



FONTE ASECAP www.asecap.org E EUROPEAN ROAD SAFETY CHARTER www.erfc.eu

LA TRADIZIONALE **GIORNATA ANNUALE ASECAP PER LA SICUREZZA STRADALE** AVRÀ LUOGO NEL 2015 A VIENNA, AUSTRIA, IL 3 MARZO PROSSIMO E SARÀ ORGANIZZATA DALL'ASSOCIATA AUSTRIACA ASFINAG, DI CONCERTO CON IL SEGRETARIATO DELL'ASECAP E CON IL COMITATO PERMANENTE ASECAP PER LA SICUREZZA E LA SOSTENIBILITÀ DEL TRASPORTO STRADALE. L'EVENTO, GIUNTO ORMAI ALLA SUA OTTAVA EDIZIONE, È DIVENUTO UN APPUNTAMENTO IMPORTANTE PER L'ASSOCIAZIONE EUROPEA E PER LE SOCIETÀ CONCESSIONARIE CHE NE FANNO PARTE; IL TITOLO SCELTO PER IL 2015 È IL SEGUENTE "ROAD SAFETY AND MOBILITY FOR THE FUTURE" – "LA SICUREZZA STRADALE E LA MOBILITÀ PER IL FUTURO". LA GIORNATA SI APRIRÀ CON DEGLI INTERVENTI DI CARATTERE ISTITUZIONALE, CON LA PARTECIPAZIONE DI RAPPRESENTANTI DELLE ISTITUZIONI AUSTRIACHE, NONCHÉ DELLE NUOVE ISTITUZIONI DELLA UE; PER L'EDIZIONE 2015 L'ASECAP INTENDE INOLTRE COINVOLGERE ANCHE RAPPRESENTANTI DI ALTRI SETTORI

OLTRE A QUELLO AUTOSTRADALE, SETTORI COMUNQUE INTERESSATI AL TEMA DELLA SICUREZZA STRADALE E DEL RAGGIUNGIMENTO DELL'OBIETTIVO COMUNITARIO "VISION ZERO" IN MERITO ALL'INCIDENTALITÀ SULLE STRADE EUROPEE. L'EVENTO 2015 ANALizzerà ANCHE IL TEMA DELL'ENFORCEMENT E DELLA RELATIVA REGOLAMENTAZIONE A LIVELLO NAZIONALE ED EUROPEO E DARÀ COME SEMPRE VOCE AGLI ESPERTI DI SICUREZZA STRADALE DI ALCUNI PAESI MEMBRI DELL'ASECAP, AL FINE DI FORNIRE AI PARTECIPANTI UN QUADRO QUANTO PIÙ POSSIBILE COMPLETO SULLE NUMEROSE ATTIVITÀ SVOLTE DAL SETTORE AUTOSTRADALE EUROPEO IN CONCESSIONE A FAVORE DI UNA MOBILITÀ SICURA, EFFICIENTE E SOSTENIBILE A BENEFICIO DEGLI UTENTI E DEI CITTADINI EUROPEI. NELLE PROSSIME SETTIMANE SARÀ DISPONIBILE SUL SITO DELL'ASECAP - ALL'INDIRIZZO [WWW.ASECAP.ORG](http://www.asecap.org) - IL PROGRAMMA PRELIMINARE DELL'EVENTO, NONCHÉ LE INFORMAZIONI NECESSARIE PER LA PARTECIPAZIONE.

PARLAMENTO EUROPEO

► nel corso del mese di settembre le varie commissioni del Parlamento europeo a Bruxelles sono state impegnate nelle audizioni dei Commissari designati dai singoli governi degli Stati membri della UE per formare il nuovo Collegio della Commissione europea, sotto la Presidenza di Jean Claude Juncker. Il Trattato vuole infatti che ciascun Commissario designato risponda alle domande delle commissioni parlamentari di competenza, le quali dovranno, al termine dell'audizione, decidere se il Commissario in questione sia o meno adatto/a a ricoprire il ruolo che gli è stato assegnato. Successivamente a questa fase di incontri con le commissioni parlamentari, i Commissari che saranno ritenuti idonei andranno poi a formare il Collegio della Commissione europea che, nel suo insieme, verrà votato o rigettato dal *plenum* del Parlamento europeo.

COMMISSIONE EUROPEA

► il Commissario estone ai Trasporti Siim Kallas è intervenuto lo scorso 9 ottobre a Bruxelles, in occasione della quarta edizione della Conferenza organizzata congiuntamente dalla Commissione europea DG MOVE e dall'IRU (*International Road Union*) sulla politica comunitaria dei trasporti. Il Commissario uscente ha colto l'occasione per ringraziare tutti i rappresentanti del settore dei trasporti presenti a Bruxelles, con i quali ha collaborato nel corso degli ultimi cinque anni: si trattava infatti dell'ultima apparizione pubblica del Commissario, il cui mandato volge al termine. Siim Kallas ha voluto pertanto offrire una panoramica di quanto è stato realizzato dal suo Gabinetto e dalla Direzione Generale "Mobilità e Trasporti" della Commissione europea, nonché delineare alcuni auspici per il futuro.

CONSIGLIO

► lo scorso 8 ottobre a Lussemburgo si è svolta la sessione autunnale del Consiglio UE Trasporti, Energia e Telecomunicazioni sotto la guida della Presidenza italiana dell'Unione europea. Nella parte dedicata alla politica dei Trasporti, i Ministri hanno tenuto un dibattito politico sulla questione del quarto pacchetto ferroviario, hanno preso nota dei progressi inerenti la proposta di revisione delle disposizioni relative al Cielo Unico europeo, hanno avuto un dibattito di orientamento politico sullo sviluppo e l'utilizzazione dei droni civili in Europa ed hanno adottato un approccio politico generale sulla proposta di Regolamento relativo ai servizi portuali ed alla trasparenza finanziaria dei porti. Per quel che riguarda in particolare il trasporto stradale, i Ministri hanno raggiunto un importante accordo politico sulla modifica della base giuridica della Direttiva cosiddetta *cross-border enforcement*.

ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

► si è svolta ad Austin, capitale del Texas, l'82a edizione del Congresso annuale dell'Associazione internazionale delle concessionarie autostradali, evento organizzato dal Segretariato dell'IBTTA di concerto con l'associata *Central Texas Regional Mobility Authority*, il cui Direttore Esecutivo, Mike Heiligenstein, è il Presidente in carica dell'IBTTA. Il Congresso Annuale dell'IBTTA rappresenta, come sempre, un'imperdibile occasione di scambio e confronto su temi di attualità e di interesse per il nostro settore, in particolare per quanto riguarda la sempre maggiore importanza accordata dall'Associazione internazionale al concetto del finanziamento delle infrastrutture fondato sul principio *user-financed transportation* e sulla promozione del pedaggio come lo strumento più efficace per assicurare una gestione efficiente e sostenibile delle infrastrutture stradali a beneficio degli utenti.

INDICE

PARLAMENTO EUROPEO

2

- Audizioni dei Commissari designati
- Sì della commissione TRAN al Commissario designato ai Trasporti Maros Sefcovic

COMMISSIONE EUROPEA

4

- Saluto del Commissario Kallas ai rappresentanti del settore dei trasporti a Bruxelles

CONSIGLIO UE

7

- Presidenza italiana della UE: Consiglio Trasporti

ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

9

- IBTTA Austin Annual Meeting 2014

LEGISLAZIONE E COMUNICAZIONI

12

CALENDARIO EVENTI

14

GLOSSARIO

15

► Audizioni dei Commissari designati

Nel corso del mese di settembre le varie commissioni del Parlamento europeo a Bruxelles sono state impegnate nelle audizioni dei Commissari designati dai singoli governi degli Stati membri della UE per formare il nuovo Collegio della Commissione europea, sotto la Presidenza del lussemburghese Jean-Claude Juncker. Il Trattato vuole infatti che ciascun Commissario designato risponda alle domande delle commissioni parlamentari di competenza, le quali dovranno, al termine dell'audizione, decidere se il Commissario in questione sia o meno adatto/a a ricoprire il ruolo che gli è stato assegnato con riferimento alla specifica politica comunitaria di cui sarà chiamato/a ad occuparsi. Successivamente a questa fase di incontri con le commissioni parlamentari, i Commissari che saranno ritenuti idonei andranno poi a formare il Collegio della Commissione europea che, nel suo insieme, verrà votato o

rigettato dal *plenum* del Parlamento europeo. E' dunque evidente quanto questa prima fase di audizioni dei Commissari designati sia importante per formare un Collegio di Commissari per così dire già avallato dall'esame del Parlamento europeo. Quasi tutti i Commissari designati sono stati accettati in prima battuta dagli eurodeputati, mentre per alcuni di loro è stato necessario lo svolgimento di ulteriori audizioni: è stato il caso del candidato francese Pierre Moscovici, agli Affari economici e finanziari, e del candidato spagnolo Miguel Arias Cañete, designato a dirigere il nuovo dicastero comunitario che riunisce le politiche del Cambiamento climatico e dell'Energia. Non ha invece passato l'esame del Parlamento europeo la candidata slovena Alenka Bratusek, designata come Vice Presidente della Commissione europea con il dicastero per la politica dell'Unione energetica; il governo

sloveno ha dunque individuato un nuovo candidato nella persona di Violeta Burc, Vice Primo Ministro sloveno e Ministro per lo Sviluppo, con la quale il Presidente della Commissione europea Jean-Claude Juncker dovrà incontrarsi nei prossimi giorni; la nuova candidata sarà egualmente sottoposta, dopo i colloqui con Juncker, ad audizione da parte della commissione parlamentare ITRE, competente per materia, circostanza che forse potrebbe ritardare il voto finale dell'intero Collegio dei Commissari da parte del *plenum* del Parlamento europeo, previsto al momento per il prossimo 22 ottobre. Sull'esito del voto e sulla composizione definitiva della nuova Commissione europea, con la ripartizione dei vari portafogli comunitari tra i Commissari, daremo informazioni dettagliate nella prossima edizione del nostro Bollettino.

► Sì della commissione TRAN al Commissario designato ai Trasporti Maros Sefcovic

Il **Commissario designato** alla politica comunitaria "**Trasporti e Spazio**", lo **slovacco Maros Sefcovic**, è stato audito con successo, per oltre tre ore, dalla commissione TRAN (Trasporti e Turismo) lo scorso 30 settembre a Bruxelles ed ha dimostrato una notevole conoscenza e padronanza dei *dossiers* relativi alla politica comunitaria dei Trasporti. Il Commissario è inizialmente intervenuto con un discorso nel quale ha illustrato la sua visione politica in materia di Trasporti; ha detto in particolare che il trasporto

e la mobilità rappresentano il cuore ed il motore del processo di integrazione europea, la struttura portante e sostenibile della nostra moderna società, nonché strumenti fondamentali per la crescita economica, la coesione sociale e la creazione di posti di lavoro nell'ambito della UE. Il Commissario Sefcovic ha poi risposto a più di quarantacinque domande da parte dei rappresentanti dei vari gruppi politici parlamentari, sia di natura più prettamente tecnica su specifici *dossiers* comunitari sia di carattere più politico. La maggioranza delle

domande ha toccato temi quali la sicurezza stradale, il cabotaggio, la modernizzazione delle infrastrutture di trasporto, l'implementazione della rete TEN-T e del Regolamento CEF (Connecting Europe Facility), il quarto pacchetto ferroviario, il Cielo Unico europeo e l'implementazione del sistema di navigazione satellitare europea GALILEO.

Per quel che riguarda in particolare il **trasporto stradale** il Commissario designato ha ribadito l'indirizzo politico già espresso dalla Commissione europea circa la preferenza del *distance-based*

system per l'applicazione del pedaggio, ossia di sistemi basati sulla distanza percorsa dai veicoli, nonché dei principi *user/payer* e *polluter/payer* (chi usa paga, chi inquina paga) come principi cardine della tariffazione stradale, tema sul quale la Commissione europea dovrebbe presentare, nella prima metà del 2015, un nuovo pacchetto legislativo. In materia di pedaggio, Sefcovic ha anche risposto ad una specifica domanda relativa alla controversa questione dell'introduzione di un pedaggio per i veicoli leggeri in Germania, tema rispetto al quale, ha detto il Commissario designato, dovrebbe prevalere l'applicazione del principio di non discriminazione.

Sempre in materia di trasporto stradale, Sefcovic è intervenuto sulle cosiddette **questioni sociali inerenti il trasporto merci**, dichiarando che sarebbe opportuno, di concerto con le parti sociali, lavorare

insieme alla redazione di un "codice sociale" per il trasporto stradale pesante, soprattutto per il rispetto dei tempi di guida e di riposo degli autotrasportatori; ha anche toccato la questione del *dumping* sociale nell'autotrasporto, con alcuni paesi della UE che applicano dei salari per gli autotrasportatori assolutamente non in linea con la media dei salari nel resto d'Europa, causando così distorsioni alla concorrenza, ed ha parlato altresì del cabotaggio stradale, tema sul quale già l'attuale Commissario Kallas è intervenuto

più volte nell'ottica di liberalizzarlo quanto più possibile: il Commissario Sefcovic non si è invece espresso in maniera così netta, definendo il cabotaggio un *dossier* sensibile, sul quale dovranno essere portati avanti dei negoziati con tutte le parti interessate prima di procedere a qualsiasi iniziativa da parte della Commissione europea. In generale, sulle questioni sociali del trasporto stradale, il Commissario ha detto che la Commissione



FONTE: PAGINA TWITTER DEL COMMISSARIO DESIGNATO MAROS SEFCOVIC
<https://twitter.com/hashtag/sefcovic?src=hash&mode=photos>

intera, collegialmente, nel momento in cui analizzerà un tema di carattere sociale ed elaborerà una legislazione in proposito, dovrà chiedersi anzitutto in quale misura la sua iniziativa avrà delle conseguenze sull'occupazione e sul tessuto sociale in Europa. Il Commissario ha inoltre annunciato la propria intenzione di procedere ad una **revisione del Libro Bianco Trasporti** il prima possibile ed ha risposto ad alcune domande circa **l'applicazione delle TEN-T e del CEF**, dichiarando che i

co-finanziamenti comunitari a titolo del CEF dovranno essere effettivamente utilizzati dai beneficiari e dagli Stati membri secondo il principio "*Use it or lose it*", ossia o si utilizzano oppure si perdono, altrimenti si rischia di perdere di vista l'obiettivo comunitario che sorregge il CEF stesso, ovvero la creazione di reti di trasporto efficienti, funzionanti, integrate, intermodali per rispondere ai bisogni di mobilità dei cittadini e delle imprese europee.

Infine il Commissario Sefcovic, il cui portafoglio comprende ambedue le politiche comunitarie dei Trasporti e dello Spazio, ha dichiarato che il **sistema GALILEO** dovrà essere pronto per il 2020 e che nei prossimi cinque anni la UE dovrà aver lanciato in orbita altri trenta satelliti, attraverso l'utilizzazione del sistema di lancio Ariane 5, in grado di trasportare nello spazio quattro satelliti alla volta, permettendo così di recuperare il ritardo accumulato in questi ultimi anni.

Maros Sefcovic è stato audito nella serata del 30 settembre ed il 1° ottobre gli eurodeputati della commissione TRAN hanno dato il loro voto positivo all'unanimità; sulla formazione del Gabinetto del Commissario Sefcovic e sulla struttura della nuova Direzione Generale che da lui dipenderà, torneremo con maggiori informazioni e dettagli nelle prossime edizioni del nostro Bollettino, quando i Gabinetti dei ventotto Commissari saranno formati in via definitiva.

► **Saluto del Commissario Kallas ai rappresentanti del settore dei trasporti a Bruxelles**

Il Commissario estone ai Trasporti Siim Kallas, Vice Presidente della Commissione europea, è intervenuto lo scorso 9 ottobre a Bruxelles, in occasione della quarta edizione della Conferenza organizzata congiuntamente dalla Commissione europea DG MOVE e dall'IRU (International Road Union) sulla politica comunitaria dei trasporti, dal titolo "Future of Road Transport – Innovation & Efficiency", il Futuro del Trasporto stradale – innovazione ed efficienza, evento al quale ha preso parte anche la Presidenza italiana del Consiglio dell'Unione europea.

Il Commissario uscente ha colto l'occasione per ringraziare tutti i rappresentanti del settore dei trasporti presenti a Bruxelles, con i quali ha collaborato nel corso degli ultimi cinque anni: si trattava infatti dell'ultima apparizione pubblica del Commissario, il cui mandato volge al termine. Siim Kallas ha voluto pertanto offrire una panoramica di quanto è stato realizzato dal suo Gabinetto e dalla Direzione Generale "Mobilità e Trasporti" della Commissione europea, nonché delineare alcuni auspici per il futuro, assicurando la propria collaborazione ed il proprio sostegno al suo successore Maros Sefcovic una volta che la nuova Commissione europea sarà ufficialmente entrata in funzione, probabilmente all'inizio di novembre.

Il Commissario Kallas ha commentato con piacere il raggiungimento di importanti risultati da parte della Commissione, quali la recente adozione della Direttiva per

lo sviluppo di un'infrastruttura adeguata finalizzata all'uso di carburanti alternativi, sottolineando che questo nuovo atto legislativo contribuirà auspicabilmente ad un'accresciuta utilizzazione di veicoli elettrici o a basso consumo energetico, veicoli che sono già ampiamente diffusi in altri paesi quali la Cina e gli Stati Uniti, pertanto l'Unione europea deve essere messa nelle condizioni di rendersi competitiva e di recuperare il proprio ritardo nei confronti di questi mercati internazionali. Il Commissario ha anche citato i progressi ottenuti nella revisione della Direttiva su peso e dimensioni dei mezzi pesanti, che tante contrapposizioni ha conosciuto negli anni recenti proprio tra i suoi servizi e la commissione TRAN del Parlamento europeo: la nuova Direttiva è in fase di adozione, probabilmente verrà definitivamente approvata entro dicembre e consentirà, come ha detto il Commissario Kallas, di far circolare lungo le strade europee dei mezzi pesanti più aerodinamici, più sicuri e soprattutto consentirà una riduzione delle emissioni inquinanti prodotte da questi veicoli almeno del 5/6 % rispetto al passato. Kallas ha poi ricordato l'adozione del Regolamento CEF (Connecting Europe Facility) che per la prima volta ha disposizione per il co-finanziamento delle reti TEN-T al fine di ottimizzare e rendere più integrate, più sicure, efficienti e pulite le infrastrutture di trasporto nell'ambito dell'Unione. In tale ambito una particolare importanza rivestono gli strumen-

ti finanziari innovativi delineati dal CEF, creati proprio per accrescere le possibilità di finanziamento dei progetti TEN-T e contribuire all'auspicata realizzazione di una core network completa, funzionale all'efficienza della Rete Trans-europea di Trasporto. Sempre in tema di co-finanziamenti comunitari, il Commissario Kallas ha poi ricordato l'importanza del programma Horizon 2020, il nuovo fondo europeo per l'innovazione e la ricerca, che contribuirà a migliorare la politica dei trasporti e la mobilità attraverso l'apporto di nuove tecnologie, sperimentate e poi adottate grazie ad appositi programmi di ricerca che Horizon 2020 porterà avanti: in tale quadro il Commissario Kallas si è rallegrato del fatto che il bilancio comunitario destinato alla ricerca abbia raggiunto i 70 miliardi di Euro - una somma mai stanziata in programmazioni precedenti - e che il settore dei trasporti possa beneficiare di un'ampia parte di questo bilancio per co-finanziare progetti di ricerca da applicare ai trasporti ed alla mobilità a beneficio dei cittadini e delle imprese europee. Il Commissario è anche intervenuto in materia di questioni sociali relative al trasporto stradale, quali il già citato tema del dumping sociale nonché quello, pure precedentemente citato, del cabotaggio: su quest'ultimo punto, mentre il Commissario designato Sefcovic, come si è illustrato nella rubrica relativa al Parlamento europeo, è stato prudente e diplomatico, affermando che si tratta di un tema delicato sul quale le parti

interessate si devono incontrare e discutere prima che la Commissione intervenga con una qualsivoglia proposta in materia, invece il Commissario Kallas – già più volte intervenuto sull’argomento – ha chiaramente ribadito che in Europa vi sono ancora delle regole “arcaiche” in materia di cabotaggio stradale che non giovano all’efficienza del trasporto merci e che andrebbero modificate.

Infine, il Commissario Kallas è intervenuto sul tema della tariffazione stradale, sostanzialmente esprimendosi in linea con quanto la Commissione europea ha sempre dichiarato negli ultimi mesi e con quanto detto anche dal Commissario designato Sefcovic nella sua audizione, di cui si è parlato nella precedente rubrica relativa al Parlamento europeo: preferenza accordata dalla Commissione europea alla distanza percorsa dai veicoli per la determinazione delle tariffe di pedaggio, applicazione dei principi chi usa paga e chi inquina paga; Siim Kallas ha aggiunto che gli introiti derivanti dal pedaggio devono essere reinvestiti nelle infrastrutture stesse, per migliorarle, per renderle sempre più efficienti. Il Commissario ha concluso sul tema dicendo che ciò non significa necessariamente l’applicazione di una soluzione unica per tutti gli Stati membri della UE, dato che le condizioni possono differire da Stato a Stato e finanche tra regioni, in ogni caso ciò che è importante per l’Unione europea è che laddove i sistemi di pedaggio vengono applicati, lo siano nel rispetto dei principi di trasparenza, equità e parità di trattamento nei confronti degli utenti e che gli introiti vengano reinvestiti nel settore dei trasporti. Ha detto Kallas “ non dobbiamo aver paura

di affrontare e discutere simili questioni a livello comunitario, ma al contrario dobbiamo mettere l’accento sull’efficienza, la parità di trattamento, la non discriminazione e l’uso intelligente degli introiti. Lasciatemi chiarire un punto: non voglio dire che l’introduzione di una tariffazione stradale a livello di tutta la UE sia obbligatoria, intendo dire che si tratterà di decisioni a livello nazionale, locale e regionale, purché nel rispetto dei principi summenzionati”.

Si tratta di interessanti spunti di riflessione per il nostro settore, soprattutto se letti alla luce delle quasi contemporanee dichiarazioni del Commissario designato ai Trasporti, spunti che già profilano le grandi linee su cui si svilupperà la politica comunitaria dei trasporti nel prossimo mandato legislativo e sulle quali torneremo più diffusamente nelle successive edizioni del nostro Bollettino.

► Presidenza italiana della UE: Consiglio Trasporti

Lo scorso 8 ottobre a Lussemburgo si è svolta la sessione autunnale del Consiglio UE Trasporti, Energia e Telecomunicazioni sotto la guida della Presidenza italiana dell'Unione europea.

Nella parte dedicata alla politica dei Trasporti, i Ministri hanno tenuto un dibattito politico sulla questione del quarto pacchetto ferroviario, sinora sempre analizzata sotto il profilo dei suoi aspetti tecnici ed ora invece entrata nel vivo del dibattito politico, hanno preso nota dei progressi inerenti la proposta di

i Ministri hanno raggiunto un importante accordo politico sulla modifica della base giuridica della **Direttiva** cosiddetta **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: come si ricorderà, la Commissione europea aveva informato il Consiglio sulla propria intenzione di presentare una proposta di revisione della Direttiva,

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



FONTE: SITO DELLA PRESIDENZA ITALIANA DEL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA: <http://italia2014.eu/it>

revisione delle disposizioni relative al Cielo Unico europeo, volta a velocizzare la modernizzazione della gestione del traffico aereo nella UE, hanno avuto un dibattito di orientamento politico sullo sviluppo e l'utilizzazione dei droni civili in Europa ed hanno adottato un approccio politico generale sulla proposta di Regolamento relativo ai servizi portuali ed alla trasparenza finanziaria dei porti: le nuove disposizioni dovrebbero promuovere una più equa concorrenza e ridurre le incertezze giuridiche, al fine di incoraggiare dei servizi portuali efficienti in tutta Europa, nonché favorire gli investimenti nelle attività portuali.

Per quel che riguarda in particolare il trasporto stradale,

in seguito alla pronuncia della Corte di Giustizia europea circa l'esattezza della base giuridica della Direttiva; nella sua sentenza del maggio scorso, relativa alla Causa C-43/12 Commissione/Parlamento e Consiglio, la Corte contestò infatti il fondamento giuridico che sta alla base della Direttiva. 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

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 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 avvenga entro l’arco temporale di dodici mesi, ossia nel maggio del 2015. Sulla base di tali premesse, il Consiglio UE Trasporti ha raggiunto un accordo politico in virtù del quale potranno essere immediatamente avviati i necessari negoziati con il Parlamento europeo per l’adozione di una nuova Direttiva su un fondamento giuridico corretto. Questa circostanza peraltro consentirà 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 – avevano 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 di Lussemburgo ha concordato sul concedere a questi tre Stati membri due anni in più per poter conformare le loro legislazioni nazionali alle disposizioni della Direttiva. Il Ministro Lupi, che presiedeva il Consiglio UE Trasporti, ha commentato il raggiungimento di questo importante accordo politico, sottolineando che la Direttiva *cross-border enforcement* rappresenta 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.

Ancora in materia di **trasporto stradale**, le delegazioni ministeriali riunite a Lussemburgo hanno discusso della situazione dei trasportatori in seguito al **blocco delle importazioni da parte della Russia** successivo alle tensioni politiche causate dalla crisi in Ucraina. E’ stata la delegazione della Polonia ad introdurre l’argomento, sottolineando come l’embargo russo verso taluni prodotti europei stia provocando delle conseguenze sul trasporto internazionale di prodotti in ambito UE: la Polonia ha chiesto che questo problema venga esaminato a livello dell’Unione europea, richiesta supportata dalla Grecia e dalla Lettonia. La Commissione europea, presente al dibattito, ha dichiarato che i propri servizi stanno costantemente monitorando la situazione e la Presidenza italiana ha concluso che effettivamente la situazione debba essere monitorata a livello della UE per valutarne l’impatto sui vari Stati membri dell’Unione.

Per quanto concerne le **questioni orizzontali relative alla politica dei trasporti**, la Presidenza italiana ha riferito al Consiglio UE Trasporti sui risultati del Consiglio Informale dei Ministri dei Trasporti svoltosi a Milano il 16 e 17 settembre scorsi, focalizzato sul tema del **finanziamento delle infrastrutture** e sul suo **impatto in termini di crescita ed occupazione in Europa**. Come si ricorderà la Presidenza italiana ha fondato il proprio programma semestrale relativo alle priorità

della politica dei Trasporti attorno al tema “**Infrastrutture e Trasporti per la crescita e la coesione**”, volto in particolare a rafforzare la *governance* dei Corridoi TEN-T; in tale quadro, tenendo conto degli accresciuti bisogni di investimenti in infrastrutture in tutta Europa, la Presidenza italiana ha voluto stimolare un dibattito strategico/politico su come attrarre capitali privati e soprattutto 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 del Consiglio Informale di Milano, la Presidenza italiana ha dunque presentato un insieme di proposte:

- anzitutto far sì che i co-finanziamenti nazionali nell’ambito dei progetti TEN-T non siano soggetti al Patto di Stabilità, il che consentirebbe un rapido ed efficace avvio dei progetti TEN-T sulla base delle disposizioni programmatiche e finanziarie del Regolamento CEF (*Connecting Europe Facility*);

- promuovere maggiormente i sistemi innovativi di finanziamento delle infrastrutture, quali lo LGTT (*Loan guarantee for Trans-European network transport projects*) - gestito direttamente dalla BEI (Banca europea per gli Investimenti) avente l’obiettivo di rendere meno rischioso l’intervento di enti e soggetti privati che intendano investire nelle infrastrutture – ed i *project bonds*, prestiti obbligazionari erogati con riferimento ad una specifica opera da realizzare e già disciplinati dal diritto comunitario. Attraverso questi strumenti finanziari innovativi, la Commissione europea sarebbe in

grado di rivolgersi direttamente ai mercati dei capitali per portare avanti specifici progetti infrastrutturali di interesse europeo;

- rafforzare la *governance* dei corridoi TEN-T, eventualmente attraverso l'insediamento di una commissione composta da membri scelti tra i nove coordinatori degli attuali corridoi TEN-T che possano individuare i progetti prioritari da realizzare e finanziare attraverso gli strumenti finanziari indicati dalla Presidenza. In tale quadro, al Consiglio Informale di Milano, è stato chiesto ai Coordinatori di corridoio Bodewig e Secchi di presentare un rapporto, di concerto con la BEI, per identificare dei progetti, lungo i corridoi TEN-T, che risultino particolarmente adatti a beneficiare dei nuovi strumenti finanziari UE e che rispondano altresì alle priorità evidenziate dal Presidente eletto della Commissione europea, il lussemburghese Jean-Claude Juncker, nel suo documento programmatico "Pacchetto per l'occupazione, la crescita e gli investimenti", presentato al momento della sua designazione. Il rapporto dei due Coordinatori di corridoio verrà presentato il prossimo 3 dicembre, in occasione dell'ultima sessione del Consiglio UE Trasporti sotto la Presidenza italiana.

Il Consiglio informale di Milano ha anche approfondito ed analizzato il tema del trasporto urbano, sempre nell'ottica di uno sviluppo equilibrato ed efficace delle TEN-T: la maggior parte dei progetti TEN-T, infatti, parte da e termina in una città europea, pertanto una corretta applicazione dei corridoi TEN-T non può avvenire senza un'opportuna integrazione della

dimensione urbana nella politica delle TEN-T.

Infine, è opportuno sottolineare che l'accento posto dalla Presidenza italiana della UE sull'impatto dello sviluppo infrastrutturale su crescita ed occupazione in Europa è anche rilevante ai fini dell'imminente redazione di un contributo, da parte del Consiglio UE Trasporti, alla revisione intermedia della strategia politica comunitaria relativa alla ben nota iniziativa **Europa 2020: Una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva**, adottata nel 2010 e volta a rendere la UE, entro il 2020, sempre più competitiva a livello mondiale, sviluppando tre fondamentali priorità così delineate: una crescita intelligente per sviluppare un'economia basata sulla conoscenza e sull'innovazione; una crescita sostenibile per promuovere un'economia più efficiente sotto il profilo delle risorse, più verde e più competitiva; una crescita inclusiva per favorire un'economia con un alto tasso di occupazione che sviluppi la coesione sociale e territoriale. In tale quadro, un efficace ed equilibrato sviluppo delle infrastrutture appare evidentemente uno strumento funzionale per la realizzazione degli obiettivi Europa 2020, tema sul quale il prossimo Consiglio UE Trasporti del 3 dicembre pv presenterà un documento di conclusioni politiche.

► IBTTA Annual Meeting – Austin, 14-17 settembre 2014

Si è svolta ad Austin, capitale del Texas, dal 14 al 17 settembre scorsi, l'82a edizione del Congresso annuale dell'Associazione internazionale delle concessionarie autostradali, evento organizzato dal Segretariato dell'IBTTA di concerto con l'associata *Central Texas Regional Mobility Authority*, il cui Direttore Esecutivo, Mike Heiligenstein, è il Presidente in carica dell'IBTTA.

Il Congresso Annuale dell'IBTTA rappresenta, come sempre, un'imperdibile occasione di scambio e confronto su temi di attualità e di interesse per il nostro settore, in particolare per quanto riguarda la sempre maggiore importanza accordata dall'Associazione internazionale al concetto del finanziamento delle infrastrutture fondato sul principio *user-financed transportation* e sulla promozione del pedaggio come lo strumento più efficace per assicurare una gestione efficiente e sostenibile delle infrastrutture stradali a beneficio degli utenti. Inoltre, il raffronto tra le diverse realtà internazionali del settore autostradale a pedaggio è sempre più presente, e soprattutto molto apprezzato, nell'ambito delle varie sessioni generali e tecniche del Congresso annuale: si riscontra una maggiore apertura dell'IBTTA, rispetto al passato, verso altre aree del mondo al di là degli Stati Uniti, aree accomunate dalla stessa volontà del settore autostradale di promuovere sistemi sostenibili di finanziamento, ampliamento, manutenzione e miglioramento delle

infrastrutture stradali attraverso lo strumento del pedaggio ed una maggiore applicazione di schemi di Partenariato Pubblico-Privato.

Il tema portante del Congresso Annuale IBTTA per il 2014 è stato quello scelto dal Presidente in carica dell'IBTTA "**Customers and collaboration**", clienti e collaborazione, a ricordare, come sottolineato più volte dal Presidente Heiligenstein, l'importanza riconosciuta dagli operatori autostradali agli utenti, alla



IL LOGO DELL'ANNUAL MEETING IBTTA DI AUSTIN
(FONTE IBTTA)

cura di tutti quegli aspetti di servizio offerto alla clientela, a coloro che, come ha detto Mike Heiligenstein, rappresentano "*the foundation of our business*", il fondamento del nostro settore di riferimento. Quanto alla collaborazione, il Presidente dell'IBTTA la ritiene un elemento fondamentale all'interno di ogni singola concessionaria, nonché in maniera più ampia tra le varie concessionarie e tra i

vari paesi rappresentati in seno all'IBTTA.

Il tema principale è stato poi come consueto declinato in ulteriori sotto-temi, attorno ai quali sono state sviluppate le sessioni tecniche parallele; ad Austin si è parlato in particolare di: *tecnologia e innovazione, sicurezza e ITS, comunicazione all'utenza, finanziamento delle infrastrutture*. Tra le numerose sessioni, si segnala in particolare quella dedicata al pedaggio ed al tema dell'interoperabilità a livello internazionale "*Cross-Border Tolling: Inter-Jurisdictional Issues from Around the World*", nel corso della quale è intervenuto il *project leader* del progetto europeo REETS (*Regional European Electronic Tolling Service*), l'austriaco dell'ASFINAG Hubert Resch; come si ricorderà il progetto REETS, avviato nel 2012, intende portare avanti una prima fase "regionale" del servizio europeo di telepedaggio, attraverso il coinvolgimento di sette Stati membri (Austria, Danimarca, Spagna, Francia, Italia, Polonia, Germania), caratterizzati da più alti livelli di densità del traffico. Scopo del progetto è dimostrare l'efficacia ed il funzionamento dell'interoperabilità prima a livello regionale, per poi estenderla a tutto il territorio dell'Unione europea e facilitare, attraverso tale armonizzazione, la circolazione delle persone e dei beni nell'ambito della UE. Hubert Resch ha illustrato ai delegati presenti ad Austin lo stato dell'arte del progetto co-finanziato dalla UE, la cui fase di analisi e

studio si è quasi conclusa e per il quale si attende ora l'avvio della fase più prettamente operativa, di implementazione del progetto, fase sulla cui definizione sono tuttora in corso delle discussioni tra i partners del progetto, i *service providers* e le Istituzioni comunitarie. Il tema dell'interoperabilità del telepedaggio è del resto una priorità fondamentale anche per il Nord America - come si è avuto modo di commentare più volte anche in precedenti edizioni del nostro Bollettino - le cui concessionarie sono chiamate a raggiungere l'obiettivo dell'interoperabilità entro il 2016: vi sono al riguardo numerose similitudini, sia sotto il profilo più propriamente tecnologico, sia sotto il profilo istituzionale, che accomunano l'Europa e gli Stati Uniti in materia di telepedaggio, ragion per cui questo tipo di sessioni e di confronti tra le due realtà autostradali sono sempre apprezzate e molto seguite dai delegati che partecipano agli eventi IBTTA.

Nella sessione di apertura del Congresso IBTTA è intervenuto l'Ing. Massimo Schintu, Direttore Generale dell'AISCAT, nella sua qualità di Primo Vice Presidente dell'ASECAP, illustrando le principali questioni che l'ASECAP è chiamata ad analizzare in questo periodo di rinnovo del mandato legislativo comunitario, in presenza di un nuovo Parlamento europeo e di una nuova Commissione europea tuttora in fase di definizione. L'ASECAP segue con interesse lo sviluppo del progetto REETS come si è visto, dell'applicazione della

Direttiva ITS, preparandosi alla presentazione di nuove iniziative politiche e legislative, quali ad esempio l'attesa revisione delle Direttive sulla sicurezza nella gestione delle infrastrutture stradali e sulla sicurezza nelle gallerie, o ancora la presentazione di un nuovo pacchetto sul tema del *road charging*, della tariffazione stradale, che la nuova Commissione europea dovrebbe presentare nel corso del 2015; l'Ing. Schintu ha anche ricordato la consolidata e pluriennale collaborazione tra l'ASECAP e l'IBTTA, culminata nel 2013 nella firma di una Dichiarazione congiunta sulla promozione del pedaggio. Numerosi sono infatti gli elementi comuni che caratterizzano le due Associazioni, primo fra tutti la ferma convinzione, condivisa da entrambe, che il sistema del pedaggio sia lo strumento più efficace e sostenibile per la



L'ING. MASSIMO SCHINTU NELLA SESSIONE DI APERTURA DELL'ANNUAL MEETING IBTTA DI AUSTIN (FONTE IBTTA)

costruzione, il finanziamento, la gestione e la manutenzione delle infrastrutture stradali: l'ASECAP



IL PRESIDENTE IN CARICA DELL'IBTTA, IL TEXANO MIKE HEILIGENSTEIN - (FONTE IBTTA)

e l'IBTTA testimoniano dunque 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. Il Congresso annuale IBTTA ha anche rappresentato l'occasione per fare il punto sugli sviluppi della campagna associativa sul significato del pedaggio, che l'IBTTA sta portando avanti con successo sin dall'inizio del 2013.

La campagna è rivolta tanto alle Istituzioni (Governi, autorità locali, legislatori) che sono chiamati a legiferare ed a presentare iniziative rivolte al settore delle infrastrutture stradali, quanto all'opinione pubblica, agli utenti, ai clienti, per far loro meglio comprendere i vantaggi derivanti dall'utilizzazione di infrastrutture stradali a pedaggio (applicazione

equa e trasparente del principio pay per use). Ad Austin, in occasione dell'Annual Meeting dell'IBTTA, è stato anche presentato un video, realizzato dall'Associazione e scaricabile sul sito associativo www.ibtta.org, per una maggiore diffusione della campagna e nuove iniziative sono previste per gli anni a venire, soprattutto alla luce del nuovo indirizzo politico del Congresso USA con la proposta legislativa dell'amministrazione Obama denominata "Grow America Act", volta ad eliminare il divieto di pedaggiare le cosiddette *Interstates* ed a favorire l'applicazione del pedaggio "for reconstruction purposes", ossia per ricostruire e migliorare le infrastrutture stradali esistenti.

Infine, in occasione del Congresso di Austin è stato ratificato, come avviene ogni anno, il rinnovo di alcune cariche istituzionali IBTTA; si ricorda che l'Associazione internazionale è strutturata in un *Board* (Consiglio Direttivo), composto da 20 Direttori in rappresentanza dei membri a pieno titolo dell'IBTTA – operatori stradali e/o associazioni di concessionari autostradali come l'AISCAT, rappresentata nel *Board* dalla dott.ssa Emanuela Stocchi – eletti con un mandato quadriennale

ed incaricati di elaborare e deliberare le linee guida e le strategie politiche dell'Associazione. Ai Direttori si aggiungono 5 *Executive officers*, facenti parte del cosiddetto Comitato esecutivo dell'IBTTA, chiamato a dare concreta attuazione alla strategia associativa, assicurare la gestione ordinaria nell'ambito del mandato del *Board* e ad assicurare la rappresentanza esterna dell'IBTTA. La composizione del Comitato esecutivo è ispirata al cosiddetto principio della Troika, essendo infatti il Comitato formato dal Presidente in carica dell'IBTTA – il cui mandato dura un anno – dal Presidente uscente, dal Primo Vice-Presidente, dal Secondo Vice Presidente e dal Vice Presidente Internazionale, quest'ultimo scelto quasi sempre, anche se non esclusivamente, tra i rappresentanti europei dell'IBTTA, al fine di bilanciare la rappresentanza geografica dell'Associazione tra i vari continenti che ne fanno parte. Quanto al rinnovo delle cariche istituzionali IBTTA, ad Austin sono stati eletti, con decorrenza da gennaio 2015, i seguenti rappresentanti:

- **Javier Rodriguez**, Direttore Esecutivo della *Miami-Dade Expressway*, come Presidente dell'IBTTA per l'anno 2015;
- **Buddy Croft**, Direttore Esecutivo

della *Rhode Island Turnpike and Bridge Authority*, come Primo Vice Presidente dell'IBTTA;

- **Emanuela Stocchi**, Responsabile dei Temi internazionali presso l'AISCAT, come Secondo Vice-Presidente dell'IBTTA;
- **Malika Seddi**, Direttore degli Affari Internazionali presso l'ASFA (Francia) come Vice Presidente Internazionale dell'IBTTA;
- **Mike Heiligenstein**, Direttore Esecutivo della *Centras Texas Regional Mobility Authority*, come Presidente uscente dell'IBTTA.

Per maggiori informazioni sull'evento di Austin e più in generale sulle attività dell'IBTTA, visitare il sito associativo www.ibtta.org e la pagina del sito AISCAT dedicata all'IBTTA al seguente indirizzo: http://www.aiscat.it/hp_ibtta.htm



IL LOGO IBTTA "TOLLING. MOVING SMARTER" – (FONTE IBTTA)

► GU L

- Decisione del Consiglio di comune accordo con il Presidente eletto della Commissione, del 5 settembre 2014, relativa all'adozione dell'elenco delle altre personalità che propone di nominare membri della Commissione. **GU L 268 del 9.09.2014**
- Accordo tra il Parlamento europeo e la Commissione europea sul registro per la trasparenza delle organizzazioni e dei liberi professionisti che svolgono attività di concorso all'elaborazione e attuazione delle politiche dell'Unione europea. **GU L 277 del 19.09.2014**
- Regolamento n. 7 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) — Prescrizioni uniformi relative all'omologazione delle luci di posizione anteriori e posteriori, delle luci di arresto e delle luci di ingombro destinate ai veicoli a motore (motocicli esclusi) e ai loro rimorchi. **GU L 285 del 30.09.2014**
- Regolamento n. 99 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) — Disposizioni uniformi concernenti l'omologazione di sorgenti luminose a scarica in gas destinate a essere usate in gruppi ottici omologati a scarica in gas, montati su veicoli a motore. **GU L 285 del 30.09.2014**
- Rettifica del regolamento (CE) n. 1165/2009 della Commissione, del 27 novembre 2009, che modifica il regolamento (CE) n. 1126/2008 della Commissione che adotta taluni principi contabili internazionali conformemente al regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda l'International Financial Reporting Standard (IFRS) 4 e l'IFRS 7 (GU L 314 dell'1.12.2009). **GU L 294 del 10.10.2014**

► GU C

- 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. [Decisione C(2014) 1919 della Commissione]. **GU C 308 dell'11.09.2014**
- Invito a presentare proposte nell'ambito del programma di lavoro pluriennale 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. [Decisione C(2014) 1921 della Commissione]. **GU C 308 dell'11.09.2014**
- Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 per quanto riguarda la riduzione delle emissioni inquinanti dei veicoli stradali [COM(2014) 28 final — 2014/0012 (COD)]. **GU C 311 del 12.09.2014**

- Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla comunicazione della Commissione «Costruzione della rete centrale di trasporto: corridoi della rete centrale e meccanismo per collegare l'Europa» [COM(2013) 940 final]. **GU C 311 del 12.09.2014**
- Aiuto di Stato SA.35356 (2014/C) (ex 2013/NN ed ex 2012/N) — Compensazione del pedaggio ombra a favore di Autostrada Wielkopolska SA — autostrada A2. Invito a presentare osservazioni a norma dell'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE. **GU C 328 del 20.09.2014**
- Invito a presentare candidature per la selezione di un esperto da nominare a seguito della sostituzione di un membro del gruppo di esperti della Commissione sugli appalti pubblici. **GU C 342 dell'1.10.2014**
- Rettifica dello Stato delle entrate e delle spese per l'Agenzia esecutiva per la rete transeuropea di trasporto per l'esercizio finanziario 2013 — Bilancio rettificativo n. 2. **GU C 344 del 2.10.2014**

► COM e SEC ¹

- RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO sull'attuazione nel periodo dal 4 dicembre 2011 al 31 dicembre 2012 di determinate disposizioni del regolamento (CE) n. 1071/2009 che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada (Prima relazione della Commissione sull'attuazione da parte degli Stati membri di alcune disposizioni riguardanti l'accesso alla professione di trasportatore su strada). **COM (2014) 592 def. del 25.09.2014**
- Proposta di Direttiva del Consiglio che stabilisce i metodi di calcolo e gli obblighi di comunicazione ai sensi della direttiva 98/70/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel. **COM (2014) 617 def. del 6.10.2014**

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

- *Detroit, Stati Uniti, 7-11 settembre 2014*
- *Austin, Texas, Stati Uniti, 14-17 settembre 2014*

FUTURI

- *Praga, Repubblica ceca, 19-21 ottobre 2014*
- *Londra, Regno Unito, 23-24 ottobre 2014*
- *São Paulo, Brasile, 28-30 ottobre 2014*
- *Shanghai, Cina, 28-29 ottobre 2014*
- *Bali, Indonesia, 17-19 novembre 2014*
- *Madrid, Spagna, 27 novembre 2014*
- *Vienna, Austria, 3 March 2015*
- *Istanbul, Turchia, 27-29 Maggio 2015*
- *Lisbona, Portogallo, 27-29 maggio 2015*
- *Miami, Stati Uniti, 12-14 luglio 2015*

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

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

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

Emerging Markets Forum, organizzato da Infrastructure Investor, <https://www.infrastructureinvestor.com>

TranspoQuip Latin America, forum sui trasporti nei paesi dell'America Latina www.transpoquip.com.br

China Connected Vehicles & ITS Expo and Forum, forum ed esposizione sugli ITS e le nuove tecnologie "connected vehicles", www.iotconference.com

1st IRF (International Road Federation) Asia Regional Conference "Building the Trans-Asian Highway," Conferenza sulla costruzione dell'autostrada Trans-asiatica organizzata dall'International Road Federation IRF, <http://www.irfnews.org/event/1st-asia-regional-congress>

HeERO (Harmonised eCall European Pilot Project) International Conference, Conferenza Internazionale sul progetto europeo HeERO, progetto pilota per l'applicazione del sistema di chiamata d'emergenza eCall, <http://www.heero-pilot.eu/view/en/home.html>

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

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

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

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