

Giornate Annuali ASECAP a Lisbona, 27-29 maggio 2015

La 43a edizione delle Giornate di Studio e di Informazione dell'ASECAP avrà luogo a Lisbona, Portogallo, dal 27 al 29 maggio 2015 e sarà organizzata dall'associata portoghese APCAP di concerto con il Segretariato dell'ASECAP. L'evento ha come titolo **"A multimodal, smart and safe European transport system: the key role of Motorways"** – "Un sistema europeo di trasporti multi-modale, intelligente e sicuro: il ruolo chiave delle autostrade", a sottolineare come il settore delle autostrade a pedaggio svolga in Europa un ruolo fondamentale per contribuire allo sviluppo del sistema europeo di trasporti e ad

ASECAP DAYS



Fonte: SITO INTERNET DELL'ASECAP www.asecapdays.com

un'efficace gestione delle infrastrutture stradali a beneficio degli utenti e dei cittadini. Fra le novità dell'edizione 2015 del Congresso, anche in ragione dei sempre più stretti legami tra l'ASECAP e l'IBTTA, segnaliamo l'introduzione di una sessione di confronto tra l'Europa ed il Nord America sul tema degli investimenti nel finanziamento delle infrastrutture stradali, che avrà luogo nella mattinata di giovedì 28 maggio. Per maggiori informazioni sull'evento e sulle modalità di partecipazione visitare il sito appositamente dedicato al Congresso www.asecapdays.com

PARLAMENTO EUROPEO

▶ le sessioni primaverili di marzo e di aprile della commissione TRAN presso il Parlamento europeo di Bruxelles sono state in gran parte dominate dal tema del Libro Bianco Trasporti, presentato come si ricorderà nel 2011 dalla Commissione europea, con l'obiettivo di delineare i principali contenuti, le azioni, le iniziative, le prospettive, la visione politica del sistema dei trasporti europeo fino al 2020. A quattro anni dalla sua adozione le Istituzioni stanno dunque portando avanti una valutazione analitica del Libro Bianco, in vista di una sua possibile revisione e miglioramento per poter attuare efficacemente gli obiettivi contenuti nel titolo del Libro Bianco stesso «*Tabella di marcia per uno spazio europeo unico dei trasporti - Verso un sistema di trasporti competitivo ed economico nelle risorse*».

COMMISSIONE EUROPEA

▶ il 19 e 20 marzo scorsi la Commissaria ai Trasporti Violeta Bulc ha incontrato ad Innsbruck i Ministri dei Trasporti dei sette Stati il cui territorio ricomprende regioni situate nell'area alpina: Germania, Francia, Italia, Austria, Slovenia, Svizzera, Lichtenstein, Stati dunque non tutti appartenenti all'Unione europea. L'incontro, avvenuto nel quadro della Convenzione delle Alpi, è stato principalmente focalizzato sulla necessità di rispondere ai crescenti bisogni di mobilità delle aree interessate, salvaguardando al contempo le condizioni di vita delle popolazioni locali, il patrimonio naturalistico, l'ambiente. La Commissaria ha dichiarato che un approccio integrato alla politica dei trasporti per la regione alpina è vitale sia per la riuscita ed il corretto funzionamento dell'intero sistema di trasporti europeo.

CONSIGLIO

▶ sotto la Presidenza lettone dell'Unione europea è stata adottata lo scorso 11 marzo, di concerto con il Parlamento europeo, la nuova Direttiva intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale, più nota come Direttiva cross-border enforcement, poi pubblicata nella Gazzetta Ufficiale della UE serie L 68 del 13 marzo 2015. La Direttiva cross-border enforcement, nota come la Direttiva 2011/82/UE, sarà d'ora in poi denominata Direttiva 2015/431/UE, considerata dalle Istituzioni comunitarie 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.

ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

▶ su iniziativa del COPER II dell'ASECAP, Comitato Permanente per la sicurezza stradale e la sostenibilità, lo scorso 3 marzo l'Associazione europea ha organizzato a Vienna l'ottava edizione del suo appuntamento annuale dedicato alla sicurezza stradale, la cui realizzazione è stata possibile grazie alla cooperazione tra l'Associata austriaca ASFINAG, il Segretariato dell'ASECAP e i membri del COPER II. Il titolo scelto per l'evento è stato "Road safety and mobility for the future" – "La sicurezza stradale e la mobilità per il futuro". La Giornata si è aperta con degli interventi di carattere istituzionale, con la partecipazione di rappresentanti delle istituzioni austriache, nonché delle nuove Istituzioni della UE.

INDICE

PARLAMENTO EUROPEO

2

- Libro Bianco Trasporti

COMMISSIONE EUROPEA

4

- Incontro al vertice sui trasporti nell'area alpina

CONSIGLIO UE

5

- Presidenza lettone: adozione nuova Direttiva cross-border enforcement

ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

7

- ASECAP Vienna Road Safety Day

LEGISLAZIONE E COMUNICAZIONI

10

CALENDARIO EVENTI

11

GLOSSARIO

12

► Libro Bianco Trasporti

Le sessioni primaverili di marzo e di aprile della commissione TRAN presso il Parlamento europeo di Bruxelles sono state in gran parte dominate dal tema del Libro Bianco Trasporti, presentato come si ricorderà nel 2011 dalla Commissione europea, con l'obiettivo di delineare i principali contenuti, le azioni, le iniziative, le prospettive, la visione politica del sistema dei trasporti europeo fino al 2020. A quattro anni dalla sua adozione le Istituzioni stanno dunque portando avanti una valutazione analitica del Libro Bianco, in vista di una sua possibile revisione e miglioramento per poter attuare efficacemente gli obiettivi già contenuti nel titolo del Libro Bianco stesso «*Tabella di marcia per uno spazio europeo unico dei trasporti - Verso un sistema di trasporti competitivo ed economico nelle risorse*». A farsi promotore di questa analisi è stato il Parlamento europeo, con una Relazione di Iniziativa affidata all'eurodeputato olandese del PPE Wim van de Camp, membro della commissione TRAN, dal titolo «*Progetto di Relazione sulla messa in atto del Libro bianco 2011 sui trasporti: bilancio e via da seguire per una mobilità sostenibile*» (codice di procedura parlamentare 2015/2005(INI)). Nel presentare la sua Relazione prima nella sessione di marzo della commissione TRAN e, successivamente, in quella di aprile, van de Camp ha ribadito il suo personale sostegno, e quello della commissione TRAN, alle singole iniziative contenute nel Libro Bianco del 2011, in particolare per

quel che riguarda le azioni volte a conseguire il principale obiettivo di riduzione del 60% delle emissioni inquinanti ed ha posto l'accento sul fatto che la revisione intermedia di questo importante documento politico comunitario – peraltro portata avanti parallelamente anche dai servizi della DG MOVE, Commissione europea - debba mantenere il livello d'ambizione degli obiettivi fissati nel 2011, ma allo stesso tempo proporre misure e iniziative concrete per l'aumento e la razionalizzazione degli sforzi richiesti per il loro conseguimento.

Il Relatore poi, oltre a delineare degli obiettivi politici di carattere orizzontale, ossia che riguardano l'intero sistema dei trasporti europeo nel suo complesso e che sono prevalentemente improntati alla sostenibilità, alla competitività della UE, allo sviluppo dell'innovazione, al rafforzamento della co-modalità e del trasferimento modale nel settore dei trasporti, ha illustrato per ogni singolo modo di trasporto quale sia, a suo avviso, la direzione da intraprendere. Per quanto concerne in particolare il settore del trasporto stradale, nel suo progetto di Relazione van de Camp indica i seguenti elementi:

- **i combustibili alternativi per il trasporto su strada:** è necessario, secondo l'eurodeputato van de Camp portare avanti delle politiche nazionali, da parte degli Stati membri della UE, volte allo sviluppo del mercato per quel che riguarda i combustibili alternativi

(metano, idrogeno, biocombustibili sostenibili) e le automobili elettriche, nonché la messa in opera della necessaria infrastruttura di rifornimento / e ricarica, senza la quale né i combustibili alternativi né i veicoli elettrici potrebbero dispiegare la loro efficacia;

- **aree di parcheggio sicure:** l'obiettivo secondo van de Camp dovrebbe essere un incremento complessivo del 40% di queste aree entro il 2020, rispetto ai valori del 2010, per i veicoli pesanti sulla rete transeuropea di trasporto, nonché il miglioramento della loro qualità e delle norme igieniche;
- **telepedaggio:** sono necessarie ulteriori iniziative volte ad assicurare l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio a livello europeo;
- **tariffazione stradale:** secondo il Relatore la Commissione europea dovrebbe procedere ad una valutazione dei vari sistemi di tariffazione stradale nei singoli Stati Membri e verificarne la compatibilità con i trattati UE; si tratta di un tema sul quale peraltro la Commissione europea sta già lavorando da tempo e sul quale, sia il Commissario Kallas nella precedente legislatura, sia la Commissaria Bulc, attualmente in carica, si sono più volte espressi, affermando la preferenza della Commissione europea in materia di tariffazione, per i sistemi fondati sulla distanza percorsa dai veico-

li, piuttosto che su quelli operanti con le vignette, in virtù dell'applicazione del principio *user/payer* (chi inquina paga);

- **emissioni medie di CO₂**: è necessaria secondo il Relatore una proposta legislativa comunitaria volta a stabilire limiti obbligatori alle emissioni medie di CO₂ generate dai veicoli pesanti di nuova immatricolazione (autocarri, autobus e autobus da turismo), come già avviene per le automobili e i furgoni;
- **codice sociale per i lavoratori del trasporto su strada**: van de Camp raccomanda l'adozione di un codice sociale per i lavoratori del trasporto su strada.

Mentre scriviamo la commissione TRAN ed i suoi deputati sono alle prese con l'analisi e la possibile introduzione di integrazioni ed emendamenti a questo primo testo di Relazione, in vista di un'ulteriore discussione in sede di commissione parlamentare entro la fine di maggio, per una possibile adozione del progetto di Risoluzione nella sessione plenaria del Parlamento europeo a luglio prossimo: su queste successive tappe procedurali sarà ovviamente nostra cura darne tempestiva informazione nelle successive edizioni del nostro Bollettino.

► Incontro al vertice sui trasporti nell'area alpina

Il 19 e 20 marzo scorsi la Commissaria ai Trasporti Violeta Bulc ha incontrato ad Innsbruck i Ministri dei Trasporti dei sette Stati il cui territorio ricomprende regioni situate nell'area alpina: Germania, Francia, Italia, Austria, Slovenia, Svizzera, Lichtenstein, Stati dunque non tutti appartenenti all'Unione europea. L'incontro, avvenuto nel quadro della Convenzione delle Alpi, è stato principalmente focalizzato sulla necessità di rispondere ai

Convenzione è incluso un "Protocollo Trasporti" che si occupa specificatamente della politica dei trasporti in questa particolare area geografica.

La Commissaria Bulc ha dichiarato che un approccio integrato alla politica dei trasporti per la regione alpina è vitale sia per la riuscita ed il corretto funzionamento dell'intero sistema di trasporti europeo, sia per la conservazione della natura e delle condizioni di vita delle

zione include alcuni progetti cosiddetti "flagship" nell'ambito delle TEN-T quali i già previsti tunnel del Brennero e del collegamento Torino-Lione, progetti che richiedono ciascuno oltre otto miliardi di Euro per la loro realizzazione. Egualmente importanti sono stati ritenuti altri progetti relativi al trasporto nelle regioni alpine, che sono già inclusi nella progettualità delle reti TEN-T e che, in quanto tali, beneficiano del co-finanziamento da parte della UE. Al Vertice di Innsbruck erano presenti anche alcuni dei Coordinatori europei dei vari Corridoi TEN-T, nonché circa cinquecento partecipanti che hanno discusso delle opportunità di sviluppo di progetti a larga scala, in particolare dei progetti transfrontalieri. Una volta completati questi progetti potranno apportare un significativo cambiamento e sviluppo dei flussi commerciali e della mobilità di passeggeri e merci nell'arco alpino, nonché migliorare le relazioni economiche nell'ambito del Mercato Interno. Questi progetti riguardano in particolare l'innovazione industriale, le tecniche di costruzione ed i servizi di mobilità. Finanziare questo tipo di progetti risulta vitale per il sistema di trasporti europeo e la Commissione europea si impegna a fare il miglior uso possibile dello strumento del CEF anche per far fronte alle sfide che si presentano nell'ambito del trasporto alpino. L'investimento contribuirà alla creazione di posti di lavoro ed a rilanciare l'economia europea, rafforzando al contempo la competitività globale della UE.



I PARTECIPANTI AL VERTICE DI INNSBRUCK DEL 19 E 20 MARZO 2015, CON AL CERTO LA COMMISSARIA BULC. SULLA DESTRA ANCHE L'EX PRESIDENTE DEL PARLAMENTO EUROPEO PAT COX, COORDINATORE TEN-T.

FONTE: http://www.europaregion.info/it/news.asp?news_action=4&news_article_id=490355

crescenti bisogni di mobilità delle aree interessate, salvaguardando al contempo le condizioni di vita delle popolazioni locali, il patrimonio naturalistico, l'ambiente. La Convenzione delle Alpi è un vero e proprio trattato internazionale siglato agli inizi degli anni '90 dai suddetti Paesi alpini e dall'Unione europea nel suo complesso, il cui principale obiettivo è quello di promuovere lo sviluppo sostenibile e di tutelare gli interessi delle popolazioni residenti, tenendo conto delle complesse questioni ambientali, sociali, economiche e culturali. Nell'ambito della

popolazioni alpine; in tale ambito, ha sottolineato la Commissaria Bulc, la politica comunitaria sulle TEN-T può risultare un utile strumento per poter accelerare ulteriormente questo processo nell'area alpina.

La Commissaria ed i Ministri dei sette Stati convocati ad Innsbruck hanno confermato il loro impegno comune per il completamento di alcuni progetti ferroviari nell'arco alpino per i prossimi quindici anni ed hanno siglato una formale **Dichiarazione volta a promuovere il trasporto sostenibile nella regione alpina**. La Dichiarazione

► Presidenza lettone della UE: adozione nuova Direttiva *cross-border enforcement*

Sotto la Presidenza lettone dell'Unione europea è stata adottata lo scorso 11 marzo, di concerto con il Parlamento europeo, la nuova **Direttiva intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale**, più nota come Direttiva *cross-border enforcement*, poi pubblicata nella Gazzetta Ufficiale della UE serie L 68 del 13 marzo 2015. La Direttiva *cross-border enforcement*, nota come la Direttiva 2011/82/UE, sarà d'ora in poi denominata **Direttiva 2015/431/UE**, considerata dalle Istituzioni comunitarie un efficace strumento per migliorare la sicurezza stradale, ridurre il numero delle infrazioni al codice della strada e consentire l'applicazione di procedure più rapide per identificare coloro che hanno commesso infrazioni stradali in altri paesi della UE.

Come si ricorderà questa Direttiva, il cui principale obiettivo, si è detto, è quello di agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale, era stata oggetto di analisi da parte della Commissione europea per quel che concerne la sua base giuridica. Lo scorso anno infatti la Commissione aveva informato il Consiglio sulla propria intenzione di presentare una proposta di revisione della Direttiva, in seguito alla pronuncia della Corte di Giustizia europea circa l'esattezza del fondamento giuridico

del testo; 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. Mentre 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), successivamente, al momento dell'adozione della stessa il 25 ottobre 2011, il Parlamento europeo ed il Consiglio avevano dichiarato come fondamento giuridico la competenza dell'Unione europea in materia di cooperazione di polizia, sulla base dell'articolo 87 del TFUE. In tale circostanza, la Commissione europea, ritenendo che l'atto legislativo comunitario fosse stato adottato su di una base giuridica errata, aveva fatto ricorso alla Corte di Giustizia per l'annullamento della Direttiva. La Corte ha esaminato dunque sia la finalità sia il contenuto della Direttiva, ritenendo che la finalità principale di questo atto legislativo sia senza dubbio il miglioramento della sicurezza stradale; quanto al contenuto, lo scambio di informazioni fra le autorità degli Stati membri in materia di infrazioni rappresenta, secondo la Corte, uno strumento attraverso il quale è possibile perseguire l'obiettivo del miglioramento della sicurezza

stradale: tanto la finalità quanto il contenuto, dunque, si riferiscono alla sicurezza stradale e sono pertanto fondati sull'articolo 91 del TFUE. Oltretutto, in base alla sentenza della Corte, la Direttiva non ha attinenza diretta con gli obiettivi della cooperazione di polizia, che intendono perseguire una politica comune europea in materia di asilo, immigrazione e controllo delle frontiere esterne, prevenzione della criminalità, del razzismo e della xenofobia. La Direttiva 2011/82 è 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 sotto la guida della Presidenza italiana è riuscito a raggiungere un accordo politico in virtù del quale sono stati immediatamente avviati i necessari negoziati con il Parlamento europeo per l'adozione di una nuova Direttiva su un fondamento giuridico corretto, circostanza peraltro che 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 ha concordato sul concedere a questi tre Stati membri due anni in più per poter conformare le loro legislazioni nazionali alle disposizioni della Direttiva.

Nel testo della rinnovata Direttiva, rimane l'articolo 11 in merito ad una sua possibile revisione volta eventualmente ad ampliare il campo delle infrazioni in materia di sicurezza stradale contemplate dal testo legislativo: la Commissione europea infatti, come già previsto nella precedente versione della Direttiva, è chiamata a presentare, al Consiglio UE ed al Parlamento europeo, una relazione sull'applicazione della Direttiva stessa da parte degli Stati membri, formulando delle raccomandazioni e delle proposte che tengano conto dei seguenti aspetti:

- una valutazione dell'eventuale necessità di aggiungere all'ambito di applicazione della presente direttiva altre infrazioni in materia di sicurezza stradale,
- una valutazione dell'efficacia della presente direttiva sulla riduzione del numero di vittime della strada nell'Unione,
- una valutazione della necessità di definire norme comuni per le

apparecchiature e per le procedure automatiche di controllo. In tale contesto, la Commissione è invitata a elaborare a livello di Unione orientamenti in materia di sicurezza stradale nel quadro della politica comune dei trasporti, al fine di garantire una maggiore convergenza dell'applicazione della normativa stradale da parte degli Stati membri attraverso metodi e prassi comparabili,

- una valutazione della necessità di rafforzare l'applicazione delle sanzioni relative alle infrazioni in materia di sicurezza stradale e proporre criteri comuni riguardo alle procedure di follow-up in caso di mancato pagamento di una pena pecuniaria, nel quadro di tutte le politiche dell'Unione in materia, tra cui la politica comune dei trasporti,
- la possibilità di armonizzare i codici della strada, ove opportuno,
- una valutazione delle applicazioni informatiche al fine di garantire una corretta attuazione della direttiva nonché uno scambio efficiente, rapido, sicuro e riservato di particolari dati di immatricolazione dei veicoli¹.

Seguiremo da vicino gli sviluppi della possibile futura revisione alla luce della Relazione della Commissione europea prevista entro novembre dell'anno venturo. Oltre a poter eventualmente ampliare la gamma di infrazioni in materia di sicurezza stradale contemplate dalla

Direttiva, è interessante notare anche il riferimento alla valutazione, da parte della Commissione europea, circa l'efficacia della Direttiva sulla riduzione del numero di vittime della strada nell'ambito dell'Unione: è questo un tema assai caro alle Istituzioni comunitarie; la stessa Presidenza lettone, nel presentare all'inizio dell'anno il suo programma di lavoro dinanzi al Parlamento europeo, ha voluto evidenziare l'importanza della sicurezza stradale, comunicando l'intenzione di voler avviare un dibattito politico sulla revisione di metà percorso in merito agli orientamenti comunitari sulla sicurezza stradale, con il coinvolgimento degli Stati membri della UE in questa consultazione. Anche la Commissione europea, DG MOVE, sta lavorando dal canto suo sulle stesse tematiche e nuove proposte sulla revisione del Piano d'Azione europeo per la sicurezza stradale, nonché su alcuni testi legislativi legati alla sicurezza, dovrebbero essere presentate nella prima metà del 2016, dato che nel corso del corrente anno la Commissione europea a guida Juncker non avanzerà delle proposte legislative in nessun campo, ma porterà avanti delle analisi e delle valutazioni di impatto delle varie politiche comunitarie, per poi procedere ad una revisione vera e propria delle stesse.

1. Articolo 11 della Direttiva 415/2015/UE, Gazzetta Ufficiale della UE serie L 68 del 13.03.2015, pagg. 16-17

► Giornata ASECAP per la sicurezza stradale – Vienna, 3 marzo 2015

Su iniziativa del COPER II dell'ASECAP, Comitato Permanente per la sicurezza stradale e la sostenibilità, lo scorso 3 marzo l'Associazione europea ha organizzato a Vienna l'ottava edizione del suo appuntamento annuale dedicato alla sicurezza stradale, la cui realizzazione è stata possibile grazie alla cooperazione tra l'Associata austriaca ASFINAG, il Segretariato dell'ASECAP e i

miglioramento e nella manutenzione delle infrastrutture stradali secondo i più elevati standard di sicurezza - alla riduzione del 62% del tasso degli incidenti mortali nell'ultimo decennio, come illustrato dal grafico recentemente pubblicato dall'ASECAP e qui di seguito riportato.

Il **Presidente** in carica dell'ASECAP, il norvegese **Øyvind Halleraker**, ha parlato della

alla sicurezza, sia a livello nazionale che transfrontaliero. Il Presidente Halleraker ha aggiunto infine, a conclusione dell'evento, che i veicoli intelligenti sono ormai la norma in tutta Europa e nel mondo; è vero inoltre che gli utenti sono più consapevoli delle regole di sicurezza e più educati, in linea generale, ad una guida sicura e che le infrastrutture stradali divengono anch'esse sempre più



membri del COPER II. Il titolo scelto per l'evento è stato *“Road safety and mobility for the future”* – “La sicurezza stradale e la mobilità per il futuro”. La Giornata si è aperta con degli interventi di carattere istituzionale, con la partecipazione di rappresentanti delle Istituzioni austriache, nonché delle nuove Istituzioni della UE. Il **Segretario Generale dell'ASECAP dott. Ing. Kallistratos Dionelis**, che ha moderato la sessione politica della Giornata, ha ricordato che le autostrade in concessione rappresentate nell'ASECAP hanno ottenuto dei buoni risultati in termini di sicurezza, contribuendo - attraverso la loro gestione ed i loro continui investimenti nel

sicurezza stradale come di una missione, di una fondamentale priorità per gli operatori di infrastrutture stradali a pedaggio: nella moderna “era della mobilità” e della comunicazione digitale, ha detto Halleraker, è necessario trovare il giusto equilibrio e la giusta interazione fra i tre elementi che compongono quello che spesso viene definito *“the road safety triangle”*, il triangolo della sicurezza stradale, rappresentato dal veicolo, dall'utente e dall'infrastruttura. La priorità quotidiana per gli operatori autostradali è di gestire in sicurezza le infrastrutture in concessione e di assicurare, in cooperazione con le autorità preposte, un monitoraggio efficace e puntuale delle infrazioni

intelligenti attraverso l'applicazione dei sistemi ITS. Ciò che tuttavia ancora manca, o che comunque deve essere migliorato ha detto il Presidente dell'ASECAP, è l'aspetto della cooperazione per poter davvero giungere a realizzare quell'obiettivo di *“vision zero”* in merito all'incidentalità auspicato dall'Unione europea; a tal fine sarebbe opportuno secondo Halleraker dar vita ad un'Agenzia della sicurezza stradale che possa mettere allo stesso tavolo le istituzioni pubbliche e gli operatori privati nel perseguimento di obiettivi comuni per la sicurezza stradale.

Il **CEO dell'ASFINAG Klaus Schierhackl**, che è intervenuto sia nella sessione di apertura sia nella

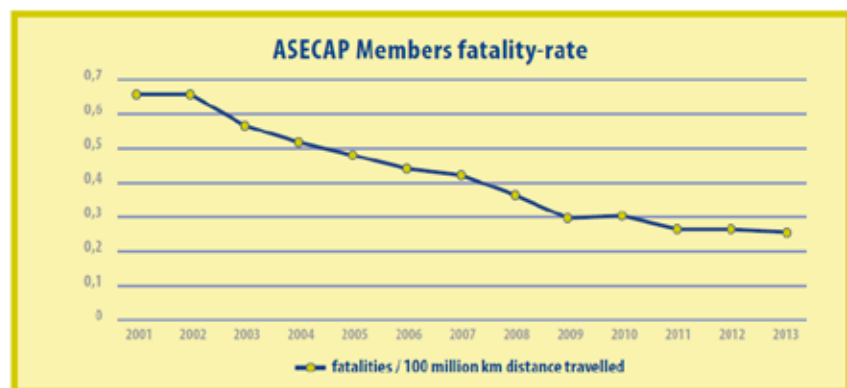
sessione conclusiva dell'evento, ha dal canto suo ricordato l'importanza della tecnologia applicata al trasporto stradale per garantire maggiore sicurezza nella circolazione: in questo mondo moderno di veicoli intelligenti, le autostrade altrettanto intelligenti forniscono informazioni all'utenza sul traffico in tempo reale e, oltre a mantenere, migliorare e gestire le infrastrutture secondo i più elevati standard di sicurezza grazie al reinvestimento di parte degli introiti da pedaggio, sono anche impegnate a ripristinare in minor tempo possibile la circolazione sulle arterie di loro competenza in caso di incidenti, in modo da garantire quanto più possibile la fluidità del traffico in condizioni di sicurezza per gli utenti.

Una novità nell'edizione 2015 della Giornata ASECAP per la sicurezza stradale, è stata rappresentata dal coinvolgimento di esponenti di altri settori oltre a quello autostradale, settori comunque interessati al tema della sicurezza e del raggiungimento del già citato obiettivo comunitario "vision zero" in merito all'incidentalità sulle strade europee. La sessione "The safety triangle – infrastructure/vehicle/driver" moderata dalla Direttrice degli Affari Internazionali dell'ASFA **Malika Seddi**, nonché **Presidente del COPER II dell'ASECAP**, ha visto infatti la partecipazione di tre relatori in rappresentanza di AUDI, di VOLVO e dell'**Automobile Club austriaco**; quest'ultimo, il **dott. Oliver Schmerold**, ha in particolare posto l'accento sull'importanza, per i costruttori di veicoli, di realizzare sistemi informativi ed interattivi

certamente efficaci, ma che non distruggano troppo i conducenti dalla guida. Ha inoltre incoraggiato l'organizzazione di campagne di informazione sulla sicurezza, di concerto con tutti coloro che sono coinvolti nella gestione di una

di TISPOL (*European Traffic Police Network* – Rete europea delle Polizie Stradali). Il dott. Cestra ha ricordato la fruttuosa cooperazione tra la Polizia Stradale, l'ASECAP e tutte le concessionarie in essa rappresentate per fornire agli utenti

Network:
 25,371 km tolled motorways,
 245 million kilometres driven by cars, motorcycles and trucks



Total Reduction of fatalities	- 522
Total Reduction of fatality rate	- 62 %
ASECAP fatality rate	Less than 0.25 fatality per 100 million kilometres driven on motorways

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

mobilità sicura.

La Giornata di Vienna ha poi analizzato il tema dell'*enforcement* e della relativa regolamentazione a livello nazionale ed europeo; nella specifica sessione dedicata a queste materie, sono intervenuti due rappresentanti della **Polizia Stradale**: il **dott. Thomas Mirvald** per l'**Austria**, il quale ha in particolare analizzato le attività del suo Dipartimento nelle operazioni di *enforcement* nei confronti dei mezzi pesanti che attraversano il territorio austriaco; per l'Italia è invece intervenuto il **Vice Questore Aggiunto dott. Paolo Cestra**, membro del Comitato Esecutivo

il miglior servizio possibile lungo la rete autostradale; il Vice Questore ha poi menzionato i vantaggi della tecnologia utilizzata sulle infrastrutture autostradali italiane per contribuire alla sicurezza, in particolare la sempre più diffusa utilizzazione del **sistema Tutor** per il monitoraggio del limite massimo di velocità lungo la rete, tema che è stato peraltro ampiamente illustrato nella stessa sessione dall'**Ing. Giuseppe Cossiga di Autostrade Tech**. Il dott. Cestra ha concluso la sua presentazione riaffermando il ruolo centrale della collaborazione fra tutti coloro che operano per una mobilità sicura, della condivisione

delle responsabilità e degli obiettivi da perseguire, per garantire sempre migliori risultati a livello di sicurezza lungo le infrastrutture stradali.

Sono infine intervenuti numerosi esperti di sicurezza stradale provenienti da 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.

Le presentazioni di questa interessante giornata di Vienna possono essere scaricate e consultate sul sito dell'ASECAP all'indirizzo www.asecap.com.

Quanto alla prossima edizione della Giornata ASECAP per la sicurezza stradale, l'Associazione europea ha annunciato che l'evento avrà luogo a Varsavia, in Polonia, nel marzo del 2016 e sarà organizzato di concerto con il COPER II e con l'Associata polacca AWSA: su di esso daremo maggiori informazioni nelle prossime edizioni del nostro Bollettino.



FONTE: SITO INTERNET DELLA CARTA EUROPEA PER LA SICUREZZA STRADALE DI CUI L'ASECAP E L'AI-SCAT SONO FIRMATARIE - ERSC EUROPEAN ROAD SAFETY CHARTER, <http://www.erscharter.eu>

► GU L

- Decisione di esecuzione (UE) 2015/356 del Consiglio, del 2 marzo 2015, che autorizza il Regno Unito ad applicare livelli di tassazione differenziati su taluni carburanti per motori in determinate zone geografiche a norma dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE. **GU L 61 del 5.3.2015**
- Direttiva (UE) 2015/413 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2015, intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale. **GU L 68 del 13.03.2015**
- Rettifica del regolamento n. 130 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UN/ECE) — Disposizioni uniformi concernenti l'omologazione dei veicoli a motore in relazione al sistema di avviso di deviazione dalla corsia (LDWS) (*GU L 178 del 18.6.2014*). **GU L 68 del 13.03.2015**
- Regolamento n. 100 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) — Disposizioni uniformi relative all'omologazione dei veicoli riguardo a requisiti specifici del motore a propulsore elettrico [2015/505]. **GU L 87 del 31.03.2015**
- Regolamento (UE) 2015/562 della Commissione, dell'8 aprile 2015, recante modifica del regolamento (UE) n. 347/2012, che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i requisiti per l'omologazione di talune categorie di veicoli a motore relativamente ai dispositivi avanzati di frenata d'emergenza. **GU L 93 del 9.4.2015**

► GU C

- Addendum agli inviti 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 (*GU C 308 dell'11.9.2014*). **GU C 74 del 3.3.2015**
- Addendum all'invito a presentare proposte nell'ambito del programma di lavoro annuale per la concessione di sovvenzioni nel settore delle infrastrutture di trasporto transeuropee nell'ambito del meccanismo per collegare l'Europa per il periodo 2014-2020 (*GU C 308 dell'11.9.2014*). **GU C 74 del 3.3.2015**
- Invito a presentare proposte nell'ambito del programma di lavoro pluriennale per la concessione di un contributo finanziario nel settore delle infrastrutture energetiche transeuropee nell'ambito del meccanismo per collegare l'Europa per il periodo 2014-2020 [Decisione C(2015) 1363 della Commissione]. **GU C 75 del 4.3.2015**

▶ CALENDARIO EVENTI INTERNAZIONALI

PASSATI

- Vienna, Austria, 3 marzo 2015

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

FUTURI

- Portland, Oregon (USA), 26-28 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

43^a 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

- Dublino, Irlanda, 30 agosto-2 settembre 2015

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

- Bordeaux, Francia, 5-9 ottobre 2015

XXIIa edizione del Congresso Mondiale ITS, organizzata da ERTICO, ITS Europa, www.itsworldcongress.com

- Seoul, Corea, 2-6 novembre 2015

XXV° Congresso Annuale dell'AIPCR, Associazione mondiale della Strada, www.piarc.org

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



Associazione Italiana
Società Concessionarie
Autostrade e Trafori

Via G. Donizetti 10
00198 Roma

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

Direttore responsabile: Massimo Schintu

Redazione: Emanuela Stocchi

Impaginazione e grafica: Saverio Gallotti

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