

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

SI SVOLGERÀ A SAN DIEGO, CALIFORNIA, DAL 20 AL 22 LUGLIO 2014 L'OTTAVA EDIZIONE DEL SUMMIT IBTTA ALL ELECTRONIC TOLLING, MANAGED LANES AND INTEROPERABILITY, TRADIZIONALMENTE DEDICATO ALL'ANALISI DI TUTTE LE TEMATICHE CHE AFFERISCONO ALLA TECNOLOGIA APPLICATA ALL'ESAZIONE ELETTRONICA DEL PEDAGGIO, NONCHÉ ALLA GESTIONE DELLE COSIDETTE "MANAGED LANES", LE CORSIE AUTOSTRADALI SPECIFICAMENTE ADIBITE ALLA CIRCOLAZIONE DI DETERMINATI VEICOLI, AD ESEMPIO SOLO DI QUELLI PESANTI, OPPURE DI VEICOLI CON PIÙ PASSEGGERI NEL CASO DELLE COSIDETTE HOV (HIGH OCCUPANCY LANES). NEL NORD AMERICA LE "MANAGED LANES" SONO MOLTO DIFFUSE E RISPONDONO AD ESIGENZE LOCALI DI GESTIONE DEL TRAFFICO E DELLA MOBILITÀ SU DETERMINATE ARTERIE STRADALI. IL TRADIZIONALE SUMMIT IBTTA ESTIVO HA SEMPRE AVUTO DELLE SESSIONI FOCALIZZATE SU ASPETTI PRETTAMENTE TECNOLOGICI, MENTRE LE PIÙ RECENTI EDIZIONI HANNO AMPLIATO LA TRATTAZIONE DELLA MATERIA, PER GARANTIRE LA PARTECIPAZIONE ANCHE DI ALTRI SOGGETTI INTERESSATI, QUALI AD ESEMPIO I SERVICE PROVIDERS. L'INSORGERE POI

DELLA QUESTIONE SULL'INTEROPERABILITÀ DEL TELEPEDAGGIO NEL NORD AMERICA NEL 2012 HA SVILUPPATO, NELL'AMBITO DEL SUMMIT, UN FILONE LEGATO ALL'ANALISI COMPARATIVA DEL TEMA INTEROPERABILITÀ, METTENDO A CONFRONTO LA SITUAZIONE NEGLI STATI UNITI ED IN EUROPA. PER QUANTO RIGUARDA IN PARTICOLARE IL SUMMIT DI SAN DIEGO 2014, LA RATIO CHE NE HA GUIDATO LA CREAZIONE RISPONDE ALL'ESIGENZA DI COINVOLGERE QUANTO PIÙ POSSIBILE TUTTI COLORO CHE OPERANO NEL SETTORE DEL TELEPEDAGGIO, NON SOLO CHI SI OCCUPA DI TECNOLOGIA; SU QUESTE PREMESSE INFATTI, LE SESSIONI PARALLELE SI SVILUPPANO SEGUENDO DUE GRANDI FILONI: QUELLO "TECHNICAL/ENGINEERING" E QUELLO "NON-TECHNICAL/OPERATIONS", CON UNA PARTICOLARE ATTENZIONE AL TEMA DEI SERVIZI ALLA CLIENTELA, PRESENTE ANCHE NELLE SESSIONI GENERALI, SCELTO DAL PRESIDENTE DELL'IBTTA PER IL 2014, MIKE HEILIGENSTEIN, COME TEMA PORTANTE DEL SUO MANDATO PRESIDENZIALE. PER MAGGIORI INFORMAZIONI SUL SUMMIT DI SAN DIEGO E SULLE MODALITÀ DI PARTECIPAZIONE, VISITARE IL SITO WWW.IBTTA.ORG

PARLAMENTO EUROPEO

► in seguito ai risultati delle recenti elezioni del Parlamento europeo, svoltesi lo scorso 25 maggio in tutti gli Stati membri della UE, stanno avendo luogo in queste settimane i negoziati per la formazione dei gruppi politici e delle commissioni parlamentari in seno al Parlamento. A fine giugno, inoltre, i Capi di Stato e di Governo saranno chiamati a designare il possibile candidato alla Presidenza della Commissione europea, che dovrà formare un Esecutivo da sottoporre al voto decisivo ed imprescindibile del Parlamento europeo, sulla base delle disposizioni del Trattato di Lisbona. Nel corso dell'estate, dunque, i nuovi Commissari saranno designati e poi auditati dal Parlamento europeo a settembre: stando così le cose, la nuova Commissione europea dovrebbe poter entrare in funzione a novembre. Gli eurodeputati eletti sono in totale 751, di cui 73 italiani.

COMMISSIONE EUROPEA

► la Commissaria europea incaricata della politica di azione per il clima, la danese Connie Hedegaard, ha presentato lo scorso 21 maggio la nuova Strategia della Commissione europea volta a ridurre le emissioni di CO2 prodotte dagli autobus e dai mezzi pesanti, veicoli le cui emissioni rappresentano attualmente circa un quarto del totale di emissioni di CO2 in ambito UE. La Commissaria, nell'illustrare i contenuti della Strategia, ha ricordato che già esistono norme comunitarie che hanno contribuito a ridurre le emissioni delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri, ma che occorre andare oltre con delle norme che riguardino le categorie di veicoli più inquinanti. La Strategia appena adottata non contiene ancora proposte di carattere legislativo, bensì è basata sullo sviluppo di azioni a breve termine.

CONSIGLIO

► il Ministro greco delle Infrastrutture e dei Trasporti Michalis Chrisochoidis ha presieduto l'ultima sessione del Consiglio UE Trasporti del semestre di Presidenza greco, svoltasi il 5 e 6 giugno scorsi a Lussemburgo. Gran parte delle discussioni è stata dedicata al trasporto marittimo, all'Agenzia europea per il trasporto ferroviario ed alla questione relativa ai diritti dei passeggeri aerei; per quanto riguarda il trasporto stradale, i Ministri hanno raggiunto un accordo politico sulla delicata e controversa questione inerente la revisione della Direttiva 96/53, relativa a peso e dimensioni dei mezzi pesanti, che si inserisce in un dibattito più ampio, di carattere prettamente politico più che tecnico, inerente la possibilità che l'Unione europea autorizzi la circolazione dei cosiddetti megatrucks o gigaliners, i mezzi pesanti con dimensioni e peso ampiamente superiori alla normativa vigente.

ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

► l'ASECAP ha organizzato le sue Giornate annuali di Studio ed Informazione 2014 ad Atene. Il tema principale scelto per le Giornate ASECAP 2014 è stato "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 è stato poi, come consueto, declinato nelle diverse sessioni politiche e tecniche, nel corso delle quali sono stati affrontati temi quali la sicurezza stradale, lo sviluppo degli ITS, il ruolo del sistema della concessione e del pedaggio nel settore delle infrastrutture stradali.

INDICE

PARLAMENTO EUROPEO

2

- Risultato elettorale e prospettive future

COMMISSIONE EUROPEA

4

- DG CLIMA: Strategia di riduzione delle emissioni per i mezzi pesanti

CONSIGLIO UE

5

- Consiglio UE Trasporti

ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

9

- ASECAP Study and Information Days 2014

LEGISLAZIONE E COMUNICAZIONI

14

CALENDARIO EVENTI

16

GLOSSARIO

17

► Risultato elettorale e prospettive future

In seguito ai risultati delle recenti elezioni del Parlamento europeo, svoltesi lo scorso 25 maggio in tutti gli Stati membri della UE, stanno avendo luogo in queste settimane i negoziati per la formazione dei gruppi politici e delle commissioni parlamentari. A fine giugno, inoltre, nel corso del Summit europeo, i Capi di Stato e di Governo saranno chiamati a designare il possibile candidato alla Presidenza della Commissione europea, che dovrà formare un Esecutivo da sottoporre al voto decisivo ed imprescindibile del Parlamento europeo, sulla base delle disposizioni del Trattato di Lisbona. Nel corso dell'estate, dunque, i nuovi Commissari saranno designati e poi auditi dal Parlamento europeo a settembre: stando così le cose, la nuova Commissione europea dovrebbe poter entrare in funzione a novembre.

Riportiamo qui di seguito un grafico pubblicato sul sito Internet del Parlamento europeo, aggiornato al 12 giugno 2014, che mostra la ripartizione dell'emiciclo nei vari gruppi politici, in base ovviamente alla denominazione dei gruppi esistenti nel mandato legislativo precedente: la composizione sarà tuttavia consolidata nei prossimi giorni e sarà definitiva il 1° luglio prossimo quando avrà luogo la prima sessione plenaria del nuovo Parlamento europeo, che si svolgerà a Strasburgo dall'1 al 3 luglio p.v.

In linea generale, il tasso di affluenza al voto nei 28 Stati membri dell'Unione europea è stato

di poco più del 43% ed i Paesi ove la partecipazione è stata più alta sono il Belgio ed il Lussemburgo con il 90% (Paesi in cui il voto è obbligatorio) e l'Italia che ha registrato un'affluenza di oltre il 58% degli aventi diritto.

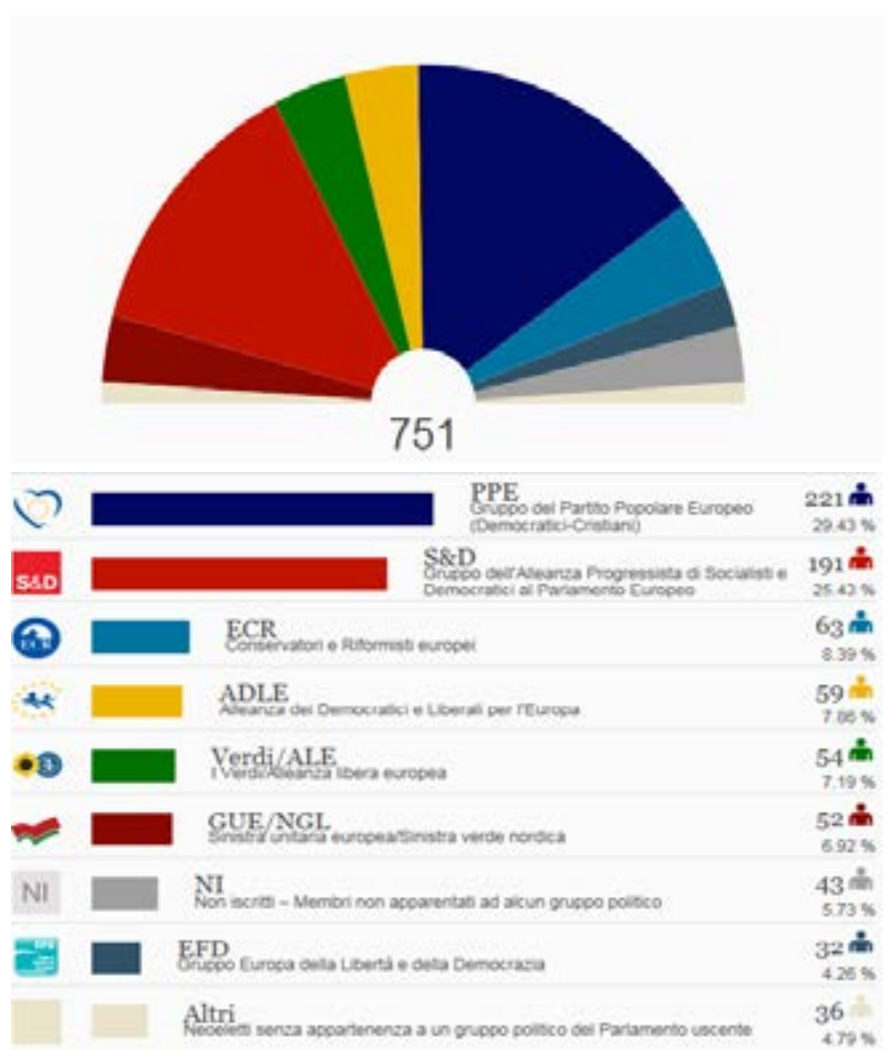
I nuovi eurodeputati sono in totale 751, di cui 73 italiani. Il gruppo politico che in tutta Europa ha ottenuto i più ampi consensi è il PPE (*Partito Popolare Europeo*) che al momento avrebbe, stando ai risultati aggiornati al 12 giugno scorso, 221 seggi, mentre il secondo gruppo politico risulta essere quello socialista S&D (*Gruppo dell'Alleanza Progressista dei Socialisti e Democratici al Parlamento europeo*), con 191 seggi, sempre secondo il già menzionato aggiornamento. Quanto ai liberali, riuniti sinora nel gruppo politico dell'ALDE (*Alleanza dei Democratici e Liberali per l'Europa*), i seggi ad essi spettanti sarebbero 59, mentre i conservatori riuniti nel gruppo ECR (*Conservatori e Riformisti europei*) avrebbero guadagnato 63 seggi. Vi sarebbero poi 54 seggi per i Verdi del gruppo ALE (*Alleanza libera europea*) e 52 per il gruppo GUE/NGL (*Sinistra unitaria europea/Sinistra verde nordica*). Al gruppo EFD (*Europa della Libertà e della Democrazia*) spetterebbero 32 seggi ed il cerchio si chiude con i due gruppi politici degli NI (*Non Iscritti*) con 43 seggi ed il gruppo degli *Altri*, ben 36 neoeletti eurodeputati che non hanno alcuna appartenenza politica a gruppi pre-

esistenti del Parlamento europeo uscente.

Certamente in queste elezioni del Parlamento europeo nel 2014 sono emerse delle forze politiche nuove e diverse rispetto al passato, anche spesso dirompenti rispetto alle politiche comunitarie ed all'esistenza stessa dell'Unione europea e della moneta unica: proprio in questi giorni, come dicevamo all'inizio del presente capitolo, i negoziati sono molto intensi per la costituzione dei gruppi politici e per la collocazione soprattutto degli eurodeputati eletti per la prima volta, chiamati a scegliere in quale gruppo politico europeo militare: a tal riguardo, il Regolamento interno del Parlamento europeo prevede che un gruppo politico debba essere costituito da almeno 25 eurodeputati appartenenti a sette Stati membri diversi. Il termine per la costituzione dei gruppi politici è stato fissato al 23 giugno, in modo che il Parlamento europeo possa divenire operativo sia per lo svolgimento della già citata prima sessione plenaria di luglio, sia per la costituzione delle diverse commissioni parlamentari che avrà luogo a Bruxelles nella settimana dal 7 al 10 luglio prossimi e sulla quale torneremo con maggiori dettagli nella prossima edizione del nostro Bollettino.

Per il momento ci sembra opportuno ricordare la tempistica secondo la quale si svolgeranno le prossime **tappe di rinnovo delle Istituzioni comunitarie**:

- **23 giugno 2014:** scadenza per la formazione dei gruppi politici parlamentari
- **26-27 giugno 2014:** gli Stati membri sottopongono le proprie candidature per la Presidenza della Commissione europea che il Consiglio europeo esamina
- **27-28 giugno 2014:** riunione del Consiglio europeo per la designazione del Presidente della Commissione europea
- **1-3 luglio 2014:** prima sessione plenaria del nuovo Parlamento europeo a Strasburgo
- **3-4 luglio 2014:** nomina formale del Presidente della Commissione europea da parte del Consiglio europeo
- **7-10 luglio 2014:** costituzione delle commissioni parlamentari a Bruxelles
- **14-17 luglio 2014:** elezione del Presidente della Commissione europea durante la seconda sessione plenaria del Parlamento europeo a Strasburgo
- **18 luglio-15 agosto 2014:** il Presidente della Commissione europea nomina il Collegio dei Commissari in base alle proposte dei singoli Stati membri
- **Settembre 2014:** audizioni pubbliche dei Commissari designati da parte delle commissioni parlamentari di competenza
- **Novembre 2014:** entrata in funzione della nuova Commissione europea.



FONTE: SITO INTERNET DEL PARLAMENTO EUROPEO WWW.EUROPARL.EUROPA.EU

► DG CLIMA: Strategia sulla riduzione di emissioni dei mezzi pesanti

La Commissaria europea incaricata della politica di azione per il clima, la danese Connie Hedegaard, ha presentato lo scorso 21 maggio la nuova **Strategia della Commissione europea volta a ridurre le emissioni di CO₂ prodotte dagli autobus e dai mezzi pesanti**, veicoli le cui emissioni rappresentano attualmente circa un quarto del totale di emissioni di CO₂ in ambito UE.

La Commissaria, nell'illustrare i contenuti della Strategia, ha ricordato che già esistono norme comunitarie che hanno contribuito a ridurre le emissioni delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri, ma che occorre andare oltre con delle disposizioni che riguardino le categorie di veicoli più inquinanti. La Strategia appena adottata non contiene ancora proposte di carattere legislativo, bensì è basata sullo sviluppo di azioni a breve termine relative alla certificazione, alla comunicazione ed al controllo delle emissioni prodotte dai veicoli pesanti, tenendo anche conto del fatto che non è agevole confrontare tra di loro i veicoli pesanti, in ragione della grande varietà di modelli esistenti e delle diverse dimensioni, oltretutto questo tipo di veicoli viene adattato, dai produttori, alle esigenze del mercato e prodotto in quantità minori rispetto alla costruzione di veicoli leggeri.

La Commissione europea inoltre, al fine di poter misurare le emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti, ha messo a punto uno strumento di simulazione denominato VECTO: si tratta di un sistema *software* che dovrà rilevare le emissioni e

fornire dei risultati, sulla base dei quali sarà possibile, a partire dal 2015, elaborare delle concrete proposte legislative da parte della Commissione, volte alla richiesta obbligatoria di certificazione, comunicazione e controllo dei veicoli pesanti di nuova produzione.

A detta della Commissione ciò contribuirà alla creazione di un mercato più trasparente e competitivo, nonché all'adozione di tecnologie più efficienti sotto il profilo energetico. Quando poi questa normativa sarà in vigore, la Commissione prenderà in considerazione la possibilità di adottare ulteriori misure volte a ridurre le emissioni di CO₂ dei mezzi pesanti, quali ad esempio la fissazione di limiti obbligatori per le emissioni medie, come già avviene per i veicoli leggeri, o ancora lo sviluppo di un'infrastruttura che agevoli l'utilizzazione di carburanti alternativi per i mezzi pesanti. Su quest'ultimo punto, peraltro, si ricorda che il Parlamento europeo uscente ha approvato la scorsa primavera, prima in commissione TRAN (Trasporti e Turismo) e poi in plenaria, la Relazione dell'On. Fidanza sulla proposta di Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla realizzazione di un'infrastruttura per i carburanti alternativi. La proposta di direttiva riguarda 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. Secondo le Istituzioni comunitarie il nuovo quadro normativo dovrebbe anche contribuire a favorire la crescita economica, rafforzare la competitività dell'industria europea e ridurre le emissioni inquinanti nel settore dei trasporti.

La Strategia della Commissione europea - che si inserisce nel più ampio quadro degli obiettivi politici delineati nel Libro Bianco Trasporti e nella Comunicazione della Commissione sull'economia a basse emissioni di carbonio entro il 2050 - è stata sottoposta all'analisi del Consiglio UE e del Parlamento europeo, che faranno le proprie valutazioni, l'Assemblea certamente una volta terminate le procedure di costituzione delle commissioni parlamentari e di nomina dei Relatori per dossier. In ogni caso, prima di proporre un'iniziativa legislativa in tal senso, la Commissione europea porterà avanti una valutazione di impatto, com'è ormai consuetudine quando si deve procedere all'elaborazione di proposte di carattere legislativo su vari *dossiers* comunitari.

► Consiglio UE Trasporti (Lussemburgo 5-6 giugno 2014)

Il Ministro greco delle Infrastrutture e dei Trasporti Michalis Chrisochoidis ha presieduto l'ultima sessione del Consiglio UE Trasporti del semestre di Presidenza greco, svoltasi il 5 e 6 giugno scorsi a Lussemburgo. Gran parte delle discussioni è stata dedicata al trasporto marittimo, all'Agenzia europea per il trasporto ferroviario ed alla questione relativa ai diritti dei passeggeri aerei; per quanto riguarda il trasporto stradale, i Ministri hanno raggiunto un accordo politico sulla delicata e controversa questione inerente la **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; come si ricorderà, il tema si inserisce in un dibattito più ampio, di carattere prettamente politico più che tecnico, che verte sulla possibilità che l'Unione europea autorizzi la circolazione dei cosiddetti *mega-trucks* o *gigaliners*, i mezzi pesanti con dimensioni e peso ampiamente superiori alla normativa vigente, tema che ha visto forti contrapposizioni tra il Parlamento europeo e la Commissione europea, in particolare i servizi del Commissario ai Trasporti Kallas. L'eurodeputato austriaco Jörg Leichtfried, Relatore per la commissione parlamentare TRAN della proposta di revisione della Direttiva, esprimendo l'opinione della maggioranza della sua commissione parlamentare, si è sempre dichiarato contrario alla proposta legislativa, ritenendo invece necessario proibire la circolazione di questo particolare tipo

di mezzi pesanti in tutta Europa e sottolineando che la conformazione geografica dell'Unione europea è assai variegata, con i paesi alpini che non presentano le stesse caratteristiche di altri paesi pianeggianti del nord Europa. Leichtfried in particolare ha sempre criticato la mancanza di uno studio preventivo, da parte della Commissione europea, in merito all'impatto di simili veicoli sulla sicurezza stradale in Europa, ricevendo 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 di mezzi pesanti sia abilitato a circolare. Il Rapporto Leichtfried fu presentato e votato in TRAN ad ottobre del 2013, con 365 emendamenti all'originaria proposta della Commissione europea volta a 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. In commissione TRAN a marzo, e successivamente in plenaria ad aprile, gli eurodeputati si sono poi 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 ed eventualmente 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 un'ulteriore 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.

Partendo da tali presupposti, il Consiglio UE Trasporti a Lussemburgo ha dunque confermato la posizione del Parlamento europeo, mentre la Commissione ha dichiarato che avrebbe auspicato l'inserimento di un paragrafo o di un articolo che autorizzasse in maniera inequivocabile la circolazione transfrontaliera di questi mezzi pesanti, soluzione che avrebbe trovato il sostegno di paesi quali la Svezia, la Danimarca, la Finlandia, i Paesi Bassi ed il Belgio, poiché avrebbe fornito una base giuridica a favore della circolazione dei *gigaliners*; in base alle posizioni del Parlamen-

to europeo e del Consiglio, sarà la Commissione dunque ad avere la responsabilità politica della scelta sull'autorizzazione alla circolazione una volta effettuato lo studio d'impatto nel 2016. Sul tema dello studio il Commissario Kallas si è espresso, prendendo parte ai lavori del Consiglio Trasporti, rispondendo alle delegazioni ministeriali di Polonia, Slovenia, Repubblica ceca, Francia e Croazia che avevano chiesto delle delucidazioni in merito: il Commissario ha detto che l'Unione europea in realtà già si dispone di vari studi ed analisi sul tema, con risultati peraltro spesso contraddittori.

La Commissione europea, commentando l'accordo del Consiglio, si è inoltre rammaricata dell'introduzione di una disposizione, da parte del Consiglio, che farebbe attendere otto anni per l'entrata in vigore delle nuove norme; secondo la Commissione poi la nuova Direttiva non affronta il problema dell'*enforcement* per i mezzi pesanti eccessivamente carichi di merce - che provocano non solo rischi per la sicurezza stradale, ma anche un'evidente distorsione della concorrenza - auspicando che questo tema venga ripreso nei successivi negoziati con il Parlamento europeo. La Commissione poi ha ricordato ai Ministri, sulla questione della circolazione transfrontaliera, la propria interpretazione della Direttiva 96/53.

Sostanzialmente le nuove regole sulla maggiore aerodinamicità dei mezzi pesanti consentiranno una riduzione di consumo di carburante tra il 7% ed il 10%, diminuendo altresì le emissioni di gas nocivi per l'ambiente e, soprattutto, contribuiranno ad accrescere i livelli di sicurezza per gli utenti vulnerabili,

quali pedoni, ciclisti e motociclisti, grazie all'introduzione di cabine più curvate ed aerodinamiche, tali da migliorare il campo visivo dei conducenti e dunque la sicurezza sia dei conducenti che degli altri utenti della strada: in particolare, la nuova forma di cabina curvata, nonché della zona di assorbimento dell'urto dei nuovi veicoli, ridurrà enormemente l'impatto soprattutto in caso di collisioni frontali. In base all'accordo politico raggiunto dai Ministri a Lussemburgo, le nuove regole dovranno essere adottate o entro le fine del corrente anno o all'inizio del 2015: a tal riguardo, ed al fine di perfezionare l'accordo, le procedure di trilogia interistituzionale saranno avviate durante la Presidenza italiana della UE.

A Lussemburgo i Ministri hanno anche affrontato il tema della cosiddetta **Direttiva cross-border enforcement**, la Direttiva 2011/82/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2011, intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale: la Commissione europea ha infatti informato il Consiglio sulla propria intenzione di presentare una proposta di revisione della Direttiva, in seguito alla recente pronuncia al riguardo della Corte di Giustizia europea; nella sua sentenza relativa alla Causa C-43/12 Commissione/Parlamento e Consiglio, la Corte ha contestato il fondamento giuridico che sta alla base della Direttiva. La Direttiva 2011/82 era infatti stata proposta 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 ha esaminato dunque 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 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 frontiere esterne, prevenzione della criminalità, del razzismo e della xenofobia. La Direttiva 2011/82 è dunque annullata dalla sentenza della Corte di Giustizia, tuttavia la Corte 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'en-

trata in vigore di una nuova Direttiva in materia, a condizione che ciò avvenga entro l'arco temporale di dodici mesi, ossia nel maggio del 2015, il che significa che uno dei primi temi che le nuove Istituzioni UE dovranno affrontare in materia di trasporti sarà proprio questo.

La Presidenza greca ha inoltre informato i Ministri sui risultati di un dibattito svoltosi durante il Consiglio Informale Trasporti di Atene l'8 maggio scorso, in concomitanza con la Giornata europea della sicurezza stradale: durante questo pranzo-dibattito, il Segretario di Stato francese ai Trasporti, Frédéric Cuviller, aveva sollevato la **problematica del dumping sociale nel trasporto stradale di merci**. L'apertura del mercato europeo del trasporto di merci, infatti, non è stata accompagnata da un parallelo processo di armonizzazione delle norme relative alle condizioni di lavoro ed all'occupazione dei conducenti di camion; inoltre, l'applicazione delle regole sociali ed il controllo dei diritti dei lavoratori del trasporto stradale di merci in Europa dovrebbe essere maggiormente assicurata attraverso un rafforzamento dei meccanismi di controllo nei singoli Stati membri, ad esempio aumentando la cooperazione tra Stati membri o creando un registro europeo di società di trasporto che includa una lista nera di quelle società che non rispettano le regole sociali o che siano conosciute per essersi rese responsabili di pratiche illegali o inique. Sulla base di tali discussioni, a Lussemburgo la Francia ha avuto dalla sua parte dieci delegazioni che hanno firmato una **Dichiarazione comune contro il dumping**: l'Austria, il Belgio, la

Danimarca, la Germania, la Spagna, la Grecia, l'Italia, il Lussemburgo, i Paesi Bassi, il Portogallo. I Ministri firmatari hanno chiesto alla Commissione europea di valutare le pratiche illegali nel settore, soprattutto focalizzando l'attenzione sul fenomeno di quelle società di trasporto che consentono a delle società occidentali di sostituire i loro conducenti di camion con conducenti dei Paesi dell'Est a prezzi inferiori. I firmatari chiedono inoltre di controllare il rispetto della Direttiva sul distacco dei lavoratori, che garantisce ad un lavoratore distaccato gli stessi diritti dei lavoratori nel Paese di accoglienza ed hanno chiesto altresì l'applicazione di standard sociali minimi nel settore stradale.

Inoltre, gli undici Stati firmatari hanno chiesto alla Commissione di non procedere alla liberalizzazione del sistema di cabotaggio stradale - che consiste nella facoltà, per un trasportatore comunitario, di effettuare trasporti nazionali di merci nel territorio di uno Stato membro diverso da quello di appartenenza - almeno finché le condizioni di concorrenza non siano adeguatamente assicurate, ovvero che le condizioni sociali e di lavoro vengano maggiormente armonizzate. Una richiesta che arriva in un momento in cui la Commissione ha recentemente ritenuto, come si ricorderà, superate ed ormai desuete le restrizioni che continuano ad esistere tutt'oggi sul mercato del cabotaggio ed intende procedere quanto prima ad una revisione e modernizzazione delle norme in materia.

Infine, la **delegazione italiana ha illustrato** quelle che saranno **le priorità nel settore dei Trasporti**

nel prossimo semestre di Presidenza della UE. E' vero che l'Italia non avrà dei *dossiers* legislativi rilevanti, dato il rinnovo delle Istituzioni comunitarie in corso, ma dovrà certamente occuparsi di portare a termine la revisione della Direttiva 96/53 e di avviare l'analisi di una nuova proposta di Direttiva *cross-border enforcement*, temi di cui si è parlato nell'ambito del presente capitolo. L'Italia, inoltre, fonderà il proprio programma Trasporti sul tema **"Infrastrutture e Trasporti per la crescita e la coesione"**, volto a rafforzare la *governance* dei Corridoi TEN-T, avviare negoziati con il Parlamento europeo sul quarto pacchetto ferroviario, proseguire l'azione comunitaria sul tema del Cielo Unico europeo, nonché progredire nell'applicazione dei sistemi di navigazione satellitare EGNOS e GALILEO. Su quest'ultimo tema, la Presidenza italiana intende promuovere servizi pubblici regolati e servizi nei settori commerciali, tenendo conto del fatto che qualsiasi ritardo nell'offerta di servizi satellitari, rispetto ai sistemi concorrenti, possa ridurre la possibilità, per l'Europa, di penetrare efficacemente il mercato globale.

Inoltre, alla luce degli accresciuti bisogni di investimenti in infrastrutture in tutta Europa, la Presidenza italiana stimolerà un dibattito strategico su come attrarre capitali privati e sulla necessità di lasciare agli Stati membri una maggiore flessibilità sui vincoli di bilancio per il co-finanziamento pubblico di grandi progetti transfrontalieri aventi un interesse europeo. Nel corso della Presidenza italiana, dunque, una particolare attenzione

sarà accordata alle TEN-T, con l'intento di inquadrare il loro sviluppo in un'ottica maggiormente intermodale, verificando l'applicazione ed i progressi dei vari progetti TEN-T e contribuire in tal modo al raggiungimento degli obiettivi strategici della politica comunitaria dei trasporti.

Quanto agli appuntamenti del Consiglio Trasporti, **un Consiglio eccezionale di Ministri dei Trasporti è stato previsto a Milano per il 16 e 17 settembre 2014, sul tema del finanziamento delle infrastrutture e sul suo impatto in termini di crescita ed occupazione in Europa.** Anche il trasporto urbano sarà oggetto di approfondimento ed analisi da parte del Consiglio UE Trasporti, con la creazione di un gruppo di esperti per promuovere la discussione in materia nell'ambito della UE. Tra pochi giorni sarà disponibile il sito Internet ufficiale della Presidenza italiana con la documentazione di riferimento per ciascuna formazione del Consiglio UE.

► ASECAP Annual Study and Information Days Atene, 26-28 maggio 2014

Le Giornate annuali ASECAP 2014 di Studio ed Informazione hanno avuto luogo ad Atene e sono state organizzate dall'ex Associata greca TEO di concerto con il Segretariato dell'ASECAP. L'incontro annuale dell'ASECAP si è svolto 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 avvenute domenica 25 maggio in tutti gli Stati membri dell'Unione europea. Il tema principale scelto per le Giornate ASECAP 2014 è stato **"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.

Come consueto le Giornate ASECAP sono state precedute dalla riunione degli organi direttivi dell'Associazione europea: il Consiglio Direttivo e l'Assemblea Generale, svoltisi nel pomeriggio di lunedì 26 maggio. Una delle decisioni più importanti è stata quella relativa al rinnovo dei vertici associativi: il Presidente uscente Jean Mesqui, Direttore Esecutivo dell'ASFA (Associazione francese delle autostrade a pedaggio) è divenuto **Past President**, cedendo il posto al **nuovo Presidente ASECAP per**

il mandato Maggio 2014-Maggio 2015 – eletto all'unanimità - il **norvegese Øyvind Halleraker, rappresentante dell'associata NORVEGFINANS**, membro fondatore dell'ASECAP. Seguendo le nuove regole dello Statuto ASECAP, i membri del Comitato Esecutivo (COMEX) che ricoprivano cariche Vice-Presidenziali, sono stati automaticamente designati alle cariche successive, ed in particolare: l'Ing. Massimo Schintu, Direttore Generale dell'AISCAT, è divenuto Primo Vice Presidente dell'ASECAP; mentre José Braga, Presidente dell'Associata portoghese APCAP, è stato eletto Secondo Vice Presidente. Tra i membri votanti del COMEX è stato poi eletto il CFO dell'austriaca ASFINAG, Dr. Klaus Schierhackl, già Presidente dell'ASECAP per il mandato 2012-2014.

Oltre al rinnovo degli organi elettivi, ad Atene il **Consiglio Direttivo dell'ASECAP** ha approvato una **modifica della compagine associativa**, decidendo per la sostituzione dell'Associata greca TEO con la **concessionaria EGNATIA ODOS**, che opera nel nord della Grecia. La rappresentatività di TEO in Grecia nel settore autostradale, infatti, non aveva più ragion d'essere, poiché TEO già da tempo non gestisce più alcuna tratta autostradale in concessione. Per queste ragioni, di concerto con gli organi governativi, il settore autostradale in concessione ellenico ha deciso di affidare temporaneamente ad EGNATIA ODOS le attività di TEO,

con l'obiettivo ultimo di dare vita ad un'Associazione delle concessionarie greche sul modello AISCAT ed ASFA, condizione in base alla quale il Direttivo ASECAP ha accettato temporaneamente la *membership* di EGNATIA ODOS. La concessionaria EGNATIA ODOS collega il porto di Igoumenitsa, sul lato del Mar Ionio, con la frontiera greco-turca; è stata inaugurata in tempi recenti, nel 2009, è lunga 670 km ed ha 73 gallerie, le quali totalizzano un'estesa stradale di 100 km.

Quanto al Congresso vero e proprio, la **prima giornata dell'evento ASECAP si è aperta con la consueta presenza dell'IBTTA (International Bridge, Tunnel and Turpike Association)**, Associazione internazionale con la quale l'ASECAP ha una consolidata e pluriennale collaborazione e con la quale ha siglato un Protocollo d'Intesa nel 2004 ed una Dichiarazione congiunta sulla promozione del pedaggio nel 2013, documenti ambedue firmati dai rispettivi Presidenti associativi in occasione delle Giornate ASECAP di quegli anni. Quest'anno ad Atene è intervenuto il **Presidente IBTTA in carica per il 2014, il texano Mike Heiligenstein, Direttore Esecutivo della Central Texas Regional Mobility Authority**. Nel suo discorso, il Presidente IBTTA ha ricordato gli elementi comuni che caratterizzano le due Associazioni e soprattutto la ferma convinzione, condivisa da entrambe, che il sistema del pedaggio sia lo strumento più efficace e sostenibile

per la costruzione, il finanziamento, la gestione e la manutenzione delle infrastrutture stradali. Il Presidente Heiligenstein ha detto che questo è un principio fondamentale per l'ASECAP e per l'IBTTA e che testimonia i profondi legami esistenti tra le concessionarie autostradali di entrambi i continenti, nonché la proficua collaborazione tra le due Associazioni, impegnate a promuovere e a diffondere i benefici ed i vantaggi dei sistemi di pedaggio. Parlando di collaborazione, il Presidente Heiligenstein ha anche colto l'occasione per sottolineare il tema da lui scelto per il suo mandato presidenziale nel 2014 "Customers and collaboration" – "clienti e collaborazione": i clienti, gli utenti, che rappresentano il fondamento dell'industria del pedaggio, senza i quali non esisterebbero le infrastrutture stradali che gestiamo, ha detto Heiligenstein, e la collaborazione, poiché lavorare con ed attraverso gli altri è fondamentale per raggiungere risultati di successo. Il Presidente IBTTA ha anche parlato degli sviluppi della campagna associativa volta alla

promozione del pedaggio, nonché degli sforzi portati avanti dall'IBTTA e dai singoli Stati per perseguire l'obiettivo dell'interoperabilità dell'esazione elettronica del pedaggio entro il 2016 nel Nord America, sottolineando anche le similarità con l'analogo processo europeo volto alla creazione progressiva di un mercato europeo del telepedaggio interoperabile: a tal proposito Heiligenstein ha detto che mentre l'approccio europeo è di stile *top-down*, con un co-finanziamento del progetto regionale REETS sull'interoperabilità, una maggiore armonizzazione delle targhe dei veicoli ed una più diffusa standardizzazione della tecnologia utilizzata, invece negli Stati Uniti, l'approccio all'interoperabilità è di stile opposto *down-up*, con nessun co-finanziamento da parte del Governo Federale, nessun processo di standardizzazione delle targhe, né coinvolgimento del Governo statunitense in termini di direzione politica in materia di interoperabilità, laddove invece le Istituzioni comunitarie in Europa seguono con particolare attenzione gli sviluppi di

questo processo.

Infine, il Presidente Heiligenstein ha ricordato i prossimi eventi IBTTA, citando in particolare il *Global Summit* sull'innovazione tecnologica e la mobilità sostenibile, che sarà organizzato a Praga dal 19 al 21 ottobre prossimi, con il supporto istituzionale dell'ASECAP.

Nel corso delle **sessioni tecniche delle Giornate ASECAP** sono stati affrontati i temi più importanti ed attuali per il nostro comparto, 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. Le sessioni tecniche, durante le quali sono state illustrate quest'anno numerose presentazioni delle concessionarie autostradali italiane, sono state quattro, con i seguenti titoli: "Pedaggio e concessioni: cosa ci aspetta per il futuro?", "Sicurezza stradale e *security*: elementi fondamentali per un trasporto



IL PRESIDENTE USCENTE DELL'ASECAP JEAN MESQUI, A SINISTRA, ED IL NUOVO PRESIDENTE ØYVIND HALLERAKER A DESTRA

sostenibile”, “Sviluppare i sistemi intelligenti di trasporto nell’ambito di un vero mercato”, “l’ASECAP ed il *marketing* del pedaggio: nuove opportunità per servizi di pedaggio innovativi”; questa quarta sessione, dal contenuto nuovo rispetto alla tradizione delle Giornate ASECAP, si è focalizzata su tutti gli aspetti legati al *marketing* ed allo sviluppo di nuovi servizi offerti ai clienti dalle autostrade europee in concessione. La sessione ha preso le mosse da un seminario ASECAP che si era svolto nello scorso autunno a Lisbona sulle nuove attività commerciali offerte agli utenti dalle autostrade a pedaggio europee e sulla crescente utilizzazione, da parte degli operatori stradali, dei moderni strumenti tecnologici di comunicazione, quali soprattutto i *social media*, usati da numerose concessionarie al fine di meglio rispondere alle esigenze dei loro clienti.

Ad Atene l’ASECAP ha poi illustrato i principali contenuti dello **studio associativo**, tuttora in corso di realizzazione, **volto alla promozione del sistema della concessione, del pedaggio e dei PPP**, la cui presentazione ufficiale avverrà nel corso di un evento organizzato presso il Parlamento europeo di Bruxelles nell’autunno del 2014. Lo studio in particolare analizza i seguenti elementi: definizione delle concessioni autostradali a pedaggio, per illustrare i vari sistemi presenti nei Paesi appartenenti all’ASECAP; analisi degli elementi che caratterizzano le concessioni autostradali, focalizzando in particolare l’attenzione sulla necessità di rispettare regole chiare e certe per il buon funzionamento dei sistemi di concessione in Europa

e nel mondo; analisi di criticità quali la gestione del rischio in caso di diminuzione del traffico dovuta alla crisi, o la questione dell’accettazione del pedaggio da parte dell’opinione pubblica; elaborazione di ipotesi e raccomandazioni per affrontare e risolvere le descritte criticità. Lo studio intende dunque evidenziare che **l’istituto della concessione rappresenta uno strumento flessibile ed efficace per la costruzione, il mantenimento e la gestione della rete autostradale,**



IL PRESIDENTE DELL’IBTTA PER IL 2014 MIKE HEILIGENSTEIN

poiché è in grado di adattarsi agevolmente alle condizioni e situazioni locali, nonché di portare concreti benefici al settore delle infrastrutture stradali: le infrastrutture in concessione, infatti, permettono anzitutto la realizzazione di ingenti investimenti, attraverso il ricorso a fondi privati, soprattutto con schemi di PPP, ovviando in tal modo alla carenza di fondi pubblici per le strade, non

incidendo così sui vincoli di bilancio richiesti dall’Unione europea agli Stati Membri in base al Patto di Stabilità e Crescita; assicurano inoltre la mobilità di merci e persone garantendo alti livelli di sicurezza stradale e di servizio agli utenti, anche attraverso l’applicazione di misure di mitigazione sull’impatto ambientale, basti pensare agli investimenti effettuati dai concessionari autostradali per il potenziamento delle barriere antirumore o per la canalizzazione e riutilizzazione delle acque reflue, o ancora agli investimenti per monitorare il traffico in tempo reale, migliorando così la mobilità della circolazione ed accrescendo i livelli di sicurezza stradale, attraverso la ricerca e lo sviluppo dei più moderni strumenti tecnologici per l’applicazione dei Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS). Allo stato attuale, solo alcuni Paesi membri dell’ASECAP hanno fornito delle informazioni dettagliate e risposto ad un questionario elaborato dalla società di consulenza che si sta occupando della redazione dello studio, ma è già possibile evincere alcuni elementi rilevanti.

In particolare, **lo studio analizza la questione dell’allocazione del rischio tra concessionario e concedente**, tema particolarmente importante nel momento in cui si analizza l’istituto della concessione. Da una prima disamina delle risposte pervenute da alcuni Paesi appartenenti all’ASECAP risultano – in base alle legislazioni vigenti – delle differenze di allocazione dovute soprattutto alla tipologia di rischio preso in considerazione: i rischi di carattere politico sono

generalmente sostenuti dall'autorità concedente in Francia, Spagna, Italia e Polonia, mentre in Austria ed in Slovenia sono sostenuti dal concessionario. Quanto ai rischi di carattere economico e finanziario, sono in generale sostenuti dal concessionario in Francia, Italia, Austria, Polonia e Slovenia, mentre in Spagna questa tipologia di rischi è distribuita tra il concessionario ed il concedente. Ancora, i rischi di carattere tecnico sono sostenuti dal concessionario in Spagna, Italia, Austria, Polonia e Slovenia, laddove in Francia questa tipologia di rischi è ripartita tra il concedente ed il concessionario. Esistono poi altre tipologie di rischi, quali i rischi di carattere commerciale, operativo, oppure derivanti dall'aumento della percentuale di imposizione fiscale sugli introiti da pedaggio: questo tipo di rischi viene generalmente sostenuto dal concessionario in Italia, Austria, Polonia e Slovenia, mentre in Spagna viene distribuito tra concessionario e concedente.

Il tema del rischio viene

poi ulteriormente approfondito dallo studio ASECAP nell'analisi di eventi imprevisti e non esistenti al momento dell'aggiudicazione del contratto di concessione; alcuni Paesi ASECAP hanno evidenziato, ad esempio, la questione legata alle attività di esproprio: in Austria questa circostanza ha causato ritardi nel portare a compimento la costruzione di un tratto autostradale senza tuttavia delle rilevanti conseguenze finanziarie, in Spagna un'analogha situazione ha indotto lo Stato a pagare dei costi aggiuntivi per evitare la bancarotta delle società concessionarie interessate. Un altro tema sottolineato, sempre legato ad eventi imprevisti, è stato quello di modifiche legislative intervenute in alcuni Paesi, che hanno causato dei costi aggiuntivi di costruzione inizialmente non previsti: è stato ad esempio il caso dell'Austria, dove il concessionario ASFINAG ha dovuto farsi carico di costi relativi ad obblighi giuridici di carattere ambientale, e della Francia, Paese in cui alcune concessionarie,

per ottemperare ad obblighi di tutela ambientale derivanti da nuove disposizioni legislative in materia, hanno ritardato il completamento di alcuni lavori e ciò le ha portate alla necessità di rivedere alcune clausole del contratto di concessione.

Un rischio legato ad eventi imprevisti che è stato sottolineato praticamente da tutti i Paesi ASECAP che hanno risposto al questionario, è stato quello legato alla notevole riduzione dei volumi di traffico coincidente con il periodo della crisi economico-finanziaria dal 2008 in poi. Questa circostanza ha causato una riduzione dei previsti introiti in Austria, Italia e Francia, anche se il Paese maggiormente colpito è stato la Spagna, Paese in cui per un anno è stata introdotta una misura eccezionale consistente nell'applicazione di un meccanismo di compensazione, da parte dello Stato, nei confronti di quelle società concessionarie che avessero registrato un traffico inferiore dell'80% a quello previsto. Situazione invece del



SESSIONE "IS THE CONCESSION MODEL SUSTAINABLE IN TIMES OF DWINDLING TRAFFIC?"

tutto particolare in Polonia, ove una recente legislazione ha previsto il ritiro del sistema di pagamento del pedaggio tramite le vignette e ciò ha provocato una riduzione del traffico pesante di circa il 40%: questa circostanza tuttavia non ha causato modifiche nell'allocazione del rischio tra concedente e concessionario.

Lo studio analizza inoltre gli aspetti relativi all'accettazione dei sistemi di pedaggio da parte dell'opinione pubblica, accettazione che diventa particolarmente critica quando i livelli tariffari vengono modificati o incrementati. Sono stati altresì evidenziati alcuni eventi esterni che hanno provocato una modifica sostanziale delle condizioni contrattuali per le società concessionarie: è il caso eclatante della Spagna, Paese in cui sono state costruite negli ultimi anni, da parte dei governi locali e delle autonomie regionali, delle strade parallele alle infrastrutture a pedaggio, aventi in pratica le stesse caratteristiche strutturali e qualitative delle autostrade a pedaggio, circostanza che ha ovviamente provocato una deviazione di traffico dalle arterie a pedaggio a quelle gratuite: tale situazione ha causato una diminuzione media del traffico in tutto il Paese di circa il 34%.

Lo studio ASECAP è tuttora in corso di elaborazione e si stanno ancora raccogliendo degli elementi aggiuntivi, con l'obiettivo finale di fornire, per quanto possibile, delle riflessioni e delle raccomandazioni volte a sostenere il modello della concessione quale utile, efficace e sostenibile strumento per la costruzione, la manutenzione e la gestione di infrastrutture stradali a beneficio degli utenti.

Infine, nel corso delle Giornate ASECAP di Atene, è stata distribuita e presentata ai congressisti una **nuova pubblicazione** associativa **sulla sostenibilità**, dal titolo **“Toll Road Operators – Strongly committed to safe and sustainable mobility”** – “Gli operatori delle autostrade a pedaggio – Fortemente impegnati per una mobilità sicura e sostenibile”. La pubblicazione è stata elaborata dal COPER II, Comitato Permanente dell'ASECAP per la sicurezza stradale e la sostenibilità ed è consultabile anche sul sito Associativo all'indirizzo www.asecap.com; nel testo viene



IL SEGRETARIO GENERALE DELL'ASECAP KALLISTRATOS DIONELIS

evidenziato il ruolo fondamentale del sistema del pedaggio, che rappresenta il comune denominatore dei Paesi ASECAP. Il pedaggio, fondato sul principio “chi usa paga”, consente agli utenti di constatare direttamente i benefici derivanti dal pagamento per l'utilizzazione di una determinata

infrastruttura e permette loro di pagare solo ed esclusivamente per l'uso di quell'infrastruttura. Parte degli introiti da pedaggio inoltre viene costantemente reinvestita, dalle concessionarie appartenenti all'ASECAP, per effettuare i necessari investimenti di manutenzione, gestione e miglioramento dell'infrastruttura stradale, che garantiscono ai cittadini ed agli utenti un'efficace e sostenibile mobilità.

La pubblicazione analizza in particolare il contributo degli operatori autostradali in concessione alla politica comunitaria dei trasporti ed allo sviluppo economico, il loro impegno e la loro responsabile gestione dell'ambiente, le loro attività volte a garantire i più elevati livelli di sicurezza stradale lungo la rete in concessione, la fornitura di servizi di alta qualità agli utenti, l'investimento nelle risorse umane, nella loro crescita e formazione, l'ottemperanza delle concessionarie autostradali europee ai principi di *Corporate Social Responsibility*.

L'ASECAP ha poi dato appuntamento per le sue **Giornate ASECAP di Studio ed Informazione del 2015**, che saranno ospitate dall'Associata APCAP e si svolgeranno in Portogallo, a **Lisbona, dal 27 al 29 maggio 2015**.

Per poter consultare le presentazioni illustrate nel corso delle Giornate di ASECAP e leggere i comunicati stampa pubblicati dall'ASECAP, consultare sia il sito Associativo www.asecap.com sia il sito specificamente dedicato all'evento all'indirizzo www.asecapdays.org

► GU L

- Direttiva 2014/55/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, relativa alla fatturazione elettronica negli appalti pubblici. **GU L 133 del 6.05.2014**
- Decisione (UE) n. 472/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, relativa all'Anno europeo per lo sviluppo (2015). **GU L 136 del 9.05.2014**
- Decisione del Consiglio, del 6 maggio 2014, relativa all'avvio dello scambio automatizzato di dati di immatricolazione dei veicoli in Ungheria. **GU L 137 del 12.05.2014**
- Regolamento n. 5 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UN/ECE) — Disposizioni uniformi relative all'omologazione dei proiettori sigillati (sealed-beam headlamps — SB) per veicoli a motore che emettono un fascio anabbagliante asimmetrico europeo o un fascio abbagliante o entrambi. **GU L 162 del 29.05.2014**
- Regolamento n. 128 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UN/ECE) — Disposizioni uniformi relative all'omologazione delle sorgenti luminose a diodi fotoemettitori (LED) utilizzate nei dispositivi di illuminazione omologati sui veicoli a motore e i loro rimorchi. **GU L 162 del 29.05.2014**
- Decisione n. 585/2014/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 maggio 2014, sulla diffusione in tutto il territorio dell'Unione europea di un servizio elettronico di chiamata di emergenza (*eCall*) interoperabile. **GU L 164 del 3.06.2014**
- Decisione del Consiglio, del 6 maggio 2014, sugli orientamenti per le politiche degli Stati membri a favore dell'occupazione per il 2014. **GU L 165 del 4.06.2014**
- Regolamento (UE) n. 634/2014 della Commissione, del 13 giugno 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 l'interpretazione 21 dell'*International Financial Reporting Interpretations Committee*. **GU L 175 del 14.06.2014**

► GU C

- Ritiro di proposte della Commissione che non hanno un carattere di attualità. **GU C 153 del 21.05.2014**
- Elenco degli accordi bilaterali in materia di investimenti di cui all'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1219/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2012, che stabilisce disposizioni transitorie per gli accordi bilaterali conclusi tra Stati membri e paesi terzi in materia di investimenti. **GU C 169 del 5.06.2014**
- Parere del Comitato economico e sociale europeo sul tema Verso una strategia macroregionale dell'UE per lo sviluppo della coesione economica, sociale e territoriale nel Mediterraneo (parere d'iniziativa). **GU C 170 del 5.06.2014**

- 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 — Verso un quadro orizzontale europeo per i ricorsi collettivi *COM(2013) 401 final*. **GU C 170 del 5.06.2014**
- Parere del Comitato economico e sociale europeo sul tema Anno europeo dello sviluppo (2015). **GU C 170 del 5.06.2014**
- Parere del Comitato delle Regioni – Strategia di allargamento e sfide principali per il periodo 2013-2014. **GU C 174 del 7.06.2014**

► COM e SEC ¹

- COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT Accompanying the document REPORT FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS REPORT FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS on Competition Policy 2013. SWD (2014) 148 fin. del 6.5.2014 RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI. Relazione sulla politica di concorrenza 2013. **COM (2014) 249 def. del 6.05.2014**
- COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT IMPACT ASSESSMENT Accompanying the document Strategy for Reducing Heavy-Duty Vehicles Fuel Consumption and CO2 Emissions. **SWD (2014) 160 fin. del 21.05.2014**
- COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO E AL PARLAMENTO EUROPEO Strategia per la riduzione del consumo di carburante e delle emissioni di CO2 dei veicoli pesanti. **COM (2014) 285 def. del 21.05.2014**
- COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT IMPACT ASSESSMENT Accompanying the document Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on the dissemination of Earth observation satellite data for commercial purposes. **SWD (2014) 185 fin. del 17.06.2014**

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

■ Atene, Grecia, 8-9 maggio 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

■ Atene, Grecia, 26-28 maggio 2014

III 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

■ Bruxelles, Belgio, 18 giugno 2014

Simposio ERF sulle future sfide per le infrastrutture stradali "**ERF SYMPOSIUM 2014 - Future Road Infrastructure Challenges**", organizzato dall'ERF (European Union Road Federation), www.irfnet.eu

■ Bruxelles, Belgio, 18 giugno 2014

Road Safety Performance Index (PIN) Conference, organizzata dall'ETSC (European Transport Safety Council), www.etsc.eu

FUTURI

■ Delft, Paesi Bassi, 24-27 giugno 2014

2014 World Symposium on Transport and Land Use Research, organizzato da WSTLUR (World Society for Transport and Land Use Research), <http://wstlur.org>

■ Bruxelles, Belgio, 7-10 luglio 2014

costituzione delle commissioni parlamentari presso la sede del Parlamento europeo, www.europarl.europa.eu

■ San Francisco, California, Stati Uniti, 15-17 luglio 2014

Automated Vehicles Symposium 2014, organizzato da TRB (Transport Research Board), <http://www.trb.org/main/blurbs/169833.aspx>

■ San Diego, California, Stati Uniti, 21-23 luglio 2014

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

■ Detroit, Stati Uniti, 7-11 settembre 2014

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

■ Austin, Texas, Stati Uniti, 14-17 settembre 2014

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

■ Praga, Repubblica ceca, 19-21 ottobre 2014

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

SET: Servizio europeo di telepedaggio

TFUE: Trattato sul funzionamento dell'Unione europea

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)