



FONTE: SITO INTERNET DEL CONGRESSO MONDIALE ITS 2015 - <http://itsworldcongress.com/>

L'EDIZIONE 2015 DEL CONGRESSO MONDIALE SUGLI ITS SI SVOLGERÀ IN FRANCIA, NELLA CITTÀ DI BORDEAUX, DAL 5 AL 9 OTTOBRE PROSSIMI, ED AVRÀ COME TEMA PRINCIPALE "TOWARDS INTELLIGENT MOBILITY - A BETTER USE OF SPACE", "VERSO UNA MOBILITÀ INTELLIGENTE - UN MIGLIORE USO DELLO SPAZIO". L'EVENTO OFFRIRÀ UN'IMPORTANTE OCCASIONE DI CONFRONTO E SCAMBIO DI ESPERIENZE TRA I RAPPRESENTANTI DEL SETTORE STRADALE DI TUTTO IL MONDO, IN MERITO ALL'APPLICAZIONE DELLE NUOVE TECNOLOGIE AL TRASPORTO STRADALE ED ALLA SEMPRE MAGGIORE DIFFUSIONE DEI SISTEMI ITS NELL'ESERCIZIO E NELLA GESTIONE DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI A BENEFICIO DEGLI UTENTI. IN EUROPA, COM'È NOTO, L'UTILIZZAZIONE DEI SISTEMI ITS RISPONDE ALLE DISPOSIZIONI DELLA DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CHE ISTITUISCE

IL QUADRO GENERALE PER LA DIFFUSIONE DEI SISTEMI INTELLIGENTI DI TRASPORTO NEL SETTORE DEL TRASPORTO STRADALE E NELLE INTERFACCIE CON ALTRI MODI DI TRASPORTO, PIÙ NOTA COME "DIRETTIVA ITS", IL CUI PRINCIPALE OBIETTIVO È DI ASSICURARE LA COMPATIBILITÀ, L'INTEROPERABILITÀ E LA CONTINUITÀ DEI SERVIZI ITS IN TUTTO IL TERRITORIO DELL'UNIONE EUROPEA. COME CONSUETO, IL COMITATO SCIENTIFICO DEL CONGRESSO MONDIALE ITS, HA SELEZIONATO I TEMI PRINCIPALI IN RIFERIMENTO AI QUALI È POSSIBILE INVIARE, ENTRO E NON OLTRE IL 19 GENNAIO 2015, UNICAMENTE IN LINGUA INGLESE, DELLE PROPOSTE DI COMUNICAZIONE. PER MAGGIORI INFORMAZIONI VISITARE IL SITO <http://www.itsworldcongress.com/bordeaux-2015/>

PARLAMENTO EUROPEO

▶ durante l'ultima sessione dell'anno della commissione TRAN, gli eurodeputati hanno incontrato la Commissaria incaricata della politica dei Trasporti, la slovena Violeta Bulc, la quale ha illustrato la Comunicazione del Presidente della Commissione europea Jean Claude Juncker "Un piano di investimenti per l'Europa", presentata dinanzi al plenum del Parlamento europeo a Strasburgo lo scorso 26 novembre e volta a rilanciare l'economia e la crescita in Europa attraverso degli investimenti strategici nelle infrastrutture e l'apposita creazione di un Fondo europeo per gli Investimenti strategici. La Commissaria si è in particolare focalizzata sugli aspetti del Piano relativi al settore dei trasporti: ha sottolineato anzitutto che gli investimenti necessari per lo sviluppo dei corridoi TEN-T ammontano ad oltre 75 miliardi di Euro all'anno.

COMMISSIONE EUROPEA

▶ in seguito alle audizioni dei Commissari designati dagli Stati Membri, svoltesi dinanzi al Parlamento europeo durante i mesi di settembre ed ottobre, la nuova Commissione europea a guida del lussemburghese Jean-Claude Juncker è entrata ufficialmente in funzione lo scorso 1° novembre. Dei 28 Commissari designati, 7 hanno anche ricevuto la carica di Vice Presidente della Commissione europea; ciascuno dei Vice Presidenti è stato inoltre incaricato dal Presidente Juncker di svolgere una funzione di coordinamento delle iniziative politiche e delle azioni di alcune Direzioni Generali, in particolare di quelle Direzioni le cui competenze si intrecciano con quelle dei Vice Presidenti. Per quel che riguarda la politica dei Trasporti, il candidato Maros Sefcovic, è stato sostituito dalla slovena Violeta Bulc.

CONSIGLIO

▶ l'ultima sessione del Consiglio UE Trasporti sotto la Presidenza italiana dell'Unione europea si è svolta a Bruxelles il 3 dicembre scorso. I Ministri dei Trasporti dei 28 Stati membri della UE hanno adottato delle conclusioni politiche sulle infrastrutture di trasporto ed in particolare sulle TEN-T, le Reti Trans europee di Trasporto, sottolineando altresì che queste conclusioni politiche debbano servire anche come contributo alla revisione di medio termine della Strategia Europa 2020, documento di revisione previsto per la metà dell'anno venturo. Sostanzialmente il messaggio politico che la formazione Trasporti del Consiglio UE ha voluto trasmettere al Consiglio europeo di fine anno mette in evidenza il fatto che l'economia europea necessita una rete di infrastrutture di trasporto completa ed efficiente per poter assicurare il rilancio della crescita della UE e soprattutto la creazione di posti di lavoro.

ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

▶ si è svolto a Praga, dal 19 al 21 ottobre scorsi, il Global Summit IBTTA per il 2014, dal titolo "Innovations & Technologies for Sustainable Mobility, Environment and Road Safety" - Innovazione e Tecnologia per una mobilità sostenibile, per l'ambiente e per la sicurezza stradale - che è stato organizzato con il supporto istituzionale dell'ASECAP. L'IBTTA organizza ogni anno uno dei suoi meetings in Europa, dato l'interesse reciproco di cooperazione e scambio di informazioni tra l'industria del pedaggio europea e quella nordamericana, cooperazione che si sta intensificando con successo grazie anche alla presenza istituzionale dell'ASECAP in consessi quali quello di Praga. Molteplici le sessioni politiche e tecniche in cui si è articolato l'evento.

INDICE

PARLAMENTO EUROPEO

2

- commissione TRAN: sessione di dicembre

COMMISSIONE EUROPEA

4

- La nuova Commissione europea ed il Piano Juncker

CONSIGLIO UE

6

- Presidenza italiana della UE: Consiglio Trasporti

ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

8

- IBTTA Global Summit 2014

LEGISLAZIONE E COMUNICAZIONI

12

CALENDARIO EVENTI

14

GLOSSARIO

15

► Commissione TRAN

Durante l'ultima sessione dell'anno della commissione TRAN svoltasi a Bruxelles l'1 e il 2 dicembre scorsi, gli eurodeputati hanno incontrato la Commissaria incaricata della politica dei Trasporti, la slovena Violeta Bulc, la quale ha illustrato la Comunicazione del Presidente della Commissione europea Jean Claude Juncker **“Un piano di investimenti per l'Europa”**, presentata dinanzi al *plenum* del Parlamento europeo a Strasburgo lo scorso 26 novembre e volta a rilanciare l'economia e la crescita in Europa attraverso degli investimenti strategici nelle infrastrutture e l'apposita creazione di un **Fondo europeo per gli Investimenti strategici**. La Commissaria si è in particolare focalizzata sugli aspetti del Piano relativi al settore dei trasporti: ha sottolineato anzitutto che gli investimenti necessari per lo sviluppo dei corridoi TEN-T ammontano, secondo le stime della Commissione europea, ad oltre 75 miliardi di Euro all'anno e quindi il nuovo Fondo europeo per gli Investimenti strategici, creato in partenariato con la BEI (Banca europea per gli investimenti) dovrebbe offrire delle opportunità in più per rispondere alle esigenze di finanziamento delle Reti e per completare quanto già avviato dal Meccanismo per Collegare l'Europa, il CEF (*Connecting Europe Facility*), Regolamento che rappresenta la struttura finanziaria delle TEN-T e che è volto a co-finanziare progetti a valore aggiunto europeo lungo

i corridoi appartenenti alle Reti Transeuropee di Trasporto per il periodo di programmazione 2014-2020. La Commissaria Bulc ha detto in particolare che il nuovo Fondo creato dal Piano Juncker si va ad integrare con il CEF, così come con altri fondi comunitari quali il Fondo di coesione (che cofinanzia progetti in materia di ambiente e infrastrutture di trasporto per promuovere la coesione economica e sociale e la solidarietà tra gli Stati membri ed è in particolare rivolto a quegli Stati membri con un PIL inferiore al 90% della media dell'Unione europea) e con i prestiti della BEI, in modo che il co-finanziamento comunitario non si disperda ma



FONTE: SITO INTERNET DELLA COMMISSIONE TRAN DEL PARLAMENTO EUROPEO

sia al contrario efficace ed incisivo su quei progetti a valore aggiunto europeo e di valenza strategica. Gli eurodeputati hanno posto numerose domande alla Commissaria proprio sul funzionamento del CEF e degli altri fondi comunitari, temendo un'eccessiva dispersione e moltiplicazione di strumenti finanziari, ma la Commissaria Bulc li ha rassicurati sugli obiettivi di efficienza del Piano Juncker e della

relativa strategia della Commissione europea.

Gli eurodeputati hanno inoltre chiesto alla Commissaria delle delucidazioni in merito alla proposta legislativa, recentemente presentata dalla Germania, per l'introduzione di un pedaggio per i veicoli leggeri, mentre finora il Paese ha applicato il pedaggio solo per i mezzi pesanti. La proposta ha suscitato un vivo dibattito sia all'interno della Germania che in ambito europeo, sollevando il problema del rispetto del principio comunitario di non discriminazione nei confronti degli utenti soprattutto stranieri; a tal riguardo la Commissaria Bulc ha detto che, benché la Commissione europea possa solo prendere una posizione formale circa la compatibilità della legge tedesca – ancora non adottata dal Parlamento nazionale – con la legislazione comunitaria, in ogni caso la Commissione si impegna a monitorare la situazione per garantire che qualsiasi iniziativa che la Germania possa prendere sia assolutamente rispettosa dei principi del Trattato, incluso il principio di non discriminazione.

Gli eurodeputati hanno anche espresso dei commenti critici nei confronti delle aree politiche prioritarie indicate dal Presidente Juncker nel suo documento “Agenda per l'Occupazione, la Crescita, l'Equità Sociale ed il Cambiamento Democratico”, deplorando il fatto che non vi sia alcun esplicito riferimento al settore dei trasporti, che potrebbe

al contrario contribuire efficacemente alla crescita ed all'occupazione in Europa.

La commissione TRAN ha poi nuovamente affrontato il tema delle TEN-T e dell'attuazione del CEF poiché è intervenuto nella sessione Olivier Onidi, Direttore dell'Unità "European Mobility Network" presso la Direzione Generale "Trasporti e Mobilità" (DG MOVE) della Commissione europea. Onidi ha illustrato agli eurodeputati la proposta della Commissione europea sulla Decisione di attuazione dei programmi annuali del CEF per l'anno 2015: Onidi ha detto che vi saranno 70 milioni di Euro disponibili per il settore dei trasporti in ambito CEF nel corso del 2015 e che questa cifra sarà resa disponibile attraverso l'attivazione di strumenti finanziari di cui la BEI controllerà l'effettiva attuazione. Gli eurodeputati hanno chiesto quali progetti fossero già idonei a poter beneficiare del co-finanziamento comunitario nel 2015, ma Onidi ha risposto dicendo che è ancora troppo presto e che, a tal proposito, tornerà in commissione TRAN il prossimo anno per dare una panoramica di questi progetti. Gli eurodeputati hanno inoltre nuovamente fatto riferimento al Piano Juncker, dato che una parte del finanziamento che andrà a formare il nuovo Piano di investimenti per l'Europa attingerà, a detta dello stesso Presidente Juncker, proprio dal CEF per un ammontare di 3,3 miliardi di Euro; gli eurodeputati hanno dunque espresso le loro perplessità circa il buon funzionamento del CEF se ad esso vengono sottratti dei fondi già stabiliti e Onidi ha detto che assai probabilmente, nel corso del 2015,

una revisione della base giuridica del CEF che tenga conto di questa interazione con il Fondo previsto dal Piano Juncker, si renderà necessaria.

La prossima riunione della commissione TRAN avrà luogo a Bruxelles il 19 e 20 gennaio 2015; in tale occasione interverranno ambedue i Ministri dei Trasporti italiano e lettone, per illustrare le conclusioni del programma della Presidenza italiana della UE e presentare il programma del successivo semestre a guida della Lettonia.

► La nuova Commissione europea ed il Piano Juncker

In seguito alle audizioni dei Commissari designati dagli Stati Membri, svoltesi dinanzi al Parlamento europeo durante i mesi di settembre ed ottobre, la nuova Commissione europea a guida del lussemburghese Jean-Claude Juncker è entrata ufficialmente in funzione lo scorso 1° novembre. Dei 28 Commissari designati, 7 hanno anche ricevuto la carica di

missario per la politica dell'Unione energetica;

- Valdis Dombrovskis, incaricato della politica del dialogo sociale e dell'Euro;
- Jyrki Katainen, responsabile per la politica dell'occupazione, della crescita, degli investimenti e della competitività.

comunitario per la politica energetica. Quanto al Mercato Interno non esiste una Direzione Generale *ad hoc* in seno alla Commissione europea come nel Collegio precedente, in quanto i dossiers relativi al Mercato Interno sono stati assorbiti dalla nuova Direzione Generale "Mercato Interno, Industria, Imprenditorialità e PMI (Piccole e Medie Imprese)"



IL NUOVO COLLEGIO DEI COMMISSARI AL COMPLETO (FONTE: SITO UFFICIALE DELLA NUOVA COMMISSIONE EUROPEA http://ec.europa.eu/commission/2014-2019_en)

Vice Presidente della Commissione europea:

- Federica Mogherini, nominata Alto rappresentante della UE per gli Affari esteri e la politica di sicurezza;
- Frans Timmermans, incaricato della politica di *better regulation*, delle relazioni interistituzionali e della Carta dei diritti fondamentali;
- Kristalina Georgieva, responsabile per il Bilancio e per le risorse umane;
- Andrus Ansip, incaricato della politica per il Mercato Interno digitale;
- Maros Sefcovic, designato Com-

Ciascuno dei sette Vice Presidenti è stato inoltre incaricato dal Presidente Juncker di svolgere una funzione di coordinamento delle iniziative politiche e delle azioni di alcune Direzioni Generali, in particolare di quelle Direzioni le cui competenze si intrecciano con quelle dei Vice Presidenti.

Per quel che riguarda la politica dei Trasporti, il candidato inizialmente designato a Commissario per il portafoglio "Trasporti e Spazio", lo slovacco Maros Sefcovic, è stato sostituito dalla slovena Violeta Bulc, poiché il Presidente Juncker ha preferito affidare a Sefcovic non solo la Vice Presidenza della Commissione europea, ma anche il dicastero

affidata alla Commissaria polacca Elzbieta Bienkowska. Per la Direzione Generale Concorrenza è stata invece designata la Commissaria Margrethe Vestager, di nazionalità danese; recentemente è stata inoltre costituita la struttura organizzativa dei nuovi Gabinetti comunitari.

Tra le prime iniziative della nuova Commissione europea vi è il **Piano Juncker per gli investimenti nelle infrastrutture**, presentato dinanzi al *plenum* del Parlamento europeo a Strasburgo lo scorso 26 novembre da parte del Presidente della Commissione europea: il piano prevede investimenti per oltre 300 miliardi di Euro, al fine di favorire la crescita ed il rilancio economico della UE e punta sulla sempre più

diffusa applicazione dello strumento del PPP come chiave di successo del piano stesso per un efficace sviluppo delle infrastrutture. L'elemento fondamentale del piano Juncker, inoltre, risiede nel fatto che gli investimenti nazionali degli Stati membri nel campo delle infrastrutture strategiche sono considerati dei contributi alla crescita europea e come tali non saranno computati nell'ambito del Patto di Stabilità. Questa affermazione di Juncker è peraltro stata ribadita anche dal Ministro Lupi, in occasione dell'ultima sessione del Consiglio UE Trasporti sotto la Presidenza italiana, svoltasi a Bruxelles lo scorso 3 dicembre, durante la quale i Ministri dei Trasporti dei 28 Stati membri della UE hanno sottolineato l'importanza delle risorse pubbliche come attivazione delle risorse private e l'importante ruolo della Banca europea degli investimenti e degli strumenti di finanziamento innovativi (quali i *project bonds*), come elementi di successo del Piano Juncker.

L'attenzione delle Istituzioni internazionali sugli investimenti nel campo delle infrastrutture è del resto emersa in maniera incisiva anche in occasione del Summit del G20 svoltosi a Brisbane nel mese di novembre, durante il quale è stato deciso di lanciare l'iniziativa "*Global Infrastructure Initiative*", un programma pluriennale volto a sostenere gli investimenti pubblici e privati per realizzare infrastrutture di qualità; il programma prevede peraltro la creazione di un *Global Infrastructure Hub*, una base di dati, alimentata ed aggiornata costantemente dai paesi del G20 ma anche da organizzazioni internazionali attive nel settore

delle infrastrutture, volta a creare un'efficace interazione fra i progetti da realizzare ed i potenziali investitori in tutto il mondo, iniziativa nella quale un ruolo fondamentale è svolto anche dalle diverse istituzioni finanziarie che operano a livello internazionale.

► Presidenza italiana della UE: Consiglio Trasporti

L'ultima sessione del Consiglio UE Trasporti sotto la Presidenza italiana dell'Unione europea si è svolta a Bruxelles il 3 dicembre scorso. I Ministri dei Trasporti dei 28 Stati membri della UE hanno adottato delle **conclusioni politiche sulle infrastrutture di trasporto ed in particolare sulle TEN-T**, le Reti Transeuropee di Trasporto, sottolineando altresì che queste conclusioni politiche debbano servire come contributo alla revisione di medio termine della Strategia Euro-

di migliorare la mobilità dei cittadini e l'efficienza delle catene logistiche per il trasporto delle merci, contribuendo in tal modo a conservare ed a rafforzare allo stesso tempo degli assets strategici per la competitività dell'Unione europea e per la sua crescita economica. In tale ambito, i Ministri dei Trasporti della UE hanno ampiamente sostenuto il Piano Juncker per il rilancio degli investimenti nel settore delle infrastrutture ed hanno accolto con favore la creazione di uno specifico

ampiamente parlato degli strumenti di finanziamento delle Reti: in tale quadro, le Conclusioni politiche del Consiglio Trasporti del 3 dicembre ribadiscono l'importanza per l'Unione europea di individuare ed attuare strumenti finanziari che siano in grado di attrarre liquidità dal mercato dei capitali e di accrescere contestualmente l'apporto del contributo finanziario della UE, in un'ottica sempre più improntata al partenariato pubblico-privato. In tale ambito il Consiglio ritiene molto importante



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

pa 2020, documento di revisione previsto per la metà dell'anno venturo.

Sostanzialmente il messaggio politico che la formazione Trasporti del Consiglio UE ha voluto trasmettere al Consiglio europeo di fine anno mette in evidenza il fatto che l'economia europea necessita una rete di infrastrutture di trasporto completa ed efficiente per poter assicurare il rilancio della crescita della UE e soprattutto la creazione di posti di lavoro. Nelle loro conclusioni i Ministri hanno anche sottolineato che gli investimenti nell'ambito dell'economia reale per la manutenzione e lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto, oltre a creare lavoro permetteranno anche

gruppo di lavoro incaricato di redigere una lista di progetti sui quali investire in via prioritaria, con la partecipazione congiunta di rappresentanti della BEI (Banca europea per gli Investimenti) della Commissione europea, degli Stati membri al fine di presentare un documento di lavoro sul quale discutere al Consiglio europeo dei Capi di Stato a fine anno, che concluderà anche il semestre della Presidenza italiana della UE. Sul tema delle Reti TEN-T il Consiglio del 3 dicembre ha anche ricordato il successo della riunione informale dei Ministri dei Trasporti tenutasi a Milano lo scorso settembre e dedicata in modo particolare all'attuazione delle TEN-T e dei loro corridoi, nel corso della quale si è

il ruolo della BEI per fornire agli Stati membri la necessaria assistenza tecnica volta all'individuazione di quei progetti che maggiormente possano risultare appetibili per il mercato dei capitali e sui quali si possa dunque concentrare l'interesse e l'attenzione degli investitori. Infine, come anche sottolineato nel Piano Juncker, il Consiglio UE Trasporti ha commentato favorevolmente il fatto che gli investimenti pubblici nelle infrastrutture strategiche, così come delineati nel Piano Juncker, non vengano considerati nell'ambito del Patto di Stabilità e dunque non costituiscano ulteriori oneri finanziari per i bilanci pubblici.

Fra gli altri temi discussi in occasione del Consiglio del 3

dicembre scorso, vi è nuovamente il **programma di radionavigazione satellitare GALILEO**, in merito al quale la Commissione europea, presente alla riunione di Bruxelles, ha ribadito l'importanza del ruolo strategico e politico di GALILEO, sottolineando la necessità di avviare la fornitura dei servizi satellitari nel 2016 prevedendo una piena operatività degli stessi per il 2020.

Inoltre, su richiesta della delegazione ministeriale lituana, i Ministri dei Trasporti hanno affrontato il tema dell'embargo russo sul settore dei trasporti in Lituania, dato che recentemente sia i mezzi pesanti adibiti al trasporto merci sia i veicoli leggeri lituani hanno registrato notevoli difficoltà nell'attraversare la frontiera con la Russia, circostanza che sta avendo delle conseguenze economiche negative, nonché perdite finanziarie piuttosto ingenti per i trasportatori lituani. Il Consiglio ha preso nota della questione e la Commissione europea, interpellata sull'argomento, si è impegnata a monitorare la situazione nel più ampio quadro delle sue relazioni con la Russia.

Infine, la delegazione della Lettonia ha illustrato le grandi linee del proprio programma presidenziale, dato che il Paese baltico assicurerà la Presidenza dell'Unione europea per il primo semestre del 2015. La Lettonia, nel settore dei trasporti, focalizzerà la propria attenzione sulle proposte legislative relative al quarto pacchetto ferroviario, ai diritti dei passeggeri aerei ed ai requisiti tecnici delle navi adibite alla navigazione interna. Ulteriori aree prioritarie che sono state evidenziate sono la sicurezza stradale, in particolare

poiché l'anno venturo la Commissione europea dovrebbe procedere alla revisione intermedia del suo Piano d'azione per la sicurezza stradale, nonché le relazioni internazionali nell'ambito del trasporto marittimo ed il monitoraggio dell'attuazione delle Reti Transeuropee di Trasporto. Quanto alle riunioni del Consiglio UE Trasporti, la futura Presidenza lettone ha indicato le date del 13 marzo e dell'11 giugno 2015.

► IBTTA Global Summit – Praga, 19-21 ottobre 2014



IL BANNER DEL GLOBAL SUMMIT IBTTA DI PRAGA (FONTE IBTTA)

Si è svolto a Praga, Repubblica ceca, dal 19 al 21 ottobre scorsi, il **Global Summit IBTTA** per il 2014, dal titolo **“Innovations & Technologies for Sustainable Mobility, Environment and Road Safety”** Innovazione e Tecnologia per una mobilità sostenibile, per l’ambiente e per la sicurezza stradale - che è stato organizzato con il supporto istituzionale dell’ASECAP.

Come deciso dal *Board* IBTTA infatti, su richiesta dei suoi membri europei, l’IBTTA organizza regolarmente ogni anno uno dei suoi *meetings* in Europa, dato l’interesse reciproco di cooperazione e scambio di informazioni tra l’industria del pedaggio europea e quella nordamericana, cooperazione che si sta intensificando con successo grazie anche alla

presenza istituzionale dell’ASECAP in consessi quali quello di Praga.

Molteplici le sessioni politiche e tecniche in cui si è articolato l’evento, delle quali riportiamo qui di seguito i titoli:

- *The Age of Mobility: a comparison of customer expectations in Europe and North America* – L’era della mobilità: un confronto tra le aspettative dei clienti in Europa e nel Nord America;
- *Intelligent Transportation in the Era of Big Data (Smart ITS)* – Il Trasporto Intelligente in un’era di grandi dati (ITS Intelligenti)
- *The Drive Towards Interoperability* – Il cammino verso l’interoperabilità;
- *Interoperability from the Ground Up* – L’interoperabilità sin dalle sue prime applicazioni;

- *The Technology of Highway Safety* – La tecnologia per la sicurezza in autostrada;
- *Smart Cities on the Rise* – Città intelligenti in aumento;
- *Road User Charging and Tolling Around the World* - Tariffazione Stradale e pedaggio: un viaggio intorno al mondo;
- *Looking Back, Looking Ahead: what have we learned?* – Guardare indietro, guardare avanti: cosa abbiamo imparato?

Nella sessione inaugurale è intervenuto anche un rappresentante del **Parlamento europeo, il deputato ceco Pavel Svoboda**, Presidente della commissione Affari giuridici e legislativi, nonché membro sostituto della commissione TRAN (Trasporti e Turismo) del Parlamento europeo. L’eurodeputato Svoboda ha delineato i principali elementi della futura politica dei trasporti in ambito UE, i nuovi orientamenti della commissione TRAN al riguardo, focalizzandosi in particolare sull’importanza dei trasporti e della mobilità che 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. Svoboda ha poi ricordato la nomina della



LA SESSIONE INAUGURALE DEL GLOBAL SUMMIT IBTTA CON IL DIRETTORE ESECUTIVO E CEO PATRICK JONES, IL PRESIDENTE IBTTA MIKE HEILIGENSTEIN, L’EURODEPUTATO CECO PAWEŁ SVOBODA, IL DIRETTORE ESECUTIVO DELL’ASFA JEAN MESQUI, IL DIRETTORE DELLE RELAZIONI INTERNAZIONALI DI KAPSCH JOSEF CZAKO, IL DIRETTORE DEGLI AFFARI TECNICI DELLA NORTHWEST PARKWAY DEL COLORADO BENTON TEMPAS - FONTE: PAGINA FACEBOOK DELL’IBTTA

candidata slovena Violeta Bulc come Commissaria ai Trasporti e allo Spazio, in sostituzione dello slovacco Maros Sefcovic, designato dal Presidente della Commissione europea Jean Claude Juncker come Vice Presidente della Commissione responsabile della politica energetica.

Quanto alle sessioni del Global Summit IBTTA di Praga, certamente l'interoperabilità del telepedaggio è stata al centro della Conferenza come già avvenuto durante l'Annual Meeting di Austin, con presentazioni che hanno messo a confronto la realtà nordamericana con quella europea.

Tra le sessioni di maggiore interesse ricordiamo inoltre quella moderata da Malika Seddi, Direttrice degli Affari Internazionali presso l'Associazione francese delle concessionarie autostradali ASFA, nonché Vice Presidente Internazionale dell'IBTTA da gennaio del 2015. Nella sua sessione, dal titolo "*The Technology of Highway Safety – La tecnologia per la sicurezza in autostrada*", sono intervenuti esperti in materia di sicurezza da differenti Paesi: Francia, Austria, Italia, Slovenia e Norvegia.

Il rappresentante della Slovenia Jan Sajovic, della società DARS, ha illustrato le attività condotte dalla DARS per garantire adeguati livelli di sicurezza stradale in particolar modo nelle gallerie, dove si sono registrati i più alti tassi di incidentalità in Slovenia. A tal fine, la DARS ha condotto, di concerto con la Facoltà di Ingegneria Meccanica presso l'Università di Lubiana, degli studi e delle simulazioni volte a verifica-

re l'efficacia dei sistemi di protezione laterali nelle piazzole di sosta presenti nelle gallerie situate lungo la rete stradale di pertinenza della DARS; queste simulazioni hanno rivelato anzitutto la pericolosità del posizionamento e della struttura dei guardrails laterali posti a protezione delle pareti delle gallerie, che sono stati in gran parte modificati e ricostruiti secondo forme e con materiali più adatti ad assorbire l'impatto dell'incidente ed a ridurre così le

stria Hartwig Hufnagl dell'ASFINAG, il quale ha illustrato le attività volte ad assicurare un'efficace gestione del traffico ed a migliorare la sicurezza stradale nell'area metropolitana di Vienna. Per raggiungere questi obiettivi l'ASFINAG ha condotto una sperimentazione, creando la figura del "*Traffic Manager*" avente due principali compiti: mettere in sicurezza nel più breve tempo possibile, e nel migliore dei modi, il luogo dove è avvenuto un incidente e ripri-



LA SESSIONE *THE TECHNOLOGY OF HIGHWAY SAFETY* MODERATA DA MALIKA SEDDI – FONTE: PAGINA FACEBOOK DELL'IBTTA

conseguenze per il veicolo e per il conducente; inoltre anche la segnaletica nelle gallerie è stata opportunamente modificata in modo da renderla più chiara e visibile. Come ulteriore soluzione infine, la DARS ha installato degli appositi sistemi - posti prima dell'ingresso in galleria - per indurre i conducenti a ridurre la velocità in galleria. L'insieme di queste attività preventive ha consentito, come sottolineato da Sajovic, un'apprezzabile diminuzione dell'incidentalità in galleria lungo la rete autostradale slovena.

E' poi intervenuto per l'Au-

stinare, sempre nel minor tempo possibile e nel migliore dei modi, la sicurezza della circolazione per gli utenti. Forte dei buoni risultati conseguiti, l'ASFINAG ha poi deciso di dar vita ad una vera e propria *task force* operante lungo la propria rete autostradale di competenza ed in particolare lungo gli accessi all'area urbana di Vienna. I Traffic Managers dell'ASFINAG non intervengono peraltro solo in caso di incidente ma svolgono altresì un'importante azione preventiva con pattuglie che circolano lungo la rete autostradale fornendo informazioni in tempo

reale agli utenti circa lo stato della circolazione, suggerendo se del caso uscite o percorsi alternativi in caso di congestione o incidenti ed assicurando il più possibile un corretto e sicuro flusso di traffico lungo la rete.

Per l'AISCAT è intervenuto il Direttore degli Affari Tecnici Ing. Andrea Manfron, anche CEO di Aiscat Servizi. L'Ing. Manfron ha illustrato l'applicazione degli strumenti ITS lungo la rete autostradale in concessione, sottolineando in particolare la correlazione tra la riduzione dell'incidentalità e gli accresciuti investimenti delle concessionarie italiane per lo sviluppo dei sistemi ITS. L'applicazione al sistema stradale delle più moderne tecnologie è infatti in grado di produrre dei risultati concreti e positivi in termini di miglioramento della sicurezza stradale, della viabilità, delle informazioni sul traffico e di svariati servizi a beneficio degli utenti. Alcune Concessionarie italiane hanno in tale ambito dato dimostrazione dell'alta qualità e del livello innovativo di servizi e soluzioni tecniche lungo la rete autostradale a pedaggio nazionale. Del resto i Sistemi intelligenti di trasporto esistono proprio in funzione della strada, sono uno strumento fondamentale per contribuire a migliorare le prestazioni del trasporto stradale in un settore particolare come quello delle autostrade in concessione, ove il gestore autostradale, oltre ad essere investito di funzioni pubbliche attraverso lo strumento della concessione, è anche e soprattutto chiamato a migliorare le prestazioni, l'efficacia e la sicurezza dell'infrastruttura di

sua competenza attraverso l'utilizzo oculato ed intelligente degli ITS.

Per la Francia è intervenuto Laurent Besson della società SANEF, il quale ha illustrato il progetto pilota SCOOP@F volto a sviluppare sistemi ITS cooperativi, in grado di mettere in contatto il veicolo con l'infrastruttura. Il progetto, gestito da SANEF in partenariato con società di altri paesi del Nord Europa, consente di fornire agli utenti informazioni in tempo reale sul traffico, su eventuali incidenti, su aree di sosta attrezzate per i mezzi pesanti: queste informazioni, trasmesse attraverso l'utilizzazione di apparati di bordo, si riferiscono in particolare ad alcuni corridoi di traffico transfrontalieri.

E' infine intervenuto nella sessione sulla "Tecnologia della sicurezza in autostrada" il norvegese Edward Hirst della società Q-Free Norway, ancora sui sistemi cooperativi resi possibili dalla tecnologia ITS, in particolar modo per quel che riguarda l'informazione all'utenza circa la presenza di cantieri e di lavori in corso lungo la rete autostradale, con il duplice scopo di garantire sia la sicurezza dei conducenti sia la sicurezza degli operai che stanno effettuando i lavori.

Interessante anche il viaggio virtuale attraverso diversi Paesi del mondo per scoprire ed illustrare gli ultimi sviluppi ed i più recenti progetti portati avanti dai rappresentanti dell'industria del pedaggio in Nord America, Centro e Sud America, Sud Africa, Portogallo, Ungheria. Questa panoramica internazionale del nostro settore è stata offerta nel corso della sessione "**Road**

User Charging and Tolling Around the World –Tariffazione stradale e pedaggio: un viaggio intorno al mondo", moderata da Emanuela Stocchi dell'AISCAT, Vice Presidente Internazionale dell'IBTTA. Come spesso abbiamo avuto modo di sottolineare in nostre precedenti pubblicazioni sul tema, è interessante rilevare la presenza di molti elementi comuni al settore delle infrastrutture stradali anche in diverse aree del mondo: quasi ovunque vi è un problema di finanziamento, vi è la difficoltà di reperire le risorse necessarie a costruire o ampliare o migliorare la rete stradale e, molto spesso, i governi o le autorità pubbliche ricorrono al sistema del pedaggio, come strumento efficace, affidabile e sostenibile per poter finanziarie, costruire, mantenere, migliorare le infrastrutture stradali e rispondere ai bisogni di mobilità dei cittadini e delle imprese.

Ha aperto questa sessione internazionale Susan Buse, Direttrice del Dipartimento Finanziario della società di consulenza statunitense CDM Smith, nonché Past President dell'IBTTA, essendo stata alla guida dell'Associazione internazionale in veste di Presidente nel 2008. Susan Buse ha illustrato il crescente sviluppo delle cosiddette "*managed lanes*" nel Nord America, ossia le "corsie gestite" allo scopo di ridurre la congestione e ridurre l'incidentalità: si tratta di un sistema molto utilizzato negli Stati Uniti ed in Canada, in grado di rispondere efficacemente alle esigenze di mobilità degli utenti.

Il tour virtuale è proseguito con interventi dei rappresentanti del Centro e del Sud America: Richard

Arce Direttore Esecutivo di Computer Aid che ha illustrato gli sviluppi dell'interoperabilità del telepedaggio in Messico e dei numerosi contatti tra il Dipartimento dei Trasporti statunitense e quello messicano per far sì che il Messico sia associato al percorso che gli Stati Uniti ed il Canada stanno portando avanti per raggiungere l'interoperabilità del telepedaggio entro il 2016, e Ricardo Pinto Pinheiro, Direttore Esecutivo e CEO dell'Associazione brasiliana delle concessionarie autostradali ABCR, il quale ha fornito una panoramica degli sviluppi dell'industria del pedaggio non solo in Brasile, ma anche in altri Stati del Sud America, quali il Perù, la Colombia, la Bolivia, l'Argentina ed il Cile. Ricardo Pinto Pinheiro ha inoltre fornito degli elementi che accomunano il settore autostradale in questi cinque Paesi del Sud America e che elenchiamo qui di seguito:

- il sistema della concessione è presente più o meno in tutto il continente Sud-americano;

- i sistemi di esazione elettronica del pedaggio, seppure con differenti modalità e protocolli di comunicazione diversi, sono utilizzati ovunque vi sia pedaggio;

- ad eccezione del Cile, i sistemi di telepedaggio senza barriere *free-flow* saranno applicati in tutti questi Paesi;

- i sistemi VMT (*Vehicles Miles Traveled*) sono al momento praticamente inesistenti nel continente Sud-americano, ad eccezione di qualche prima applicazione in Brasile.

Per l'Europa è intervenuto Pedro Pinto della società concessionaria Ascendi in Portogallo, illustrando i successi ottenuti da

Ascendi con il progetto *Multi-Lane Free-Flow* che ha consentito rapidamente l'implementazione di sistemi di pedaggio AET (*All Electronic Tolling*), ossia senza barriere, lungo la rete autostradale portoghese nel corso degli ultimi anni. E' stata poi la volta dell'Ungheria, con Zoltan Varga del Ministero ungherese dei Trasporti, il quale ha presentato il nuovo progetto HU-GO, recentemente promosso e sviluppato in Ungheria per l'esazione elettronica del pedaggio per i mezzi pesanti, un sistema basato sulla distanza percorsa dai veicoli e non più sulle vignette precedentemente utilizzate nel Paese.

Molto interessante ed articolata, infine, la presentazione di Neil Tolmie, Direttore Esecutivo della società concessionaria N3 Toll Concession in Sud Africa e già membro del *Board* IBTTA dal 2000 al 2012, nonché Vice Presidente Internazionale dell'IBTTA per un mandato biennale. Neil Tolmie ha illustrato l'esperienza del Sud Africa nella scelta di mettere a pedaggio strade già esistenti, focalizzando la sua presentazione sugli aspetti politico-istituzionali e sulla reazione dell'opinione pubblica del Paese. La decisione politica e legislativa di introdurre il pedaggio su alcune tratte autostradali già esistenti è stata fondata anzitutto sul presupposto che parte degli introiti da pedaggio fossero reinvestiti per la manutenzione ed il miglioramento delle autostrade stesse nonché sull'assunto che fossero disponibili anche dei percorsi alternativi non a pedaggio per tutti gli utenti, in modo che fossero liberi di scegliere quale infrastruttura utilizzare; inoltre, molto è stato fatto per sensibilizzare

e coinvolgere l'opinione pubblica, per informare gli utenti e far loro ben capire i benefici ed i vantaggi, in termini di mobilità, derivanti dall'utilizzazione di un'infrastruttura stradale a pedaggio, uno degli obiettivi principali anche della campagna di comunicazione dell'IBTTA sulla promozione del pedaggio.

Per consultare e scaricare tutte le presentazioni del Global Summit di Praga, collegarsi al sito Internet dell'IBTTA www.ibtta.org e selezionare la sezione "*past events presentations*".

► GU L

- 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**
- Decisione di esecuzione della Commissione, del 30 ottobre 2014, che conferma o modifica le emissioni specifiche medie di CO₂ e gli obiettivi per le emissioni specifiche per i costruttori di veicoli commerciali leggeri nuovi per l'anno civile 2013 a norma del regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio [notificata con il numero C(2014) 7863]. **GU L 315 dell'1.11.2014**
- Regolamento (UE) n. 1171/2014 della Commissione, del 31 ottobre 2014, che modifica e rettifica gli allegati I, III, VI, IX, XI e XVII della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli. **GU L 315 dell'1.11.2014**
- Decisione di esecuzione della Commissione, del 30 ottobre 2014, che conferma o modifica le emissioni specifiche medie di CO₂ e gli obiettivi per le emissioni specifiche per i costruttori di autovetture per l'anno civile 2013 a norma del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio [notificata con il numero C(2014) 7877]. **GU L 315 dell'1.11.2014**
- Decisione di esecuzione della Commissione, del 31 ottobre 2014, relativa all'identificazione dello Universal Business Language, versione 2.1, ai fini dell'utilizzo come riferimento negli appalti pubblici. **GU L 315 dell'1.11.2014**
- Direttiva 2014/103/UE della Commissione, del 21 novembre 2014, che adegua per la terza volta al progresso scientifico e tecnico gli allegati della direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al trasporto interno di merci pericolose. **GU L 335 del 22.11.2014**
- Decisione del Consiglio, del 7 novembre 2014, che stabilisce la posizione da adottare, a nome dell'Unione europea, nell'ambito dei comitati pertinenti della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite per quanto riguarda le proposte di modifica dei regolamenti UN nn. 4, 6, 11, 13, 13H, 19, 25, 34, 37, 43, 44, 48, 53, 70, 96, 98, 104, 105, 106, 107, 112, 113, 121 e 128 sul nuovo regolamento tecnico mondiale UN sugli pneumatici e su una modifica della Mutual Resolution n. 1. **GU L 341 del 27.11.2014**

► GU C

- 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

- 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**
- COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, ALLA BANCA CENTRALE EUROPEA, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO, AL COMITATO DELLE REGIONI E ALLA BANCA EUROPEA PER GLI INVESTIMENTI Un piano di investimenti per l'Europa. **COM (2014) 709 fin. del 21.11.2014**
- COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN CENTRAL BANK, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE, THE COMMITTEE OF THE REGIONS AND THE EUROPEAN INVESTMENT BANK. An Investment Plan for Europe. **COM (2014) 903 fin. del 26.11.2014**

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

- Praga, Repubblica ceca, 19-21 ottobre 2014

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

FUTURI

- Washington, DC (USA), 11-15 gennaio 2015

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

- Tbilisi, Georgia, 5-6 febbraio 2015

Annual South Caucasus Infrastructure & New Energy Investment Summit, Conferenza annuale sugli investimenti nelle infrastrutture e nelle nuove fonti energetiche nel Caucaso del Sud, http://www.conventionventures.com/events.php?action=details&event_id=99

- Lima, Perù, 17-19 febbraio 2015

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

- Vienna, Austria, 3 marzo 2015

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

- Washington, DC (USA), 29-31 marzo 2015

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

- Portland, Oregon (USA), 29-28 aprile 2015

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

- Istanbul, Turchia, 27-29 Maggio 2015

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

- Lisbona, Portogallo, 27-29 maggio 2015

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

- Leipzig, Germania, 27-29 maggio 2015

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

- Miami, Stati Uniti, 12-14 luglio 2015

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

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



Associazione Italiana
Società Concessionarie
Autostrade e Trafori

Via G. Donizetti 10
00198 Roma

T +39 06 48 27 163 **E** info@aiscat.it
F +39 06 47 46 968 **W** www.aiscat.it

Direttore responsabile: Massimo Schintu

Redazione: Emanuela Stocchi

Impaginazione e grafica: Saverio Gallotti

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