

Conferenza dell'ASECAP sul modello della concessione: Bruxelles, 30 marzo 2015
*Concession model, an efficient tool to foster growth across Europe:
how to build a level playing field to attract private investors*



European Economic and Social Committee

FONTE: SITO INTERNET DELL'ASECAP WWW.ASECAP.COM

IL PROSSIMO 30 MARZO L'ASECAP ORGANIZZA A BRUXELLES, PRESSO LA SEDE DEL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE, UNA CONFERENZA AD ALTO LIVELLO SUL TEMA DELLA CONCESSIONE, ANALIZZANDO L'IMPATTO DELLA NUOVA DIRETTIVA 2014/23, RELATIVA ALL'AGGIUDICAZIONE DEI CONTRATTI DI CONCESSIONE, SUL SETTORE DEI TRASPORTI. L'EVENTO OFFRIRÀ ANCHE L'OCCASIONE PER PRESENTARE ALLE ISTITUZIONI COMUNITARIE I PRINCIPALI RISULTATI DELLO STUDIO, RECENTEMENTE FINALIZZATO DALL'ASSOCIAZIONE EUROPEA, SUL MODELLO DELLA CONCESSIONE, SUL PEDAGGIO E SUI PPP (PARTENARIATO PUBBLICO-PRIVATO) NEI VARI PAESI DELL'ASECAP; LO STUDIO HA INFATTI ANALIZZATO LA DEFINIZIONE DELLE CONCESSIONI AUTOSTRADALI A PEDAGGIO, ILLUSTRANDO I VARI

SISTEMI PRESENTI NEI PAESI APPARTENENTI ALL'ASECAP, FOCALIZZANDO L'ATTENZIONE SULLA NECESSITÀ DI RISPETTARE REGOLE CHIARE E CERTE PER IL BUON FUNZIONAMENTO DEI SISTEMI DI CONCESSIONE IN EUROPA. GLI OPERATORI DI INFRASTRUTTURE STRADALI A PEDAGGIO RAPPRESENTATI NELL'ASECAP HANNO INOLTRE MESSO IN EVIDENZA, NELLO STUDIO, IL RUOLO E L'IMPORTANZA DELLA CONCESSIONE COME STRUMENTO FONDAMENTALE PER GARANTIRE INVESTIMENTI CERTI E A LUNGO TERMINE LUNGO LA RETE STRADALE TRANS-EUROPEA E PER CONTRIBUIRE ALLA CRESCITA DELL'EUROPA. E' POSSIBILE ISCRIVERSI ALL'EVENTO FINO AL 13 MARZO P.V.; A TAL FINE, E PER ULTERIORI INFORMAZIONI, VISITARE IL SITO DELL'ASECAP ALL'INDIRIZZO WWW.ASECAP.COM

PARLAMENTO EUROPEO

► si è concluso lo scorso 11 febbraio a Strasburgo, nel corso della sessione plenaria del Parlamento europeo, l'iter di approvazione della Risoluzione legislativa sulla proposta di Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale, più nota come Direttiva cross-border enforcement, considerata dalle Istituzioni comunitarie un efficace strumento per migliorare la sicurezza stradale, ridurre il numero delle infrazioni al codice della strada e consentire l'applicazione di procedure più rapide per identificare coloro che hanno commesso infrazioni stradali in altri paesi della UE diversi da quello di immatricolazione del veicolo. La Risoluzione legislativa non è intervenuta sui contenuti della vigente Direttiva 2011/82/UE, ma ne ha modificato unicamente la base giuridica.

COMMISSIONE EUROPEA

► a metà gennaio la Commissione europea ha pubblicato nove studi sullo stato di avanzamento degli altrettanti corridoi appartenenti alla rete centrale delle Reti Transeuropee TEN-T, al fine di valutare ed evidenziare i bisogni di sviluppo degli stessi, soprattutto in termini monetari. La rete centrale delle TEN-T ricomprende, ricordiamolo, 94 grandi porti collegati alle reti stradali e ferroviarie, 38 aeroporti collegati ai centri urbani attraverso linee ferroviarie, 15.000 km di rete ferroviaria ad alta velocità, 35 progetti infrastrutturali transfrontalieri volti a ridurre la congestione e ad agevolare la fluidità della circolazione di merci e persone attraverso la UE. Gli studi sui nove corridoi, affidati dalla Commissione europea ad un gruppo di esperti indipendenti, hanno messo in luce la necessità di effettuare investimenti per circa 700 miliardi di Euro di qui al 2030.

CONSIGLIO

► il Ministro lettone dei Trasporti ha presentato dinanzi alla commissione TRAN del Parlamento europeo le priorità politiche della Lettonia nel settore dei trasporti, ponendo l'accento sul Piano Juncker per gli Investimenti strategici nelle infrastrutture e sul Quarto pacchetto ferroviario. Quanto al trasporto stradale, oltre alla chiusura dei due dossiers sulla Direttiva cross-border enforcement e sulla Direttiva che disciplina peso e dimensioni massime dei mezzi pesanti, il Ministro lettone ha evidenziato il tema della sicurezza stradale, comunicando l'intenzione di voler avviare un dibattito politico sulla revisione di metà percorso in merito agli orientamenti comunitari sulla sicurezza stradale, con il coinvolgimento degli Stati membri della UE in questa consultazione. Il Ministro ha inoltre citato, tra le priorità della Lettonia, la prosecuzione del dibattito sulle TEN-T, nonché lo sviluppo dei collegamenti Europa - Asia.

ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

► si è svolta a Parigi lo scorso 6 febbraio, su iniziativa del COPER II dell'ASECAP, Comitato Permanente per la sicurezza stradale e la sostenibilità, la seconda edizione del seminario annuale dell'Associazione europea dedicato alle attività di marketing ed allo sviluppo di nuovi servizi offerti ai clienti dalle autostrade europee in concessione. Il seminario di Parigi ha riunito oltre trenta partecipanti provenienti da dieci Paesi membri dell'ASECAP, offrendo loro la possibilità di confrontarsi e di scambiarsi idee ed esperienze sulle modalità attraverso le quali le attività commerciali e di marketing vengono sviluppate a livello nazionale. Di particolare interesse è stata la tematica relativa alle aree di servizio, che il COPER II ha definito parte integrante della rete autostradale: le modalità attraverso le quali vengono costruite e gestite sono infatti finalizzate ad offrire agli utenti elevati standard di qualità.

INDICE

PARLAMENTO EUROPEO

2

- Risoluzione legislativa sulla Direttiva cross border enforcement

COMMISSIONE EUROPEA

4

- Stato di avanzamento delle Reti Transeuropee

CONSIGLIO UE

6

- Presidenza lettone: priorità nel settore dei trasporti

ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

7

- ASECAP marketing workshop

LEGISLAZIONE E COMUNICAZIONI

8

CALENDARIO EVENTI

10

GLOSSARIO

11

► Risoluzione legislativa sulla Direttiva cross-border enforcement

Si è concluso lo scorso 11 febbraio a Strasburgo, nel corso della sessione plenaria del Parlamento europeo, l'iter di approvazione della Risoluzione legislativa sulla proposta di Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale, più nota come Direttiva *cross-border enforcement*, considerata dalle Istituzioni comunitarie un efficace strumento per migliorare la sicurezza stradale, ridurre il numero delle infrazioni al codice della strada e consentire l'applicazione di procedure più rapide per identificare coloro che hanno commesso infrazioni stradali in altri paesi della UE diversi da quello di immatricolazione del veicolo.

Ricordiamo brevemente le tappe legislative e procedurali che hanno condotto all'adozione di questa Risoluzione legislativa volta a modificare la base giuridica della Direttiva 2011/82/UE del Parlamento e del Consiglio del 25 ottobre 2011. Nel maggio dello scorso anno la Commissione europea ha informato il Consiglio UE sulla propria intenzione di presentare una proposta di revisione della Direttiva, in seguito alla pronuncia della Corte di Giustizia europea circa l'esattezza della base giuridica del testo; nella sua sentenza, relativa alla Causa C-43/12 Commissione/Parlamento e Consiglio, la Corte aveva infatti contestato il fondamento giuridico alla base della Direttiva. Quali le motivazioni della Corte di Giustizia? La Direttiva 2011/82 era

stata proposta inizialmente dalla Commissione europea in base alla competenza dell'Unione in materia di sicurezza dei trasporti, pertanto sulla base dell'articolo 91 del TFUE (Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea), mentre al momento dell'adozione della stessa, il 25 ottobre 2011, il Parlamento europeo ed il Consiglio avevano dichiarato come fondamento giuridico la competenza dell'Unione europea in materia di cooperazione di polizia, sulla base dell'articolo 87 del TFUE. In tale circostanza, la Commissione europea, ritenendo che l'atto legislativo comunitario fosse stato adottato su di una base giuridica errata, aveva fatto ricorso alla Corte di Giustizia per l'annullamento della Direttiva. La Corte si è trovata dunque ad esaminare sia la finalità sia il contenuto della Direttiva, ritenendo che la finalità principale di questo atto legislativo sia senza dubbio il miglioramento della sicurezza stradale; quanto al contenuto, lo scambio di informazioni fra le autorità degli Stati membri in materia di infrazioni, esso rappresenta secondo la Corte uno strumento attraverso il quale è possibile perseguire l'obiettivo del miglioramento della sicurezza stradale: tanto la finalità quanto il contenuto, dunque, si riferiscono alla sicurezza stradale e sono pertanto fondati sull'articolo 91 del TFUE. Oltretutto, in base alla sentenza della Corte, la Direttiva non ha attinenza diretta con gli obiettivi della cooperazione di polizia, che intendono perseguire una politica comune europea in materia di asilo, immigrazione e controllo delle fron-

tiere esterne, prevenzione della criminalità, del razzismo e della xenofobia. La Direttiva 2011/82 è stata pertanto annullata dalla sentenza della Corte di Giustizia, che ha anche stabilito – in considerazione dell'importanza degli obiettivi di sicurezza stradale perseguiti da questo atto legislativo comunitario – la validità delle disposizioni della Direttiva vigente sino all'entrata in vigore di una nuova Direttiva in materia, a condizione però che ciò avvenisse entro l'arco temporale di dodici mesi, ossia nel maggio del 2015. Sulla base di tali premesse, e considerato il lasso temporale a disposizione, il Consiglio UE Trasporti ha immediatamente avviato i necessari negoziati con il Parlamento europeo per l'adozione di una nuova Direttiva su un fondamento giuridico corretto, circostanza che avrebbe peraltro consentito l'applicazione della Direttiva anche nel Regno Unito, in Irlanda e in Danimarca, Stati membri che – in virtù della base giuridica fondata sulla cooperazione di polizia – hanno sinora beneficiato della clausola di *opting-out*, ossia della possibilità di non applicare l'atto, possibilità che viene meno nel momento in cui la base giuridica dell'atto legislativo torna ad essere fondata sulla politica comune dei trasporti: a tal riguardo il Consiglio UE Trasporti ha concordato sul concedere a questi tre Stati membri due anni in più per poter conformare le loro legislazioni nazionali alle disposizioni della Direttiva.

Questo dunque il quadro che ha condotto all'adozione della Risoluzione legislativa dell'11 febbraio

scorso e che non ha modificato i contenuti, ripetiamolo ancora una volta, ma solo la base giuridica della Direttiva. Sotto il profilo dei suoi contenuti, la Direttiva si applica alle seguenti infrazioni in materia di sicurezza stradale: eccesso di velocità; mancato uso della cintura di sicurezza; mancato arresto davanti a un semaforo rosso; guida in stato di ebbrezza; guida sotto l'influsso di sostanze stupefacenti; mancato uso del casco protettivo; uso di una corsia vietata; uso indebito del telefono cellulare o di altri dispositivi di comunicazione durante la guida.

E' opportuno infine sottolineare che non tutte le infrazioni sono contemplate nella Direttiva e che, in linea generale, si tratta solo di infrazioni le cui conseguenze risultano dannose per la sicurezza stradale. In ogni caso la Direttiva contiene in sé la possibilità di un ampliamento della gamma di infrazioni, poiché ai sensi del suo articolo 11, la Commissione europea è tenuta a presentare, dopo due anni dall'entrata in vigore della Direttiva, ossia nel novembre del 2016, una Relazione sulla base della quale si possano studiare eventuali estensioni del campo d'applicazione della Direttiva ad altre tipologie di infrazioni. Nella suddetta Relazione la Commissione europea deve concentrarsi in particolare sui seguenti aspetti e, se del caso, formulare proposte volte a contemplarli:

- una valutazione dell'eventuale necessità di aggiungere all'ambito di applicazione della Direttiva altre infrazioni in materia di sicurezza stradale;

- una valutazione dell'efficacia della Direttiva ai fini della riduzione del numero di vittime sulle strade dell'Unione, in particolare la valutazione se su tale efficacia incida la copertura geografica della Direttiva;
- una valutazione della necessità di definire norme comuni per le apparecchiature e le procedure automatiche di controllo. In tale contesto, la Commissione è invitata a elaborare, a livello dell'Unione, linee direttrici in materia di sicurezza stradale nel quadro della politica comune dei trasporti, al fine di garantire una maggiore convergenza dell'applicazione della normativa stradale da parte degli Stati membri attraverso metodi e pratiche comparabili. Le linee direttrici possono contemplare almeno il mancato rispetto dei limiti di velocità, la guida in stato di ebbrezza, il mancato uso della cintura di sicurezza e il transito con semaforo rosso;
- una valutazione sulla possibilità di armonizzare i codici della strada, ove opportuno.

La Risoluzione legislativa così votata dal Parlamento europeo, che ha ampiamente sostenuto la sua Relatrice On. Inès Ayala Sender, spagnola del gruppo dei socialisti europei, apre la strada all'adozione della nuova Direttiva che sostituirà la Direttiva 2011/82/UE e che sarà pubblicata nella Gazzetta Ufficiale della UE nelle prossime settimane.

La Commissaria ai Trasporti Violeta Bulc ha commentato positivamente l'adozione del testo da parte del *plenum* del Parlamento,

dichiarando che lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale tra gli Stati membri della UE potrà contribuire a salvare delle vite, attraverso una più agevole identificazione di coloro che commettono infrazioni nel territorio dell'Unione europea.

► Stato di avanzamento delle Reti Transeuropee

A metà gennaio di quest'anno la Commissione europea ha pubblicato nove studi sullo stato di avanzamento degli altrettanti corridoi appartenenti alla rete centrale delle Reti Transeuropee TEN-T, al fine di valutare ed evidenziare i bisogni di sviluppo degli stessi, soprattutto in termini monetari. La rete centrale delle TEN-T ricomprende, ricordiamolo, 94 grandi porti collegati alle reti stradali e ferroviarie, 38 aeroporti collegati ai centri urbani attraverso linee ferroviarie, 15.000 km di rete ferroviaria ad alta velocità, 35 progetti infrastrutturali transfrontalieri volti a ridurre la congestione e ad agevolare la fluidità della circolazione di merci e persone attraverso la UE.

Gli studi sui nove corridoi, affidati dalla Commissione europea ad un gruppo di esperti indipendenti, hanno messo in luce la necessità di effettuare investimenti per circa 700 miliardi di Euro di qui al 2030, data prevista per il completamento dei corridoi, investimenti focalizzati sull'applicazione di Sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS), sulla promozione di soluzioni di trasporto non inquinanti e su un maggiore sviluppo dell'intermodalità.

Riportiamo qui di seguito, per memoria, la denominazione ed una breve descrizione dei nove corridoi in questione, ricordando che, secondo quanto stabilito dai Regolamenti CEF (Connecting Europe Facility) e TEN-T, ciascun corridoio deve interessare almeno tre modi di trasporto, tre Stati membri della UE e due sezioni transfrontaliere, collegando gli Stati membri interessati

ed i relativi soggetti attivi nel settore dei trasporti, come ad esempio i gestori dell'infrastruttura e gli utenti:

- **Il corridoio scandinavo-mediterraneo:** 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 dalla 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:** collega i porti del litorale orientale del Mar Baltico con i porti del Mare del Nord. Il corridoio infatti deve 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 Odra ed i porti tedeschi, olandesi e fiamminghi, questo corridoio include 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:** 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 è un corridoio 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 collega i mari Baltico ed Adriatico, passando attraverso le aree industriali della Polonia meridionale (in particolare situate nella regione della *Upper Slesia*), Vienna, Bratislava, le regioni alpine orientali e l'Italia del Nord. Il corridoio baltico-adriatico include importanti pro-

getti 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 collega 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, 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:** collega 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 ad alta velocità e collegamenti paralleli standard via treno, 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 ha come strutture portanti le vie di navigazione dei fiumi Reno e Danubio e collega 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'importante arteria che va da Monaco di Baviera a Praga, a Zilina, a Kosice, fino ad arrivare alla frontiera con l'Ucraina.
- **Il corridoio Mediterraneo:** collega la penisola iberica con la frontiera ungherese-ucraina. Il corridoio, inoltre, segue i litorali mediterranei di Spagna e Francia, attraversa le Alpi ed arriva 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 è prevalentemente concentrato su comunicazioni ferroviarie e stradali. I progetti principali in esso ricompresi sono il collegamento Torino-Lione e la sezione Venezia-Lubiana.

Lo sviluppo di ogni corridoio, com'è noto, è affidato ad un Coordinatore europeo ed i nove Coordinatori sono chiamati a

presentare a breve – nella primavera di quest'anno - al Parlamento europeo, alla Commissione europea ed al Consiglio UE un Piano di lavoro per gli anni a venire, Piano di lavoro che dovrà necessariamente tener conto delle raccomandazioni contenute nei nove citati studi. Da queste considerazioni e valutazioni, le Istituzioni comunitarie prenderanno poi le necessarie decisioni in merito all'allocazione dei fondi europei per il periodo 2014-2020 a titolo del CEF (Regolamento che rappresenta la struttura finanziaria delle TEN-T e che è volto a co-finanziare progetti a valore aggiunto europeo lungo i corridoi appartenenti alle Reti Transeuropee di Trasporto per il periodo di programmazione 2014-2020), tenendo anche conto del sopravvenuto Piano Juncker per gli investimenti strategici nelle infrastrutture, che sarà alimentato, tra le altre fonti finanziarie, proprio da una quota CEF (una parte del finanziamento che andrà a formare il nuovo Piano Juncker di investimenti per l'Europa attingerà dal CEF per un ammontare di 3,3 miliardi di Euro); sarà pertanto necessario per la Commissione europea selezionare i progetti più urgenti e pronti per essere attuati, compito non facile che probabilmente solleverà – come già sta avvenendo – dei dibattiti con le altre Istituzioni; sul prosieguo delle discussioni daremo pertanto informazione nelle successive edizioni del nostro Bollettino.

► Presidenza lettone della UE: priorità nel settore dei trasporti

Dopo un 2014 a guida greca e poi italiana, il 2015 si è aperto per l'Unione europea con la Presidenza di uno dei Paesi Baltici, la Lettonia, che presiederà le riunioni del Consiglio UE e rappresenterà l'Unione nel mondo per tutto il primo semestre del corrente anno. Com'è ormai consuetudine, anche la Presidenza lettone ha scelto un logo che la rappresenti in Europa durante il suo mandato; si tratta della macina di un mulino, scelta dalla Lettonia sia perché, evocando la produzione del pane, simboleggia il nutrimento, la crescita e la prosperità per l'Europa, sia perché la sua forma è circolare e dunque rappresenta un messaggio di unità e completezza per l'Unione europea: ideali e valori comuni sui quali si fonda il processo di integrazione europea.

In virtù di queste premesse, la Lettonia ha sviluppato il suo programma di lavoro per i primi sei mesi del 2015, collegandosi a quanto realizzato dalla precedente Presidenza italiana della UE e gettando le basi della successiva Presidenza del Lussemburgo per la seconda metà del 2015.

Per quanto concerne in particolare il **settore dei trasporti**, come indicato nel programma di lavoro della Presidenza e ribadito dal **Ministro lettone dei Trasporti Anrijs Matiss** dinanzi alla commissione TRAN del Parlamento europeo a Bruxelles lo scorso 20 gennaio, le priorità politiche della Lettonia sono focalizzate sul Piano Juncker per gli Investimenti strategici nelle infrastrutture e

sul Quarto pacchetto ferroviario – in particolare sul suo pilastro tecnico – pacchetto considerato fondamentale per lo sviluppo del trasporto pubblico in Europa. Quanto al trasporto stradale, oltre alla chiusura dei due *dossiers* portati avanti dalla Presidenza italiana sulla Direttiva che disciplina peso e dimensioni massime dei mezzi pesanti e sulla Direttiva *cross-border enforcement* della quale si è già parlato nella rubrica del presente Bollettino dedicata al Parlamento europeo (a pag. 2), la Lettonia ha

campo, ma porterà avanti delle analisi e delle valutazioni di impatto delle varie politiche comunitarie, per poi procedere ad una revisione vera e propria delle stesse.

Il Ministro Matiss ha inoltre citato, tra le priorità della Lettonia, la prosecuzione del dibattito, già avviato sotto la Presidenza italiana, sulle Reti Transeuropee di Trasporto TEN-T, sulla loro attuazione e finanziamento ed ha posto l'accento sull'importanza di sviluppare e favorire sistemi di trasporto multimodale per poter meglio e più



Latvian Presidency
of the Council of the
European Union

FONTE: SITO DELLA PRESIDENZA LETTONE DEL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA [HTTPS://EU2015.LV](https://eu2015.lv)

evidenziato il tema della sicurezza stradale, comunicando l'intenzione di voler avviare un dibattito politico sulla revisione di metà percorso in merito agli orientamenti comunitari sulla sicurezza stradale, con il coinvolgimento degli Stati membri della UE in questa consultazione. Sappiamo infatti che anche la Commissione europea, DG MOVE, sta lavorando sullo stesso tema e che nuove proposte sulla revisione del Piano d'Azione europeo per la sicurezza stradale, nonché per alcuni testi legislativi legati alla sicurezza, dovrebbero essere presentate nella prima metà del 2016, dato che nel corso del corrente anno la Commissione europea a guida Juncker non avanzerà delle proposte legislative in nessun

efficacemente rispondere alle esigenze di mobilità dei cittadini e delle imprese europee per il futuro.

Infine, il Ministro lettone ha dichiarato che il suo Paese intende rafforzare i collegamenti di trasporto tra l'Europa e l'Asia, attraverso lo sviluppo dei corridoi euro-asiatici e a tal fine si svolgerà il 29 e 30 aprile 2015 a Riga, capitale della Lettonia, il Vertice dei Ministri dell'ASEM (*Asia-Europe Meeting*), forum interregionale creato nella metà degli anni '90, del quale fanno parte la Commissione europea, i 28 Stati membri della UE, i 10 membri dell'ASEAN (Associazione delle Nazioni del Sud-est asiatico), nonché la Cina, il Giappone e la Repubblica di Corea.

► Seconda edizione del seminario ASECAP sulle attività di marketing

Su iniziativa del COPER II dell'ASECAP, Comitato Permanente per la sicurezza stradale e la sostenibilità, lo scorso 6 febbraio l'Associazione europea ha organizzato a Parigi, presso la sede dell'Associata francese ASFA, la seconda edizione del suo seminario annuale dedicato alle attività di *marketing* ed allo sviluppo di nuovi servizi offerti ai clienti dalle autostrade europee in concessione. Il seminario di Parigi ha riunito oltre

dei moderni strumenti tecnologici di comunicazione, quali i *social media*, al fine di meglio rispondere alle esigenze dei loro clienti. L'attenzione alla clientela è stata ulteriormente messa a fuoco nella presentazione dell'ASFA, nella quale è stato illustrato il sistema adottato sin dalla metà degli anni '90 dalle concessionarie riunite nell'Associazione francese, per monitorare con cadenza annuale il livello di soddisfazione degli utenti

possa fungere da utile strumento informativo per i Paesi riuniti nell'ASECAP, offrendo loro spunti e idee provenienti da altre realtà nazionali, da poter eventualmente applicare al fine di migliorare la prestazione dei servizi forniti agli utenti nel loro Paese. In tale quadro, il COPER II ha sottolineato che le aree di servizio rappresentano una parte integrante della rete autostradale e le modalità attraverso le quali vengono costruite e gestite



Second ASECAP Technical Workshop on Marketing Activities

Paris, 6th of February 2015, 10.30 – 17.00

Fonte: sito Internet dell'ASECAP www.asecap.com

trenta partecipanti provenienti da dieci Paesi membri dell'ASECAP, offrendo loro la possibilità di confrontarsi e di scambiarsi idee ed esperienze sulle modalità attraverso le quali le attività commerciali e di *marketing* vengono sviluppate a livello nazionale. Durante la prima parte del seminario sono state illustrate delle presentazioni da parte delle seguenti società: BRISA (Portogallo), Vinci-Autoroutes (Francia), Westerschelde Tunnel (Paesi Bassi), DARS (Slovenia), Kapsch-TS (Repubblica ceca), AWSA (Polonia) su varie tematiche quali l'applicazione di sconti sulle tariffe di pedaggio per i mezzi pesanti in Portogallo o ancora lo sviluppo di *apps* per *smartphones* volte a fornire all'utenza un'informazione puntuale, tema trattato dai rappresentanti di Vinci-Autoroutes, dei Paesi Bassi e della Polonia, i quali hanno messo in evidenza la crescente utilizzazione, da parte degli operatori stradali,

in merito ai servizi offerti lungo la rete autostradale a pedaggio.

La seconda parte del seminario è stata invece maggiormente focalizzata sulle caratteristiche delle aree di servizio presenti sulle autostrade in concessione nei vari Paesi ASECAP - in particolare in Italia, in Francia ed in Spagna - sugli aspetti contrattuali e regolamentari che disciplinano lo svolgimento di attività commerciali nelle aree, sull'evoluzione del *business* delle aree stesse in relazione al flusso di traffico lungo la rete autostradale, sui rapporti tra concessionarie ed operatori commerciali presenti nelle aree di servizio. La tematica delle aree di servizio è risultata particolarmente interessante per i Paesi ASECAP che hanno preso parte al seminario ed il COPER II ha deciso di portare avanti un'analisi comparativa sulle modalità di funzionamento e gestione delle aree di servizio, che

sono finalizzate ad offrire agli utenti elevati standard di qualità, senza contare – ha aggiunto il COPER II – il contributo offerto da aree di servizio efficienti e ben gestite alla sicurezza stradale, consentendo agli utenti di poter effettuare delle soste in un ambiente di qualità e poter dunque riprendere il viaggio sulla rete autostradale in condizioni psico-fisiche migliori.

Le presentazioni di questa interessante giornata di riflessione a Parigi possono essere scaricate e consultate sul sito dell'ASECAP all'indirizzo www.asecap.com; quanto all'edizione 2016 del seminario, sarà organizzata a Roma dall'AISCAT, di concerto con il Segretariato dell'ASECAP, e su di essa daremo maggiori informazioni nelle successive edizioni del nostro Bollettino.

► GU L

- Regolamento delegato (UE) 2015/6 della Commissione, del 31 ottobre 2014, che modifica l'allegato I del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per tenere conto dell'evoluzione della massa delle autovetture nuove immatricolate nel 2011, 2012 e 2013. **GU L 3 del 7.01.2015**
- Regolamento (UE) 2015/28 della Commissione, del 17 dicembre 2014, che modifica il regolamento (CE) n. 1126/2008 che adotta taluni principi contabili internazionali conformemente al regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda gli International Financial Reporting Standard (IFRS) 2, 3 e 8 e i Principi contabili internazionali (IAS) 16, 24 e 38. **GU L 5 del 9.01.2015**
- Regolamento (UE) 2015/29 della Commissione, del 17 dicembre 2014, che modifica il regolamento (CE) n. 1126/2008 che adotta taluni principi contabili internazionali conformemente al regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda il principio contabile internazionale IAS 19. **GU L 5 del 9.01.2015**
- Regolamento (UE) 2015/45 della Commissione, del 14 gennaio 2015, che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione per quanto riguarda le tecnologie innovative per la riduzione delle emissioni di CO₂ dai veicoli commerciali leggeri. **GU L 9 del 15.01.2015**
- Decisione di esecuzione (UE) 2015/206 della Commissione, del 9 febbraio 2015, relativa all'approvazione del sistema Daimler AG di illuminazione esterna efficace mediante l'uso di diodi a emissione di luce (LED) come tecnologia innovativa per la riduzione delle emissioni di CO₂ delle autovetture a norma del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio. **GU L 33 del 10.02.2015**

► GU C

- Consiglio – Elenco dei punti di contatto nazionali per la lotta contro la criminalità transfrontaliera connessa con i veicoli. **GU C 465 del 24.12.2014**
- 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 «Bilancio della strategia Europa 2020 per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva»[COM(2014) 130 final]. **GU C 12 del 15.01.2015**
- Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito al «Documento di lavoro dei servizi della Commissione — *Towards a roadmap for delivering EU-wide multimodal travel information, planning and ticketing services* (Verso una tabella di marcia per la fornitura di servizi d'informazione, pianificazione e biglietteria di viaggi multimodali a livello dell'UE)»[SWD(2014) 194 final]. **GU C 12 del 15.01.2015**
- Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale [COM(2014) 476 final — 2014/0218 (COD)]. **GU C 12 del 15.01.2015**
- Risoluzione del Comitato delle regioni sulla comunicazione della Commissione europea per un piano di investimenti per l'Europa. **GU C 19 del 21.01.2015**

- Addendum all'invito a presentare proposte nell'ambito del programma di lavoro annuale per la concessione di sovvenzioni nel settore delle infrastrutture di trasporto transeuropee nell'ambito del meccanismo per collegare l'Europa per il periodo 2014-2020 (GU C 308 dell'11.9.2014). **GU C 20 del 22.01.2015**
- Posizione (UE) n. 1/2015 del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 96/53/CE del Consiglio, 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. Adottata dal Consiglio il 16 ottobre 2014. **GU C 40 del 5.02.2015**
- Motivazioni del Consiglio: Posizione (UE) n. 1/2015 del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione della direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 96/53/CE del Consiglio, 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 C 40 del 5.02.2015**

► COM e SEC ¹

- Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO relativo al Fondo europeo per gli investimenti strategici e che modifica i regolamenti (UE) nn. 1291/2013 e 1316/2013. **COM (2015) def. 10 del 13.01.2015**
- Proposta di DECISIONE DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO che autorizza il Regno Unito ad applicare livelli di tassazione differenziati su taluni carburanti per motori in determinate zone geografiche in conformità alla direttiva 2003/96/CE. **COM (2015) 4 def. del 15.01.2015**
- Proposta di REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO recante modifica del regolamento (UE, Euratom) n. 1311/2013 che stabilisce il quadro finanziario pluriennale per il periodo 2014-2020. **COM (2015) 15 def. del 20.01.2015**
- Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO che stabilisce la posizione da adottare a nome dell'Unione nell'ambito dei comitati pertinenti della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite in merito alle proposte di modifiche ai regolamenti UN nn. 7, 13, 23, 37, 38, 41, 43, 45, 51, 55, 59, 75, 78, 98, 99, 106, 107, 110, 112, 113, 117, 119, 123, 128 e 129, alla modifica 2 al regolamento tecnico mondiale UN n. 3 per quanto riguarda la frenatura dei motocicli e alla modifica 3 al regolamento tecnico mondiale UN n. 4 per quanto riguarda la procedura di certificazione mondiale dei veicoli pesanti. **COM (2015) 55 def. del 13.02.2015**

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

- *Washington, DC (USA), 11-15 gennaio 2015*
- *Lima, Perù, 17-19 febbraio 2015*

94th Annual Meeting of Transportation Research Board (TRB), 94a edizione del Congresso annual di TRB, Consiglio di Ricerca nel settore dei Trasporti, <http://events.jspargo.com/trb15/public/enter.aspx>

RF seminar "Roadside & Workzone Safety", seminario dell'IRF sulla sicurezza lungo le corsie laterali ed i cantieri in autostrada, <https://www.irfnews.org/event/roadside-work-zone-safety-lima-2015>

FUTURI

- *Vienna, Austria, 3 marzo 2015*
- *Washington, DC (USA), 29-31 marzo 2015*
- *Portland, Oregon (USA), 26-28 aprile 2015*
- *Istanbul, Turchia, 27-29 Maggio 2015*
- *Lisbona, Portogallo, 27-29 maggio 2015*
- *Leipzig, Germania, 27-29 maggio 2015*
- *Miami, Stati Uniti, 12-14 luglio 2015*
- *Dublino, Irlanda, 30 agosto-2 settembre 2015*

VIII ASECAP Annual Road Safety Day, ottava edizione della Giornata annuale dell'ASECAP sulla Sicurezza Stradale, www.asecap.com

IBTTA Washington Legislative Briefing, Conferenza dell'IBTTA sulla legislazione nel settore dei trasporti, www.ibtta.org

IBTTA Transportation Finance and Road Usage Charging Conference, Conferenza dell'IBTTA sul finanziamento nel settore dei trasporti e la tariffazione stradale, www.ibtta.org

Intertraffic Istanbul 2015, Conferenza annuale del Forum Intertraffic www.intertraffic.com

43^a edizione della **Giornate Annuali ASECAP** di Studio ed Informazione, www.asecap.com

International Transport Forum Summit 2015 "Transport, Trade and Tourism: mobility for a connected world", Conferenza annuale 2015 dell'International Transport Forum su "Trasporti, Commercio e Turismo: la mobility per un mondo connesso", <http://2015.internationaltransportforum.org>

IBTTA Summit on AET, Managed Lanes and Interoperability, Summit annuale dell'IBTTA sulla tecnologia applicata al pedaggio e sull'interoperabilità, www.ibtta.org

IBTTA Annual Meeting, Congresso annuale organizzato dall'IBTTA, www.ibtta.org

<u>AIPCR:</u>	<i>Association Mondiale de la Route</i> – Associazione Mondiale della Strada
<u>ASEAN:</u>	<i>Associazione delle Nazioni del Sud-est asiatico</i>
<u>ASEM:</u>	<i>Asia-Europe Meeting</i> forum interregionale Asia – Europa
<u>DG MOVE:</u>	Direzione Generale “Mobilità e Trasporti” - Commissione europea
<u>EGNOS:</u>	<i>European geostationary navigation overlay system</i> - Sistema geostazionario europeo di navigazione di sovrapposizione
<u>ERF:</u>	<i>European Union Road Federation</i>
<u>GALILEO:</u>	Programma europeo di radionavigazione satellitare
<u>GNSS:</u>	<i>Global Navigation Satellite System</i> - Sistema satellitare globale di navigazione
<u>GU:</u>	Gazzetta ufficiale dell’Unione europea
<u>IBTTA:</u>	<i>International Bridge Tunnel and Turnpike Association</i>
<u>ITF:</u>	<i>International Transport Forum</i>
<u>ITS:</u>	<i>Intelligent Transport Systems</i> – Sistemi intelligenti di trasporto
<u>ITRE:</u>	Commissione Industria e Ricerca presso il Parlamento europeo
<u>JURI:</u>	Commissione per gli Affari Giuridici presso il Parlamento europeo
<u>LGTT:</u>	<i>Loan Guarantee Instrument for TEN-T</i> – strumento di garanzia dei prestiti per le TEN-T
<u>OCDE/OCSE:</u>	Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico
<u>PPE:</u>	Gruppo politico del Partito Popolare europeo presso il Parlamento europeo
<u>PPP:</u>	Partenariato Pubblico Privato
<u>PPPI:</u>	Partenariato Pubblico Privato Istituzionalizzato
<u>RTE-T/TEN-T:</u>	Reti transeuropee di Trasporto
<u>TFUE:</u>	Trattato sul funzionamento dell’Unione europea
<u>TRAN:</u>	Commissione Trasporti e Turismo presso il Parlamento europeo
<u>UNECE:</u>	Commissione economica delle Nazioni Unite per l’Europa
<u>UPM:</u>	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)