOVO SITO DELLA CARTA EUROPEA DELLA SICUREZZA STRADALE (COMMISSIONE EUROPEA – DG MOVE) <http://www.erscharter.eu/en>

incontro e scambio di esperienze e buone pratiche, nonché accrescere la sensibilizzazione dell'opinione pubblica in materia di sicurezza stradale, conformemente a quanto delineato dalla Commissione europea nel Libro Bianco Trasporti del 2001 che conteneva il ben noto obiettivo comunitario volto a dimezzare il numero delle vittime stradali in Europa entro il 2010, obiettivo poi rilanciato dalle successive edizioni del Libro Bianco Trasporti e del Programma d'azione europeo per la sicurezza stradale.

La cerimonia ufficiale di firma della Carta ebbe luogo a

sempre più, nei loro rispettivi paesi, la cultura della sicurezza stradale tramite azioni concrete, campagne di informazione e specifici progetti. Le migliori pratiche in materia di sicurezza sono immediatamente pubblicate *on line* sul sito della Carta e messe a fattor comune, perché ne possano beneficiare tutti i firmatari e si possano creare opportunità di incontro, scambio, dibattito, occasioni che nel corso di questi dieci anni hanno contribuito ad esempio a migliorare la qualità delle informazioni sull'incidentalità, sulle misure di prevenzione degli incidenti, sul comportamento degli

che operano per la sicurezza ed attraverso la pubblicazione di articoli su specifici progetti ed iniziative innovative in materia di sicurezza stradale. La missione rinnovata della Carta, rilanciata grazie anche alla nuova componente grafica e visuale del sito, nonché degli strumenti informativi a disposizione dei firmatari, intende incoraggiare ulteriormente, promuovere ed ampliare le attività promosse dalla comunità della Carta, rilanciando inoltre l'obiettivo di ridurre il numero delle vittime della strada in Europa entro il 2020, obiettivo che costituisce il fulcro e l'essenza

stessa della Carta europea della sicurezza stradale.

Ampio spazio è dato poi ai giovani ed alle azioni rivolte alle campagne di sicurezza per le giovani generazioni, anche attraverso la recente creazione di un Forum europeo dei giovani per la sicurezza stradale, che organizza periodicamente eventi *ad hoc* ed ha anche una propria pagina ufficiale su Facebook; un tratto peculiare infatti che ha caratterizzato lo sviluppo della Carta e dei suoi contenuti negli ultimi anni è certamente legato alla maggiore diffusione dei messaggi relativi alla Carta sui vari *social networks*, soprattutto per raggiungere l'utenza giovanile e sensibilizzarla sempre più alla cultura della sicurezza stradale.

I firmatari inoltre possono pubblicare notizie e riferimenti in merito a loro specifici eventi per la promozione della sicurezza stradale, eventi la cui organizzazione rientra peraltro tra gli impegni di firmatario. E' il caso ad esempio dell'ASECAP, che ha recentemente promosso il suo annuale evento sulla sicurezza stradale, che avrà luogo quest'anno a Madrid, Spagna, il 25 marzo prossimo e sarà organizzato dall'Associata spagnola ASETA, di concerto con il Segretariato dell'ASECAP e con il Comitato permanente ASECAP per la sicurezza e la sostenibilità del trasporto stradale. L'evento, giunto ormai alla sua settima edizione, è divenuto un appuntamento importante per l'Associazione europea e per le società concessionarie che ne fanno parte; il titolo scelto per il 2014 è il

seguito "*Making our roads safer: a permanent goal. The role of the road infrastructure operators*" – "Rendere le nostre strade più sicure: un obiettivo costante. Il ruolo degli operatori stradali". La Giornata si aprirà con degli interventi di carattere politico/istituzionale, con la partecipazione di rappresentanti delle Istituzioni spagnole - che affronteranno tra l'altro il tema dei limiti di velocità in autostrada - nonché della Commissione europea e del Parlamento europeo; nella seconda parte dell'evento sarà poi data voce, come da tradizione, agli esperti di sicurezza stradale di alcuni paesi membri dell'ASECAP, al fine di fornire ai partecipanti ed ai rappresentanti delle Istituzioni comunitarie un quadro quanto più possibile completo sulle numerose attività svolte dal settore autostradale europeo in concessione a favore di una mobilità sicura, efficiente e sostenibile a beneficio degli utenti e dei cittadini europei (per maggiori informazioni sull'evento consultare il sito dell'ASECAP all'indirizzo [www.asecap.org](http://www.asecap.org)).

Infine, sulla scia di quanto realizzato nell'ambito della Carta europea della sicurezza stradale, la Commissione europea organizzerà, di concerto con la Presidenza di turno della UE, la Giornata europea per la sicurezza stradale, che avrà luogo quest'anno - sotto l'egida della Presidenza greca dell'Unione europea - ad Atene il prossimo 9 maggio presso il centro Congressi Zappeion Megaron, in concomitanza con lo svolgimento della sessione informale del Consiglio UE Trasporti. Per maggiori informazioni su questi

due eventi comunitari, visitare il sito della DG MOVE al seguente indirizzo: [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/events-archive/2014\\_05\\_09\\_ersd\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_05_09_ersd_en.htm), nonché quello della Presidenza greca della UE: <http://gr2014.eu>



## ► Consiglio Competitività

Durante la sessione del Consiglio Competitività, svoltasi a Bruxelles lo scorso 21 febbraio, i Ministri UE hanno adottato delle Conclusioni politiche sullo stato di avanzamento dello **Spazio europeo della Ricerca (SER)**. Nel testo delle Conclusioni vengono richiamati vari documenti del Consiglio, che hanno contribuito a portare avanti ed a rilanciare la politica della Ricerca nell'ambito dell'Unione europea, a partire dalle Conclusioni del cosiddetto "processo di Lubiana" del maggio 2008, quando l'allora Presidenza slovena della UE definì gli orientamenti generali per la realizzazione di uno Spazio europeo per la Ricerca. Il tema venne poi ampiamente ripreso in occasione dell'elaborazione della **Strategia Europa 2020**, nella quale la Ricerca svolge un ruolo fondamentale in termini di contributo alla crescita, alla competitività, all'aumento dell'occupazione ed all'inclusione sociale in ambito UE. Vengono anche riprese le più recenti

Conclusioni del Consiglio europeo dello scorso ottobre, nelle quali viene sottolineata la necessità di accelerare le riforme strutturali, in tutti gli Stati membri della UE, per poter realizzare pienamente lo Spazio europeo della Ricerca a partire dal 2014. Sulla base di queste premesse, il Consiglio Competitività ha dunque invitato gli Stati membri ad elaborare, entro la metà del 2015 ed in stretta cooperazione con la Commissione europea, una tabella di marcia per realizzare il SER attraverso una visione strategica comune e degli obiettivi condivisi per gli anni a venire, tenendo conto del fatto che uno dei cardini del SER è rappresentato dal nuovo programma **Horizon 2020**, una sorta di successore dei vari Programmi Quadro per la Ricerca e lo Sviluppo degli anni passati, che ha l'ambizione di contribuire alla piena realizzazione della Strategia Europa 2020. Horizon 2020 per la prima volta raggruppa l'insieme degli investimenti della

UE per la ricerca e l'innovazione in un programma unico, laddove finora il finanziamento della ricerca e dell'innovazione è stato sempre affidato a più strumenti programmatico-finanziari, quali il Programma Quadro per la Ricerca e lo Sviluppo Tecnologico (che ha conosciuto ben otto edizioni), al Programma Quadro per la Competitività e l'Innovazione (CIP), nonché a specifiche iniziative dell'Istituto Europeo per l'Innovazione e la Tecnologia (IET). Nelle intenzioni delle Istituzioni europee, Horizon 2020 – adottato definitivamente nel novembre del 2013 dal Parlamento europeo e nel dicembre del 2013 dal Consiglio UE con un bilancio di circa 77 Mld di Euro – dovrebbe contribuire ad affermare il primato industriale della UE nell'innovazione e nella ricerca scientifica, soprattutto rendendola competitiva nei confronti di altre regioni del mondo assai avanzate tecnologicamente quali gli Stati Uniti, la Cina, il Giappone.

## ► Gruppo Risorse Proprie

Il Premier greco Antonis Samaras, che attualmente presiede il Consiglio UE, ha incontrato a Strasburgo, lo scorso 25 febbraio, il Presidente della Commissione europea Manuel Durao Barroso ed il Presidente del Parlamento europeo Martin Schulz per decidere insieme la creazione di uno speciale **Gruppo di lavoro ad alto livello, dedicato alla ridefinizione delle risorse proprie della UE**, che rappresentano com'è noto le principali entrate del bilancio dell'Unione europea e sono così suddivise: le risorse proprie tradizionali, che derivano dai dazi

doganali e dai prelievi e contributi stabiliti dalla UE sugli scambi di prodotti agricoli con i paesi non membri dell'Unione, poi vi sono le risorse basate su un'aliquota dell'IVA e le risorse basate sul reddito nazionale lordo dei singoli Stati membri: queste ultime sono utilizzate per finanziare la parte di bilancio UE che non è coperta da altre risorse proprie, al fine di realizzare il pareggio di bilancio tra entrate e spese dell'Unione.

Il gruppo di lavoro appena creato sarà presieduto dal Prof. Mario Monti e sarà chiamato ad

individuare delle nuove fonti di risorse finanziarie per il bilancio UE, in modo che l'Unione possa essere adeguatamente dotata per affrontare le sfide economiche dei prossimi anni e possa essere avviata una seria ed efficace riforma della struttura e del funzionamento del bilancio comunitario, basata sui principi di trasparenza ed equità a beneficio dei cittadini europei. Il Gruppo Monti dovrà sottoporre un Rapporto alle tre Istituzioni comunitarie per la fine del corrente anno.

## ► AIPCR: XIV° Congresso sulla viabilità invernale ad Andorra

L'AIPCR (*World Road Association*) di cui l'AISCAT è membro attivo, ha organizzato dal 4 al 7 febbraio scorsi, nel Principato di Andorra, la quattordicesima edizione del suo Congresso dedicato alla viabilità invernale, focalizzato quest'anno sul seguente tema: **“Conciliare la sicurezza stradale e lo sviluppo sostenibile in un contesto di cambiamento climatico e di difficoltà economiche”**, tema attorno al quale sono poi state sviluppate e

conseguenze rilevanti soprattutto sulle condizioni meteorologiche invernali, con un aumento dell'intensità e della frequenza di tempeste, temporali, alluvioni, nevicate in varie regioni del mondo, fenomeni che hanno avuto un impatto, a volte anche devastante, sul regolare andamento della mobilità di merci e di persone. In tali circostanze, compito principale delle amministrazioni stradali e degli operatori è quello di migliorare sempre più le operazioni di gestione

utenti alla guida, soprattutto in caso di eventi meteorologici avversi, deve essere di grande responsabilità e di buon senso.

Partendo da tali premesse, i delegati ad Andorra hanno avuto l'opportunità di meglio approfondire la materia della viabilità invernale, sia nell'ambito dell'ampio spazio espositivo, nel quale i singoli paesi membri dell'AIPCR hanno presentato i loro prodotti e servizi a beneficio degli utenti, sia nel corso delle numerose sessioni tecniche, nelle quali esperti del settore stradale hanno illustrato i loro progetti e le loro iniziative per migliorare la gestione della viabilità invernale nelle tratte di loro competenza. L'Italia, così come gli altri paesi appartenenti all'AIPCR, è stata rappresentata nell'ambito di un padiglione espositivo che illustrava ai visitatori materiale fotografico, pubblicazioni, brochures e filmati sulla viabilità invernale, realizzati e forniti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dall'ANAS e dall'AISCAT.

L'AISCAT ha inoltre partecipato ai lavori del Comitato Esecutivo dell'AIPCR che sta attualmente analizzando ed elaborando una proposta per il nuovo Piano Strategico dell'Associazione relativo al periodo 2016-2019 ed ha partecipato, con una **presentazione dell'Ing. Alessandro Musmeci**, ad una delle sessioni tecniche svoltesi giovedì 6 febbraio, sessione durante la quale l'Ing. Musmeci ha illustrato la comunicazione **“Winter Management along the Italian**



FONTE: SITO AISCAT [www.aiscat.it](http://www.aiscat.it), SEZIONE EVENTI

strutturate delle specifiche sessioni tecniche.

Come sottolineato nel messaggio di apertura dal Presidente dell'Associazione mondiale della strada, il messicano Oscar de Buen, è ormai evidente come i cambiamenti climatici degli ultimi anni abbiano avuto delle

e manutenzione delle infrastrutture stradali, mettendo in campo le più avanzate tecnologie e gli strumenti più innovativi, nonché, soprattutto, portare avanti efficaci e mirate campagne di comunicazione rivolte all'utenza, dato che le infrastrutture da sole non possono risolvere tutti i problemi ed il comportamento degli

**Motorway network**", parlando delle attività che le concessionarie autostradali rappresentano in AISCAT portano avanti, di concerto con la Polizia Stradale, al fine di garantire una mobilità sicura ed efficace agli utenti lungo le tratte autostradali in concessione. Come sottolineato dall'Ing. Musmeci, se si tiene conto della particolare orografia dell'Italia, con le Alpi che ne disegnano

dell'alta percentuale di mezzi pesanti circolanti, è facilmente immaginabile l'impatto che condizioni di maltempo possono avere sulla mobilità e, di conseguenza, la particolare attenzione che le società concessionarie italiane pongono verso le operazioni invernali e la gestione di eventuali situazioni di criticità. Sulla base di queste premesse, ed in seguito agli eventi

gestori e degli operatori:

- le *"Linee guida per la gestione coordinata delle emergenze invernali su aree geografiche vaste con interessamento di più concessionarie autostradali"*, redatto congiuntamente da Aiscat e Polizia Stradale, dove vengono definiti obiettivi, contenuti di massima dei piani di gestione delle emergenze per neve, codici di classificazione dell'emergenza (contrassegnati da cinque colori differenti, dal bianco al nero) e provvedimenti relativi, nonché le procedure di comunicazione e informazione sia interna che esterna (verso l'utenza);
- il *"Protocollo Operativo per la regolamentazione della circolazione dei veicoli pesanti in autostrada in presenza di neve"*, redatto in ambito di Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e sottoscritto dai principali soggetti coinvolti, nel quale vengono definiti i provvedimenti per il "filtraggio dinamico" (o "blocco temporaneo") dei mezzi con massa a pieno carico superiore a 7,5 t.

Particolare attenzione viene inoltre prestata dalle società concessionarie all'attività di informazione, come elemento indispensabile per la gestione del traffico e per la sicurezza, che deve rispondere a criteri di tempestività, chiarezza, comprensibilità e omogeneità delle fonti. In tale ottica, le società concessionarie utilizzano diversi canali di comunicazione per la diffusione di notizie sulle condizioni meteo e di viabilità (*call centers* e



FONTE: SITO AISCAT [www.aiscat.it](http://www.aiscat.it), SEZIONE EVENTI

l'intero confine da est ad ovest e la dorsale appenninica che ne percorre longitudinalmente tutta l'estensione da nord a sud, molte tratte autostradali si sviluppano nel nostro Paese su percorsi di montagna con numerose opere d'arte e con quote altimetriche piuttosto elevate, essendo pertanto soggette a nevicate anche molto intense, sia per durata che per quantità delle precipitazioni. Viste quindi le caratteristiche di alcuni tracciati e considerando anche i volumi di traffico che quotidianamente percorrono la rete autostradale a pedaggio, nonché

che interessarono soprattutto l'Italia centro-settentrionale durante l'inverno del 2004 e del 2005 – con precipitazioni nevose di notevole intensità e disagi alle persone in viaggio – il settore autostradale riscontrò infatti la necessità di dotarsi di nuovi e più efficaci strumenti gestionali-operativi e di individuare con la Polizia Stradale (che opera in esclusiva lungo la rete in concessione) specifici modelli di intervento. In questo contesto furono dunque sviluppati due documenti su scala nazionale, che costituiscono tuttora il principale riferimento per le attività pianificatorie da parte dei



emittenti radiofoniche dedicate, siti internet, ecc.) e per fornire, in caso di necessità, indicazioni circa eventuali itinerari alternativi. Inoltre, gli utenti su strada possono essere costantemente informati durante il viaggio da specifici messaggi trasmessi sugli oltre 2.415 Pannelli a Messaggio Variabile dislocati lungo l'intera rete a pedaggio.

Infine, l'Ing. Musmeci<sup>1</sup> ha ricordato la creazione sin dal 2005 - per fronteggiare al meglio eventi e situazioni emergenziali su scala nazionale legate alla viabilità - di un'apposita struttura presso il Ministero dell'Interno: il Centro di coordinamento nazionale in materia di viabilità” (poi ri-denominato “Viabilità Italia”) di cui l'AISCAT è membro insieme ad altri rappresentanti (per maggiori informazioni al riguardo visitare la seguente pagina del sito AISCAT: <http://www.aiscat.it/piano-neve-2013-2014.php>).



FONTE: SITO AISCAT [www.aiscat.it](http://www.aiscat.it), SEZIONE EVENTI

1. Un vivo ringraziamento al collega Ing. Alessandro Musmeci per le preziose informazioni fornite, utili alla redazione del presente articolo e per le foto realizzate ad Andorra.

## ► GU L

- Regolamento n. 43 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) Prescrizioni uniformi relative all'omologazione dei materiali per vetrate di sicurezza e al loro montaggio sui veicoli. **GU L 42 del 12.02.2014**
- Regolamento (UE) n. 136/2014 della Commissione, dell'11 febbraio 2014, che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e il regolamento (UE) n. 582/2011 della Commissione per quanto riguarda le emissioni dei veicoli pesanti (Euro VI). **GU L 43 del 13.02.2014**
- Regolamento (UE) n. 133/2014 della Commissione, del 31 gennaio 2014, che modifica, ai fini dell'adeguamento al progresso tecnico riguardo ai limiti di emissione, la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (UE) n. 582/2011 della Commissione. **GU L 47 del 18.02.2014**
- Regolamento delegato (UE) n. 157/2014 della Commissione, del 30 ottobre 2013, relativo alle condizioni per rendere disponibile su un sito web una dichiarazione di prestazione per i prodotti da costruzione. **GU L 52 del 21.02.2014**
- Direttiva di esecuzione 2014/37/UE della Commissione, del 27 febbraio 2014, che modifica la direttiva 91/671/CEE del Consiglio, relativa all'uso obbligatorio delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini nei veicoli. **GU L 59 del 28.02.2014**
- Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada. **GU L 60 del 28.02.2014**

## ► GU C

- Premio BEI 2014 per l'economia: Innovazione, struttura del mercato e competitività. **GU C dell'1.02.2014**
- Invito a presentare proposte «Rete Enterprise Europe: servizi di sostegno alle imprese orientate alla crescita per migliorare la competitività e l'accesso ai mercati per le imprese dell'UE» nel quadro del programma UE per la competitività di imprese e PMI [regolamento COSME (UE) n. 1287/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio]. **GU C 33 del 5.02.2014**
- Invito a presentare proposte concernenti le comunità della conoscenza e dell'innovazione 2014. **GU C 43 del 14.02.2014**

## ► COM e SEC <sup>1</sup>

- RELAZIONE DELLA COMMISSIONE Relazione sui progressi compiuti nella definizione di adeguate relazioni tra l'Unione europea e l'Agenzia spaziale europea (ESA). **COM (2014) 56 def. del 6.02.2014**
- Proposta di DECISIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO relativa alla partecipazione dell'Unione europea all'aumento di capitale del Fondo europeo per gli investimenti. **COM (2014) 66 def. del 6.02.2014**
- RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO E AL PARLAMENTO EUROPEO Settima relazione a norma dell'articolo 12 del regolamento (CEE, Euratom) n. 1553/89 sulle procedure di riscossione e di controllo dell'IVA. **COM (2014) 69 def. del 12.02.2014**
- COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO a norma dell'articolo 294, paragrafo 6, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardante la posizione del Consiglio in merito all'adozione di un regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo al livello sonoro dei veicoli a motore. **COM (2014) 107 def. del 21.02.2014**

---

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, a volte denominati SWD (Staff Working Document – Documento di lavoro del Personale della Commissione europea), 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

- Andorra, 4-7 febbraio 2014

### FUTURI

- Bruxelles, Belgio, 5-6 marzo 2014
- Madrid, Spagna, 25 marzo 2014
- Jersey City, Stati Uniti, 6-8 aprile 2014
- Parigi, Francia, 14-17 aprile 2014
- Atene, Grecia, 8-9 maggio 2014
- Atene, Grecia, 26-28 maggio 2014
- Helsinki, Finlandia, 16-19 giugno 2014
- San Diego, California, Stati Uniti, 21-23 luglio 2014
- Detroit, Stati Uniti, 7-11 settembre 2014
- Austin, Texas, Stati Uniti, 14-17 settembre 2014
- Praga, Repubblica ceca, 19-21 ottobre 2014

**PIARC XIV edition of the International Winter Road Congress**, XIV edizione del Congresso Internazionale sulla Viabilità Invernale dell'AIPCR [www.piarc.org](http://www.piarc.org)

**Road User Charging (RUC) Conference**, organizzata da Akabomedia, [www.roaduserchargingconference.co.uk](http://www.roaduserchargingconference.co.uk)

**ASECAP Road Safety Day**, appuntamento annuale dell'Associazione europea delle concessionarie autostradali sulla Sicurezza Stradale, organizzato dall'ASECAP di concerto con l'Associata spagnola ASETA, [www.asecap.org](http://www.asecap.org) e [www.aseta.es](http://www.aseta.es)

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

**TRA Conference: Transport Research Arena 2014**, dal titolo "Transport Solutions: from Research to Deployment - Innovate Mobility, Mobilise Innovation!", <http://tra2014.sciencesconf.org>

**Consiglio UE Informale Trasporti e Giornata europea della sicurezza stradale**, evento organizzato di concerto dalla Commissione europea e dalla Presidenza greca della UE, [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/events-archi-ve/2014\\_05\\_09\\_ersd\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archi-ve/2014_05_09_ersd_en.htm)

**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](http://www.asecap.org)

**X edizione del Congresso europeo ITS**, organizzata da ERTICO, <http://www.itsineurope.com/its10>

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

**XXI edizione del Congresso mondiale ITS**, <http://itsworldcongress.org>

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

**IBTTA Global Technology Workshop** (Conferenza internazionale tecnologica dell'IBTTA), [www.ibtta.org](http://www.ibtta.org)



<b>AIPCR:</b>	<i>Association Mondiale de la Route</i> – Associazione Mondiale della Strada
<b>DG MOVE:</b>	Direzione Generale “Mobilità e Trasporti” - Commissione europea
<b>EGNOS:</b>	<i>European geostationary navigation overlay system</i> - Sistema geostazionario europeo di navigazione di sovrapposizione
<b>ERF:</b>	<i>European Union Road Federation</i>
<b>GALILEO:</b>	Programma europeo di radionavigazione satellitare
<b>GNSS:</b>	<i>Global Navigation Satellite System</i> - Sistema satellitare globale di navigazione
<b>GU:</b>	Gazzetta ufficiale dell’Unione europea
<b>IBTTA:</b>	<i>International Bridge Tunnel and Turnpike Association</i>
<b>ITF:</b>	<i>International Transport Forum</i>
<b>ITS:</b>	<i>Intelligent Transport Systems</i> – Sistemi intelligenti di trasporto
<b>ITRE:</b>	Commissione Industria e Ricerca presso il Parlamento europeo
<b>JURI:</b>	Commissione per gli Affari Giuridici presso il Parlamento europeo
<b>LGTT:</b>	<i>Loan Guarantee Instrument for TEN-T</i> – strumento di garanzia dei prestiti per le TEN-T
<b>OBE/OBU:</b>	<i>On Board Equipment/On Board Unit</i> – apparato di bordo utilizzato per il SET
<b>OCDE/OCSE:</b>	Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico
<b>PPE:</b>	Gruppo politico del Partito Popolare europeo presso il Parlamento europeo
<b>PPP:</b>	Partenariato Pubblico Privato
<b>PPPI:</b>	Partenariato Pubblico Privato Istituzionalizzato
<b>RTE-T/TEN-T:</b>	Reti transeuropee di Trasporto
<b>S&amp;D:</b>	Gruppo politico “Alleanza Progressista dei Socialisti e Democratici” presso il Parlamento europeo
<b>SET:</b>	Servizio europeo di telepedaggio
<b>TRAN:</b>	Commissione Trasporti e Turismo presso il Parlamento europeo
<b>UNECE:</b>	Commissione economica delle Nazioni Unite per l’Europa
<b>UPM:</b>	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](mailto:info@aiscat.it)  
**F** +39 06 47 46 968    **W** [www.aiscat.it](http://www.aiscat.it)

**Direttore responsabile:** Massimo Schintu

**Redazione:** Emanuela Stocchi

**Impaginazione e grafica:** Saverio Gallotti

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