

ASECAP DAYS – ATENE, 26-28 MAGGIO 2014

Le Giornate annuali ASECAP 2014 di Studio ed Informazione avranno luogo ad Atene e saranno organizzate dall'Associata greca TEO di concerto con il Segretariato dell'ASECAP. 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

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



Fonte: SITO GIORNATE ANNUALI ASECAP WWW.ASECAPDAYS.ORG

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 esazione 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

► si sono svolte a Bruxelles, tra la seconda metà di marzo e la prima metà di aprile, le ultime sessioni delle commissioni parlamentari, tra cui la TRAN (Trasporti e Turismo), che hanno concluso il mandato legislativo quinquennale del Parlamento europeo. L'ultima sessione plenaria dell'Assemblea parlamentare ha invece avuto luogo a Strasburgo dal 14 al 17 aprile scorsi. Il Parlamento continuerà dunque, nei prossimi due mesi, le sue attività di ordinaria amministrazione, per poi riprendere, nella prima settimana di luglio, con la costituzione dei gruppi politici e delle commissioni parlamentari ed essere pienamente operativo a partire dal mese di settembre, quando anche i Commissari saranno stati designati e dovranno essere auditi dalle singole commissioni parlamentari in base alle competenze del Dicastero comunitario che sarà stato loro assegnato.

COMMISSIONE EUROPEA

► la Commissione europea ha pubblicato, lo scorso 14 aprile, un Rapporto sulla situazione del cabotaggio stradale all'interno della UE, chiedendo che venga applicata per il futuro una maggiore liberalizzazione di questo sistema. Com'è noto, il cabotaggio stradale consiste nella facoltà, per un trasportatore comunitario, di effettuare trasporti nazionali di merci nel territorio di uno Stato membro diverso da quello di appartenenza. L'attuale normativa comunitaria prevede questa possibilità ma a determinate condizioni, fissando norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada. Il tema sarà comunque lasciato all'analisi del nuovo Commissario ai Trasporti, che sarà designato in seguito alle elezioni politiche del Parlamento europeo, congiuntamente agli altri Commissari che comporranno il collegio del nuovo Esecutivo comunitario.

CONSIGLIO

► la Presidenza greca della UE ha preso parte, in rappresentanza dell'Unione europea, al recente Summit del G20 dei Ministri delle Finanze e dei Governatori delle Banche Centrali, che si è svolto a Washington il 10 e l'11 aprile scorsi, in concomitanza con la sessione primavera del Board della Banca Mondiale e del Fondo Monetario Internazionale (FMI). La Presidenza Greca dell'Unione europea organizzerà inoltre, di concerto con la Commissione europea DG MOVE, la sesta edizione della Giornata europea per la sicurezza stradale dal titolo "Safe and smart infrastructure", che avrà luogo quest'anno ad Atene l'8 ed il 9 maggio prossimi presso il centro Congressi Zappeion Megaron, in concomitanza con lo svolgimento della sessione informale del Consiglio UE Trasporti.

ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

► l'ASECAP ha organizzato la sua Giornata annuale 2014 per la sicurezza stradale a Madrid, Spagna, il 25 marzo scorso. L'evento, dal titolo "Making our roads safer: a permanent goal. The role of the road infrastructure operators", è giunto ormai alla sua settima edizione ed è divenuto un appuntamento importante per l'Associazione europea e per le società concessionarie che ne fanno parte. La Giornata si è aperta con degli interventi di carattere politico/istituzionale; nella seconda parte dell'evento è stata poi data voce 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.

INDICE

PARLAMENTO EUROPEO

2

- Ultime sessioni della commissione TRAN

COMMISSIONE EUROPEA

5

- Cabotaggio stradale: la Commissione chiede maggiore liberalizzazione

CONSIGLIO UE

7

- Attività della Presidenza greca della UE

ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

8

- ASECAP Road Safety Day

LEGISLAZIONE E COMUNICAZIONI

12

CALENDARIO EVENTI

14

GLOSSARIO

15

► Ultime sessioni della commissione TRAN

Si sono svolte a Bruxelles, tra la seconda metà di marzo e la prima metà di aprile, le ultime sessioni delle commissioni parlamentari, tra cui la TRAN (Trasporti e Turismo), che hanno concluso il mandato legislativo quinquennale del Parlamento europeo. L'ultima sessione plenaria dell'Assemblea parlamentare ha invece avuto luogo a Strasburgo dal 14 al 17 aprile scorsi.

Il Parlamento continuerà dunque, nei prossimi due mesi, le sue attività di ordinaria amministrazione, per poi riprendere, nella prima settimana di luglio, con la costituzione dei gruppi politici e delle commissioni parlamentari ed essere pienamente operativo a partire dal mese di settembre, quando anche i Commissari saranno stati designati e dovranno essere auditi dalle singole commissioni parlamentari in base alle competenze del Dicastero comunitario che sarà stato loro assegnato.

Venendo nello specifico ai recenti lavori della TRAN: gli eurodeputati hanno adottato una serie di Rapporti che sono poi stati inviati per approvazione definitiva alla suddetta sessione plenaria di Strasburgo. La TRAN ha approvato l'accordo finale – frutto di negoziati inter-istituzionali - sulla Relazione inerente la proposta di Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulla **realizzazione di un'infrastruttura per i carburanti alternativi**, presentata dall'On. Carlo Fidanza del PPE (Par-

tito Popolare europeo). La proposta di direttiva, a lungo dibattuta a livello istituzionale comunitario e anche nelle varie associazioni e *think-tanks* di settore presenti a Bruxelles, prevede la creazione di un quadro comune di misure per realizzare un'infrastruttura per i carburanti alternativi - idrogeno e gas naturali *in primis*, nonché l'elettricità per i veicoli elettrici - nel territorio dell'Unione europea, soprattutto per interrompere la dipendenza della UE dal petrolio ed accelerare la de-carbonizzazione del sistema dei trasporti in Europa. La proposta stabilisce dei requisiti minimi per sviluppare detta infrastruttura, in particolare per due modalità di trasporto, quello stradale e quello della navigazione interna, modalità per le quali lo sviluppo di una rete minima necessaria al rifornimento di carburanti alternativi e di elettricità, non sarebbe possibile senza il concorso dell'Unione europea. L'On. Fidanza e l'intera commissione TRAN hanno sin dall'inizio accolto la proposta della Commissione europea, soprattutto perché rappresenta uno strumento necessario per ridurre la dipendenza della UE dal petrolio e per migliorare la diversificazione e la sicurezza del suo approvvigionamento energetico; secondo la TRAN, inoltre, la nuova Direttiva dovrebbe anche contribuire a favorire la crescita economica, rafforzare la competitività dell'industria europea e ridurre le emissioni inquinanti nel settore

dei trasporti. L'azione comunitaria in questo settore è ritenuta fondamentale, poiché lo sviluppo del mercato dei carburanti alternativi è ancora frenato da vari fattori, quali carenze tecnologiche e commerciali, mancata accettazione ed utilizzazione dei carburanti alternativi da parte dei consumatori, assenza di un'adeguata infrastruttura per la loro diffusione ed utilizzazione, nonché mancanza di specifiche tecniche comuni a tutti gli Stati membri della UE per garantire la mobilità, in tutto il territorio comunitario, dei veicoli che utilizzano carburanti alternativi. Nei suoi vari interventi sul tema in sede di commissione TRAN, l'On. Fidanza ha poi sottolineato la necessità di creare un quadro strategico stabile con obiettivi vincolanti, anche per poter attirare gli investimenti privati necessari allo sviluppo della relativa infrastruttura, laddove gli incentivi ed il sostegno statale saranno utili soprattutto per le fasi iniziali, per dare avvio all'utilizzazione dei carburanti alternativi.

La TRAN ha in particolare perfezionato l'accordo - già raggiunto nel mese di novembre del 2013 ma ancora da finalizzare - su alcuni specifici emendamenti in merito ai quali l'On. Fidanza e la commissione TRAN avevano votato un mandato ad avviare negoziati inter-istituzionali volti a raggiungere un accordo di prima lettura in seno al Consiglio UE entro la primavera del 2014, in modo che il dossier

legislativo potesse essere votato dall'ultima plenaria del Parlamento europeo ad aprile di quest'anno. Per quanto concerne gli emendamenti oggetto di negoziato inter-istituzio-

sulla diffusione in tutto il territorio dell'Unione europea di un **servizio elettronico di chiamata di emergenza (eCall) interoperabile**, presentata dall'eurodeputato belga dei

dibattito, di carattere prettamente politico più che tecnico, relativo alla possibilità di autorizzare la circolazione dei 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. Il Relatore incaricato dalla TRAN di finalizzare la proposta di revisione della Direttiva è l'eurodeputato Jörg Leichtfried, austriaco, appartenente al gruppo politico dei socialisti. 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, sottolineando 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 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



GLI EURODEPUTATI DELLA COMMISSIONE TRAN USCENTE CON, AL CENTRO, IL PRESIDENTE ON. BRIAN SIMPSON.

FONTE: SITO INTERNET DELLA COMMISSIONE TRAN <http://www.europarl.europa.eu/committees/it/tran/home.html#menuzone>

nale, che riguardano in particolare il trasporto stradale, la TRAN ha chiesto che entro il 2020 debba essere reso disponibile, da parte degli Stati membri, un numero minimo di punti di rifornimento per i veicoli elettrici; quanto invece ai paesi UE che vorranno dotarsi di punti di rifornimento per i veicoli ad idrogeno, questi Stati membri dovranno rendere disponibile un numero sufficiente di stazioni per idrogeno entro il 2025. La finalizzazione dell'accordo è stata votata in TRAN con ventotto voti favorevoli, due astensioni e due voti contrari ed è pertanto passata all'approvazione definitiva da parte del *plenum* del Parlamento europeo.

La TRAN ha anche finalizzato l'accordo sulla Relazione inerente la proposta di Decisione del Parlamento europeo e del Consiglio

liberali Philippe De Backer, che ha pienamente sostenuto la proposta della Commissione europea volta ad introdurre obbligatoriamente il sistema *eCall* a bordo di tutti i nuovi veicoli a partire dal 1° ottobre 2015, nonché ad obbligare gli Stati membri a dotarsi delle apposite infrastrutture per la ricezione delle chiamate di emergenza, almeno sei mesi prima della data di applicazione della normativa relativa all'installazione degli apparati *eCall* a bordo dei veicoli.

Durante le ultime sessioni primaverili della TRAN è stato anche finalizzato l'accordo, a lungo dibattuto, sulla **revisione della Direttiva 96/53 relativa a peso e dimensioni dei mezzi pesanti**, della quale si è già ampiamente parlato in precedenti edizioni del nostro Bollettino; il tema si inserisce nel più ampio

di mezzi pesanti sia abilitato a circolare. Il Rapporto Leichtfried, come si ricorderà, è stato poi presentato formalmente in TRAN lo scorso 16 ottobre e su di esso sono stati proposti ben 365 emendamenti. In precedenti edizioni del nostro Bollettino abbiamo fornito ampi dettagli circa il contenuto tecnico di questi emendamenti e la volontà, da parte della Commissione europea, di favorire la circolazione di mezzi pesanti meno inquinanti, più aerodinamici e più efficaci per migliorare le prestazioni del trasporto di merci all'interno della UE, non ritorniamo dunque sul punto e rinviando pertanto alla lettura dei precedenti numeri del nostro Bollettino sull'argomento.

E' importante invece sottolineare quanto avvenuto in sede di commissione TRAN a marzo, e successivamente in plenaria ad aprile: gli eurodeputati sostanzialmente si sono accordati sulle modifiche tecniche relative alla revisione delle disposizioni della Direttiva 96/53, aventi ad oggetto la conformazione e la struttura specifica dei mezzi pesanti fondata su una loro maggiore aerodinamicità come già detto; quanto invece allo spinoso tema dell'autorizzazione alla circolazione di questi veicoli all'interno della UE, sostanzialmente nulla è cambiato rispetto a quanto previsto dalla Direttiva 96/53, poiché gli eurodeputati hanno ottenuto che la Commissione europea presenti al Parlamento europeo ed al Consiglio, entro il 2016, un dettagliato studio di impatto sulla circolazione di questi mezzi, analizzandone le implicazioni sulla sicurezza, sull'ambiente e sulla necessità di adattare le infrastrutture stradali esistenti: solo allora il tema potrà essere nuovamente affrontato e, se del caso, le nuove

Istituzioni comunitarie potranno decidere se procedere ad una nuova revisione della Direttiva. Rimane pertanto, come dalla precedente Direttiva, per due Stati membri limitrofi che lo permettano, la facoltà di far circolare questi mezzi all'interno del loro territorio, qualora tuttavia sussistano le necessarie condizioni di sicurezza.

Infine, il Presidente uscente della commissione TRAN, l'inglese On. Brian Simpson, ha vivamente ringraziato i colleghi eurodeputati, il Segretariato della TRAN e tutto lo staff della commissione parlamentare con cui ha collaborato negli ultimi cinque anni, augurando buon lavoro agli eurodeputati che saranno rieletti nella nuova legislatura ed a coloro che, pur non ripresentandosi alle elezioni europee, svolgeranno altre attività professionali (nella pagina precedente la foto fatta alla fine della sessione). E' stato un momento molto significativo, dato che l'On. Simpson lascerà definitivamente il Parlamento europeo, essendo stato designato tra i Coordinatori comunitari delle future TEN-T (Reti Trans-europee di Trasporto); ed è stato anche un momento che ha concluso degnamente questi cinque anni di intenso lavoro della commissione TRAN, di attività, iniziative, dossiers legislativi e non sulla politica dei trasporti comunitaria, che abbiamo sempre seguito con vivo interesse e partecipazione da vicino, presenziando molto spesso alle sessioni bruxellesi della commissione parlamentare.

► Cabotaggio stradale: la Commissione chiede maggiore liberalizzazione

La Commissione europea ha pubblicato, lo scorso 14 aprile, un Rapporto sulla situazione del cabotaggio stradale all'interno della UE, chiedendo che venga applicata per il futuro una maggiore liberalizzazione di questo sistema. Com'è noto, il cabotaggio stradale consiste nella facoltà, per un trasportatore comunitario, di effettuare trasporti nazionali di merci nel territorio di uno Stato membro diverso da quello di appartenenza. L'attuale normativa comunitaria, elaborata negli anni novanta e poi modificata nel 2009, prevede questa possibilità ma a determinate condizioni: infatti, in base al Regolamento n.1072 del 2009¹, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada, un vettore non è abilitato ad effettuare più di tre operazioni di cabotaggio nei sette giorni successivi all'effettuazione di un trasporto internazionale e deve inoltre dimostrare, al fine di eseguire un'operazione di cabotaggio, di essere entrato nello Stato membro ospitante con un veicolo carico.

La Commissione ritiene, nel suo Rapporto, che queste regole siano troppo restrittive e che impediscano ai trasportatori di poter organizzare efficacemente le loro operazioni di trasporto, allorché con una maggiore apertura del mercato potrebbero incrementare la loro produttività. Inoltre, a detta della Commissione europea, la modifica della disposizione relativa al massimo di tre operazioni di

cabotaggio indicata nel suddetto Regolamento del 2009, potrebbe contribuire alla tutela ambientale, poiché eviterebbe il rientro di mezzi pesanti vuoti nei loro paesi di origine, fenomeno che molto spesso viene riscontrato nel territorio comunitario. Il Rapporto della Commissione ha già suscitato negli ambienti brussellesi un vivace dibattito tra esponenti delle Istituzioni e anche del trasporto stradale, come l'IRU (*International Road Transport Union*), che rappresenta a Bruxelles le imprese di autotrasporto e che non è propriamente favorevole ad una massiccia liberalizzazione del cabotaggio. In tale contesto, peraltro, il Consiglio UE Trasporti si era già espresso oltre un anno fa, nel marzo del 2013, con le posizioni delle proprie delegazioni ministeriali, tutte improntate alla prudenza in merito alla possibilità di revisione dell'attuale normativa comunitaria in materia: la Francia, l'Italia, l'Austria, il Belgio e la Danimarca affermarono in quella sessione del Consiglio UE di non essere favorevoli ad una maggiore liberalizzazione delle operazioni di cabotaggio stradale, in quanto temevano possibili ripercussioni di *dumping* sociale, dovute alla concorrenza di altri Stati membri ove il costo del lavoro degli autostrasportatori è di gran lunga inferiore a quello praticato nei loro rispettivi paesi; finanche le delegazioni ministeriali di Repubblica Ceca, Slovacchia e Polonia – paese quest'ultimo che realizza in Europa il maggior numero

di operazioni di cabotaggio pari al 24%, secondo le fonti Eurostat, delle attività di cabotaggio effettuate globalmente dai trasportatori dell'intera UE – si espressero a favore di un atteggiamento prudente sull'argomento. Non ostante queste posizioni, sembra tuttavia che la Commissione europea voglia andare avanti sulla strada della liberalizzazione, seppur gradualmente come chiaramente indicato nel suo Rapporto sul cabotaggio stradale: il tema sarà pertanto lasciato all'analisi del nuovo Commissario ai Trasporti, che sarà designato in seguito alle elezioni politiche del Parlamento europeo, congiuntamente agli altri Commissari che comporranno il collegio del nuovo Esecutivo comunitario.

¹ REGOLAMENTO (CE) n. 1072/2009 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 21 ottobre 2009 che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada. GU L 300 del 14.11.2009

► Attività della Presidenza greca della UE

La Presidenza greca della UE ha preso parte, in rappresentanza dell'Unione europea, al recente Summit del G20 dei Ministri delle Finanze e dei Governatori delle Banche Centrali, che si è svolto a Washington il 10 e l'11 aprile scorsi, in concomitanza con la sessione primaverile del Board della Banca Mondiale e del Fondo Monetario Internazionale (FMI). La UE è stata rappresentata dal Segretario Generale del Ministero delle Finanze greco Christina Papaconstantinou. I Ministri delle Finanze ed i rappresentanti delle Banche Centrali hanno focalizzato l'attenzione sulla strategie di crescita e di ripresa economica a livello mondiale ed hanno elaborato una serie di misure ed iniziative inerenti riforme strutturali da realizzarsi, a livello nazionale e macro-regionale, nei prossimi cinque anni.

Il G20 delle Finanze ha sottolineato in particolare il ruolo fondamentale degli investimenti per favorire la crescita e rilanciare di conseguenza l'occupazione, in particolare nel settore delle grandi infrastrutture, ma anche delle piccole e medie imprese (PMI): a tal riguardo la rappresentante della Presidenza UE ha detto che l'Unione europea ha una lunga esperienza in materia di finanziamenti comunitari

a lungo termine nei settori indicati, pertanto potrà offrire il proprio contributo ai lavori del G20 ed alla redazione del relativo Piano d'Azione che sarà presentato nella prossima riunione del G20 Finanze che avrà luogo a Brisbane in Australia.

La Presidenza Greca dell'Unione europea organizzerà inoltre, di concerto con la Commissione europea DG MOVE, la sesta edizione della Giornata europea per la sicurezza stradale dal titolo "Safe and smart infrastructure" - (Infrastrutture sicure e intelligenti), che avrà luogo quest'anno ad Atene l'8 ed il 9 maggio prossimi presso il centro Congressi Zappeion Megaron, in concomitanza con lo svolgimento della sessione informale del Consiglio UE Trasporti. Anche l'ASECAP è stata chiamata a partecipare alla Conferenza: il Segretario Generale dell'ASECAP Kallistratos Dionelis parteciperà infatti con una presentazione sulla sicurezza stradale nel settore delle concessionarie autostradali europee, mentre rappresentanti dell'ASECAP e del Comitato permanente sulla sicurezza stradale e la sostenibilità saranno presenti con uno stand, nel quale l'ASECAP potrà illustrare il proprio materiale informativo e le numerose attività dei propri membri a favore della

sicurezza. Per maggiori informazioni su questo evento comunitario, si può visitare sia il sito della DG MOVE al seguente indirizzo: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_05_09_ersd_en.htm, o anche quello della Presidenza greca della UE: <http://gr2014.eu>



Fonte: Siti Internet della DG MOVE e della Presidenza Greca della UE, citati alla fine dell'articolo

► ASECAP Road Safety Day Madrid, 25 marzo 2014



La **Giornata annuale ASECAP 2014 per la sicurezza stradale** ha avuto luogo a Madrid, Spagna, il 25 marzo scorso ed è stata organizzata dall'Associata spagnola SEOPAN-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, dal titolo *"Making our roads safer: a permanent goal. The role of the road infrastructure operators"* –

tra l'altro il tema dei limiti di velocità in autostrada - nonché del Parlamento europeo; nella seconda parte dell'evento è stata 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

umane, finanziarie e tecnologiche per garantire i più elevati livelli di sicurezza stradale lungo la rete a pedaggio che hanno in concessione; già negli ultimi dieci anni, come sottolineato da Mesqui, i membri dell'ASECAP hanno raggiunto un importante risultato: ridurre del 60% il tasso di mortalità lungo le loro autostrade, il che equivale ad aver salvato 520 vite nell'ultimo decennio. Mesqui ha concluso il suo intervento dicendo che i



La sessione di apertura dell'evento: sullo sfondo una delle vignette della campagna Autostradafacendo.it

“Rendere le nostre strade più sicure: un obiettivo costante. Il ruolo degli operatori stradali”, è giunto ormai alla sua settima edizione ed è divenuto un appuntamento importante per l'Associazione europea e per le società concessionarie che ne fanno parte.

La Giornata si è aperta con degli interventi di carattere politico/istituzionale, con la partecipazione di rappresentanti delle Istituzioni spagnole - che hanno affrontato

di una mobilità sicura, efficiente e sostenibile a beneficio degli utenti e dei cittadini europei.

Nella sessione di apertura il **Presidente** in carica **dell'ASECAP**, il francese **Jean Mesqui**, Direttore esecutivo dell'ASF, ha affermato che la sicurezza stradale costituisce la principale priorità per le concessionarie autostradali rappresentate in ASECAP e che i membri dell'Associazione europea continueranno ad investire risorse

membrati dell'ASECAP non devono accontentarsi dei buoni risultati raggiunti, ma devono continuare a portare avanti il loro costante impegno per la sicurezza stradale al fine di migliorare sempre più le *performances* delle concessionarie europee per il futuro.

In rappresentanza dell'**Associazione SEOPAN-ASETA** che ha ospitato l'evento - nuova entità recentemente creata dalla fusione, lo scorso mese di febbraio, tra

l'Associazione spagnola delle concessionarie autostradali ASETA e l'Osservatorio nazionale delle costruzioni SEOPAN - sono intervenuti il **Presidente Julian Nuñez** ed il **Direttore del Dipartimento Infrastrutture e Concessioni Bruno de la Fuente**. Quest'ultimo in particolare ha illustrato i dati spagnoli sulla sicurezza stradale ed i buoni risultati che sono stati ottenuti negli ultimi anni; ha inoltre presentato le recenti disposizioni legislative spagnole sulla sicurezza stradale, che hanno introdotto regole più severe e sanzioni più incisive, rispetto al passato, per abuso di alcool e sostanze stupefacenti alla guida. Le nuove regole stabiliscono altresì una differenziazione dei limiti di velocità per i veicoli su talune tratte stradali, soprattutto in funzione di particolari condizioni atmosferiche o di specifica configurazione della strada.

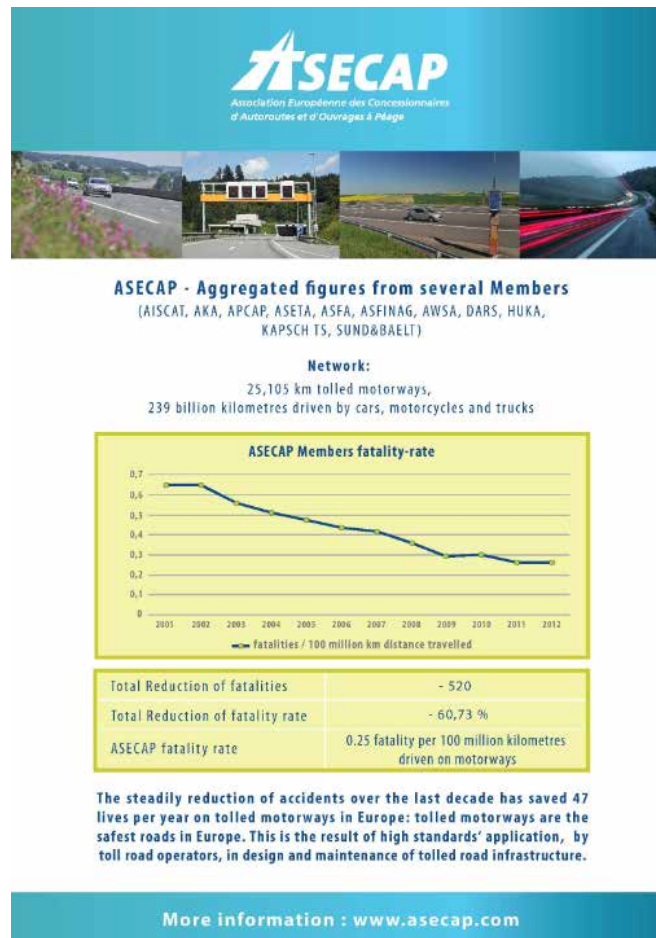
E' poi intervenuta **l'euro-deputata spagnola Inès Ayala Sender**, membro della commissione TRAN (Trasporti e Turismo) del Parlamento europeo, la quale ha fornito un'ampia e dettagliata illustrazione delle principali iniziative legislative e non dell'Unione europea a favore della sicurezza stradale, citando ad esempio l'importanza della diffusione ed applicazione delle nuove tecnologie

al trasporto stradale, quali il sistema di chiamata d'emergenza in caso d'incidente *eCall* o il tachigrafo digitale che consente un più efficace monitoraggio dell'applicazione della

TEN-T, nonché l'applicazione della Direttiva comunitaria sulle sanzioni transfrontaliere aventi un impatto sulla sicurezza stradale, della quale l'On. Ayala Sender è stata peraltro Relatrice. Riallacciandosi poi agli interventi dei rappresentanti spagnoli, ha anche citato l'importanza dei limiti di velocità, sottolineando che si tratta di un fattore fondamentale per tutelare la sicurezza stradale; infine, si è congratulata con l'ASECAP per gli importanti risultati conseguiti e per il costante impegno delle concessionarie a favore della sicurezza.

Successivamente è intervenuto **Pere Macias, Presidente della commissione sicurezza e mobilità sostenibile del Parlamento spagnolo**, il quale ha illustrato le attività della commissione da lui presieduta al fine di centrare gli obiettivi indicati nel Piano d'azione comunitario per la sicurezza stradale 2011-2020; in particolare Macias ha sottolineato che il numero delle vittime

stradali è indiscutibilmente più alto sulle strade ordinarie, laddove solo il 5% degli incidenti a livello nazionale in Spagna è imputabile alla rete a pedaggio. Inoltre, Macias ha detto che il miglioramento ed il mantenimento della rete stradale ordinaria rappresenta per la Spagna, come probabilmente anche per altri paesi in Europa, una notevole sfida, dato che gli investimenti pubblici volti al miglioramento della



UNA DELLE PUBBLICAZIONI ASECAP DISTRIBUITE NEL CORSO DELL'EVENTO
www.asecap.com

normativa sulla durata dei periodi di guida e di riposo per i conducenti di mezzi pesanti, evitando che si mettano alla guida in condizioni fisiche di stanchezza in grado di nuocere alla sicurezza stradale. L'eurodeputata Ayala Sender ha inoltre citato la questione del finanziamento delle rete trans-europea di trasporto attraverso i recenti Regolamenti comunitari CEF (*Connecting Europe Facility*) e

rete stradale e delle sue condizioni di sicurezza sono carenti. A tal riguardo Macias ha detto che l'Associazione spagnola della strada (*Asociación Española de la Carretera*) ha pubblicato di recente un Manifesto volto a denunciare la carenza di fondi pubblici e di investimenti adeguati da utilizzare nella gestione e nella manutenzione delle strade pubbliche; per tali ragioni questo Manifesto chiede

fondamentale e necessario svolto dai tre pilastri della sicurezza stradale: il veicolo, l'utente e l'infrastruttura; il veicolo deve essere sempre mantenuto nelle migliori condizioni di sicurezza, l'utente deve rispettare le regole del codice della strada ed avere un comportamento di guida responsabile, l'infrastruttura deve garantire quanto più possibile all'utente ed al veicolo le migliori condizioni di sicurezza: solo se

responsabili gli utenti. In tale quadro sono state illustrate alcune specifiche campagne, alcune delle quali aventi una rilevanza non solo nazionale ma anche di più ampio respiro internazionale: è il caso di **Autostradafacendo.it**, presentata dall'Ing. **Roberto Arditi, Direttore Scientifico della SINA SpA**, che ha aggiornato i delegati sulle ultime attività e sui risultati conseguiti da questa campagna



LA SESSIONE SULLE ATTIVITÀ DI COMUNICAZIONE ED INFORMAZIONE AGLI UTENTI SULLA SICUREZZA STRADALE

che venga al più presto promulgata una legge *ad hoc* che obblighi le amministrazioni pubbliche spagnole ad allocare automaticamente parte delle loro risorse alla manutenzione delle strade, allocazione calcolata come percentuale del valore patrimoniale delle infrastrutture stradali. Macias ha infine concluso il suo intervento ricordando che l'infrastruttura stradale non è l'unico fattore responsabile degli incidenti, poiché gran parte della responsabilità deriva anche dai veicoli e dal comportamento degli utenti. Quest'affermazione è stata ampiamente condivisa e ribadita anche dal **Segretario Generale dell'ASECAP Kallistratos Dionelis**, il quale ha parlato del ruolo

questi tre fattori interagiscono correttamente ed efficacemente tra loro, allora sarà possibile ottenere le migliori condizioni di sicurezza lungo le strade.

Nelle due sessioni tematiche della Giornata ASECAP di Madrid, è stato anzitutto analizzato il tema della comunicazione e delle campagne di informazione sulla sicurezza a favore degli utenti. La sessione è stata moderata da **Emanuela Stocchi dell'AISCAT**, la quale ha ricordato il ruolo fondamentale svolto dalle attività di informazione e comunicazione portate avanti dalle concessionarie autostradali europee, al fine di accrescere i livelli di sicurezza sulle strade rendendo maggiormente consapevoli e

di sicurezza, divenuta ormai un importante punto di riferimento e di informazione non solo per le concessionarie autostradali italiane, ma anche per quelle di altri paesi, essendo stata data ampia diffusione ai suoi principali contenuti, concepiti attraverso una sapiente combinazione tra messaggi sulla sicurezza e vignette illustrative di varie situazioni di pericolo su strada o di comportamenti sbagliati da parte degli utenti, il tutto realizzato con una grafica incisiva e accattivante in grado di attirare l'attenzione degli utenti e soprattutto dei giovani, ai quali è dedicata un'ampia parte della campagna informativa. E' poi intervenuto **Bernhard Lautner, Senior Road**

Safety and Traffic Expert di ASFINAG, il quale ha presentato due campagne di informazione diffuse in Austria, la prima focalizzata sull'importanza di mantenere la distanza di sicurezza per evitare collisioni tra veicoli e la seconda, sviluppata anche con l'ausilio di un video "ad effetto", volta ad utilizzare il corridoio di emergenza lungo le autostrade, incoraggiando gli utenti, in caso di incidente, ad agevolare quanto più possibile le operazioni di soccorso ed il transito di ambulanze ed altri mezzi lungo il corridoio di emergenza, situato al centro della carreggiata e non di lato come invece avviene per la corsia di emergenza sulle nostre autostrade. La sessione si è conclusa con due interventi francesi: **Christine Allard, Direttrice della Comunicazione di SANEF-ABERTIS**, ha illustrato i risultati di un'inchiesta relativa alle attitudini ed ai comportamenti degli utenti alla guida, sottolineando e testimoniando l'esistenza di numerosi comportamenti pericolosi da parte di alcuni utenti.

I risultati di questa inchiesta, svolta periodicamente con regolarità dall'Osservatorio SANEF-ABERTIS sulla sicurezza stradale, vengono diffusi attraverso conferenze stampa ed articoli di giornale, soprattutto in prossimità delle vacanze estive o invernali, quando ci si aspetta un notevole flusso di veicoli lungo la rete autostradale: l'obiettivo di SANEF-ABERTIS è dunque quello di raggiungere il più ampio numero possibile di utenti, per informarli dei potenziali pericoli ed invitarli ad un comportamento di guida più rispettoso e responsabile. E' infine intervenuto **François-Brice Hincker, Direttore della Comunicazione di Vinci-Autoroutes**, il quale ha

presentato un film, realizzato da un famoso regista francese per conto di *Vinci-Autoroutes* ed ampiamente diffuso a livello nazionale, per sensibilizzare i giovani sui rischi che corrono alla guida per abuso di alcool e sostanze stupefacenti, con immagini anche piuttosto impattanti e scioccanti. Il film rientra nella più ampia iniziativa sulla sicurezza stradale per i giovani portata avanti da *Vinci-Autoroutes* da circa due anni, dal titolo "*Roulons autrement*", ossia "Guidiamo in maniera diversa", sviluppata anche attraverso i *social networks* e volta ad attirare l'attenzione dei giovani utenti sul tema della sicurezza stradale.

L'ultima sessione è stata moderata dal già menzionato Bruno de la Fuente ed è stata dedicata alle attività di esercizio delle concessionarie autostradali europee per una gestione sicura ed efficace delle infrastrutture stradali a pedaggio. E' intervenuto come primo relatore lo **sloveno Ulrich Zorin della DARS**, il quale ha presentato gli obiettivi di sicurezza della DARS contenuti in uno specifico Piano d'Azione che si sviluppa fino al 2022 e che è centrato sull'importanza e sulla corretta utilizzazione delle corsie di emergenza. E' stata poi la volta di **Romain Deumié della società concessionaria francese APRR**, che ha illustrato le attività di assistenza agli utenti in caso di incidente, portate avanti dalla società dell'APRR "*SOS Autoroutes*", anche attraverso un nuovo *app* da scaricare sugli *smartphones*. In rappresentanza della **Polonia** sono intervenuti **Tomasz Behrendt e Pawel Kocot**, della **società concessionaria AWSA**, i quali hanno parlato della

sicurezza stradale in prossimità dei caselli di pedaggio: l'AWSA ha infatti condotto un'analisi dei comportamenti degli utenti e delle situazioni di pericolo che si manifestano in queste particolari aree della rete autostradale, proponendo delle soluzioni e delle iniziative volte a ridurre le situazioni di rischio. Infine, ha chiuso la sessione **Sara Rodriguez di Abertis Autopistas España**, la quale ha illustrato le numerose attività sulla sicurezza stradale svolte da *Abertis* e focalizzate su svariati aspetti, quali diffusione della "cultura della sicurezza stradale", i seminari di "addestramento alla sicurezza stradale", l'analisi delle principali cause degli incidenti e le possibili soluzioni e proposte per prevenirli.

L'evento ASECAP si è chiuso con le considerazioni finali di Bruno de la Fuente e di **Malika Seddi, Direttrice degli Affari Internazionali dell'ASFA e Presidente del Comitato ASECAP per la sicurezza e la sostenibilità**: ambedue hanno ringraziato i partecipanti, le Istituzioni, i relatori e moderatori e si sono congratulati per le numerose ed interessanti attività a favore della sicurezza stradale che sono state sviluppate e realizzate in molti paesi membri dell'ASECAP. Hanno poi salutato tutti i delegati, dando appuntamento alla prossima edizione della Giornata ASECAP per la sicurezza stradale, che avrà luogo nel marzo del 2015 (in data ancora da definirsi) a Vienna, in Austria.

Per maggiori informazioni sull'evento e per visionare le presentazioni illustrate nel corso dell'ASECAP *Road Safety*, visitare il sito dell'ASECAP all'indirizzo www.asecap.org.

► GU L

- Regolamento delegato (UE) n. 275/2014 della Commissione, del 7 gennaio 2014, che modifica l'allegato I del regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa. **GU L 80 del 19.03.2014**
- Decisione di esecuzione della Commissione, del 17 marzo 2014, che modifica la decisione 2011/130/UE che istituisce requisiti minimi per il trattamento transfrontaliero dei documenti firmati elettronicamente dalle autorità competenti a norma della direttiva 2006/123/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa ai servizi nel mercato interno [notificata con il numero C(2014) 1640]. **GU L 80 del 19.03.2014**
- Regolamento (UE) n. 253/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, che modifica il regolamento (UE) n. 510/2011 al fine di definire le modalità di conseguimento dell'obiettivo del 2020 di ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli commerciali leggeri nuovi. **GU L 84 del 20.03.2014**
- Regolamento n. 119 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) – Disposizioni uniformi relative all'omologazione delle luci di svolta dei veicoli a motore. **GU L 89 del 25.03.2014**
- Direttiva 2014/23/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sull'aggiudicazione dei contratti di concessione. **GU L 94 del 28.03.2014**
- Direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sugli appalti pubblici e che abroga la direttiva 2004/18/CE. **GU L 94 del 28.03.2014**
- Direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali e che abroga la direttiva 2004/17/CE. **GU L 94 del 28.03.2014**
- Regolamento n. 50 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UN/ECE) — Disposizioni uniformi relative all'omologazione delle luci di posizione anteriori e posteriori, delle luci di arresto, degli indicatori di direzione e dei dispositivi di illuminazione della targa di immatricolazione posteriore dei veicoli appartenenti alla categoria L. **GU L 97 del 29.03.2014**
- Regolamento n. 129 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UN/ECE) — Prescrizioni uniformi relative all'omologazione di dispositivi avanzati di ritenuta per bambini (DARB) usati a bordo dei veicoli a motore. **GU L 97 del 29.03.2014**
- Informazione sulla data della firma dell'accordo di cooperazione tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da una parte, e la Confederazione svizzera, dall'altra, sui programmi europei di navigazione satellitare. **GU L 101 del 4.04.2014**
- Regolamento (UE) n. 333/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2014, che modifica il regolamento (CE) n. 443/2009 al fine di definire le modalità di conseguimento dell'obiettivo 2020 di ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture nuove. **GU L 103 del 5.04.2014**
- Regolamento (UE) n. 361/2014 della Commissione, del 9 aprile 2014, recante modalità di esecuzione del regolamento (CE) n. 1073/2009 con riguardo ai documenti per il trasporto internazionale di passeggeri mediante autobus e che abroga il regolamento (CE) n. 2121/98 della Commissione. **GU L 107 del 10.04.2014**

► GU C

- Posizione (UE) n. 3/2014 del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo al livello sonoro dei veicoli a motore e i dispositivi silenziatori di sostituzione, che modifica la direttiva 2007/46/CE e che abroga la direttiva 70/157/CEE Adottata dal Consiglio il 20 febbraio 2014. **GU C 82E del 21.03.2014**
- Risoluzione del Comitato delle regioni le priorità politiche del comitato delle regioni per il 2014 sulla base del programma legislativo e di lavoro della Commissione europea. **GU C 114 del 15.04.2014**

► COM e SEC ¹

- COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS. Taking stock of the Europe 2020 strategy for smart, sustainable and inclusive growth. **COM (2014) 130 final/2 del 19.03.2014**
- 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 una decisione del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce l'azione dell'Unione "Capitali europee della cultura" per gli anni dal 2020 al 2033. **COM (2014) 183 def. del 25.03.2014**
- COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT Long-Term Financing of the European Economy Accompanying the document COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL on Long-Term Financing of the European Economy. **SWD (2014) 105 fin. Del 27.03.2014**

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

- Madrid, Spagna, 25 marzo 2014

ASECAP Road Safety Day, appuntamento annuale dell'Associazione europea delle concessionarie autostradali sulla Sicurezza Stradale, organizzato dall'ASECAP di concerto con l'Associata spagnola SEOPAN-ASETA, www.asecap.org

FUTURI

- Atene, Grecia, 8-9 maggio 2014
- Atene, Grecia, 26-28 maggio 2014
- Brescia, 26 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

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

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

Conferenza sul progetto ROSEE (Road Safety in South East European Regions): le azioni per migliorare la sicurezza stradale: dalle infrastrutture ai comportamenti, organizzato dai partners italiani del progetto ROSEE, <http://www.rosee-project.eu/en/stakeholder-workshop-italy>

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

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

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

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

AIPCR: *Association Mondiale de la Route* – Associazione Mondiale della Strada

DG MOVE: Direzione Generale “Mobilità e Trasporti” - Commissione europea

EGNOS: *European geostationary navigation overlay system* - Sistema geostazionario europeo di navigazione di sovrapposizione

ERF: *European Union Road Federation*

GALILEO: Programma europeo di radionavigazione satellitare

GNSS: *Global Navigation Satellite System* - Sistema satellitare globale di navigazione

GU: Gazzetta ufficiale dell'Unione europea

IBTTA: *International Bridge Tunnel and Turnpike Association*

ITF: *International Transport Forum*

ITS: *Intelligent Transport Systems* – Sistemi intelligenti di trasporto

ITRE: Commissione Industria e Ricerca presso il Parlamento europeo

JURI: Commissione per gli Affari Giuridici presso il Parlamento europeo

LGTT: *Loan Guarantee Instrument for TEN-T* – strumento di garanzia dei prestiti per le TEN-T

OBE/OBU: *On Board Equipment/On Board Unit* – apparato di bordo utilizzato per il SET

OCDE/OCSE: Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico

PPE: Gruppo politico del Partito Popolare europeo presso il Parlamento europeo

PPP: Partenariato Pubblico Privato

PPPI: Partenariato Pubblico Privato Istituzionalizzato

RTE-T/TEN-T: Reti transeuropee di Trasporto

S&D: Gruppo politico “Alleanza Progressista dei Socialisti e Democratici” presso il Parlamento europeo

SET: Servizio europeo di telepedaggio

TRAN: Commissione Trasporti e Turismo presso il Parlamento europeo

UNECE: Commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa

UPM: Unione per il Mediterraneo



Associazione Italiana
Società Concessionarie
Autostrade e Trafori

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)