

European ITS Platform Forum: Roma, 26-27 novembre 2015

SI SVOLGERÀ A ROMA, DAL 26 AL 27 NOVEMBRE P.V., IL FORUM DEL PROGETTO EUROPEO **EIP + (EUROPEAN ITS PLATFORM PLUS)**, AL QUALE PARTECIPANO, IN RAPPRESENTANZA DEGLI OPERATORI DELLA RETE STRADALE TEN-T, 23 STATI MEMBRI DELLA UE E 2 PAESI NON APPARTENENTI ALL'UNIONE EUROPEA. IL PROGETTO SI SVOLGE SOTTO LA SUPERVISIONE DELL'AGENZIA ESECUTIVA DELLA COMMISSIONE EUROPEA PER L'INNOVAZIONE E LE RETI (EC INEA) E SEGUE GLI INDIRIZZI STRATEGICI DELLA DIREZIONE GENERALE PER LA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI DELLA COMMISSIONE EUROPEA (DG MOVE). LA CREAZIONE DELLA EUROPEAN ITS PLATFORM + RISPONDE ALL'OBIETTIVO DI FACILITARE LA COOPERAZIONE FRA GLI STATI MEMBRI IN MERITO ALLE POLITICHE VOLTE ALLO SVILUPPO ARMONIZZATO, INTEROPERABILE E CONTINUATIVO DEI SISTEMI E SERVIZI ITS (SISTEMI INTELLIGENTI DI TRASPORTO), LUNGO LA RETE STRADALE TEN-T, CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLE AZIONI E ALLE AREE PRIORITARIE DEFINITE DALLA DIRETTIVA ITS 2010/40/EU E DAI SUOI "REGOLAMENTI DELEGATI". IL FORUM DI ROMA AVRÀ UNA DIMENSIONE INTERNAZIONALE E SI SVOLGERÀ ATTRAVERSO SESSIONI PLENARIE E PARALLELE, CON LA PARTECIPAZIONE DI RAPPRESENTANTI ISTITUZIONALI NAZIONALI ED EUROPEI, NONCHÉ DEGLI OPERATORI DELLA RETE STRADALE

EUROPEA SIA PUBBLICI CHE PRIVATI, IN MODO DA FAVORIRE LO SCAMBIO DI ESPERIENZE E MIGLIORI PRATICHE E CREARE UN'IMPORTANTE OCCASIONE DI DIBATTITO PER DELINEARE LE SOLUZIONI ITS PIÙ EFFICIENTI PER IL SISTEMA DI TRASPORTO EUROPEO. PER MAGGIORI INFORMAZIONI SULLO SVOLGIMENTO DELL'EVENTO E SULLE RELATIVE MODALITÀ DI PARTECIPAZIONE, VISITARE IL SITO DEL PROGETTO ALLA PAGINA [HTTPS://WWW.EASYWAY-ITS.EU/HIGHLIGHTS/EIP-FORUM](https://www.easyway-its.eu/highlights/eip-forum)



FONTE: SITO INTERNET DEL PROGETTO EIP: [HTTPS://EIP.EASYWAY-ITS.EU](https://eip.easyway-its.eu)

PARLAMENTO EUROPEO

▶ nel corso della sessione plenaria, svoltasi a Strasburgo dal 7 al 10 settembre scorsi, il Parlamento europeo ha, fra gli altri temi, discusso e adottato con voto definitivo la Relazione dell'eurodeputato olandese del PPE Wim Van de Camp in merito alla revisione intermedia del Libro Bianco Trasporti intitolata "Progetto di Relazione sulla messa in atto del Libro Bianco 2011 sui trasporti: bilancio e via da seguire per una mobilità sostenibile", testo discusso ed emendato (con ben 600 emendamenti) nell'ambito della commissione TRAN nei mesi scorsi e poi adottato a luglio del corrente anno per la sua trasmissione definitiva al plenum del Parlamento europeo. La Relazione Van de Camp, adottata con 547 voti a favore, 125 contrari e 21 astensioni, accoglie con favore l'iniziativa della Commissione europea volta a promuovere una revisione intermedia del Libro Bianco Trasporti, per valutarne i progressi compiuti e fare il punto della situazione circa il raggiungimento degli obiettivi politici in esso contenuti.

COMMISSIONE EUROPEA

▶ l'Esecutivo si appresta a finalizzare il suo programma di lavoro per il prossimo anno e a tal riguardo lo scorso 9 settembre il Presidente dell'Esecutivo Jean-Claude Juncker ed il primo Vice Presidente della Commissione Frans Timmermans hanno trasmesso una lettera di intenti al Presidente del Parlamento europeo Martin Schulz ed al Presidente in carica dell'Unione europea, il Primo Ministro lussemburghese Xavier Bettel, delineando le principali priorità politiche comunitarie, nonché le azioni che la Commissione europea intende intraprendere a partire dal 2016. La Commissione ha inoltre avviato, lo scorso 16 settembre, la settimana europea della mobilità, iniziativa annuale volta a promuovere il trasporto sostenibile in Europa, in particolare nelle aree urbane, ed incoraggiare i cittadini europei a modificare le proprie abitudini in termini di mobilità.

CONSIGLIO

▶ sotto la guida della Presidenza lussemburghese, il Consiglio ha approvato con procedura scritta, lo scorso 4 agosto, un Regolamento per modificare il MESF, il Meccanismo europeo di stabilizzazione finanziaria, al fine di tutelare gli Stati membri non appartenenti alla zona Euro da qualsiasi potenziale rischio dovuto all'assistenza finanziaria prestata a favore di un Paese appartenente alla zona Euro. Il Regolamento è stato preceduto da una Dichiarazione congiunta della Commissione e del Consiglio, adottata lo scorso 17 luglio, ed ha accompagnato la decisione di accordare oltre sette miliardi di Euro di assistenza finanziaria a breve termine alla Grecia nell'ambito degli accordi MESF. Il Regolamento di agosto in particolare assicura che il MESF accordi assistenza finanziaria ad uno Stato membro appartenente alla zona Euro solo se sussistono disposizioni giuridicamente vincolanti in grado di garantire la compensazione integrale ed immediata per quegli Stati membri che invece non appartengono alla zona Euro.

ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

▶ l'IBTTA (*International Bridge, Tunnel and Turnpike Association*) ha tenuto il suo Congresso Annuale in Irlanda, a Dublino, dal 30 agosto al 2 settembre scorsi. La scelta di organizzare l'Annual Meeting in Europa risponde all'esigenza di rafforzare e sviluppare la cooperazione e lo scambio di informazioni tra l'industria del pedaggio europea e quella nordamericana. Il tema portante del Congresso è stato quello scelto per l'intero anno 2015 dal Presidente in carica dell'IBTTA Javier Rodriguez, Direttore Esecutivo della Miami-Dade Expressway: "The business of mobility", a sottolineare che le autostrade a pedaggio rappresentate nell'IBTTA, negli Stati Uniti come nel resto del mondo, sono chiamate a perseguire l'obiettivo della mobilità sostenibile, fornendo agli utenti e ai cittadini infrastrutture stradali sicure, moderne, intelligenti, obiettivo reso possibile attraverso l'applicazione del pedaggio; numerose sono state a Dublino le sessioni tecniche parallele, suddivise in base alle seguenti tematiche: mobilità, tecnologia e ITS, gestione delle infrastrutture stradali.

INDICE

PARLAMENTO EUROPEO

2

- Sessione plenaria a Strasburgo: Libro Bianco Trasporti

COMMISSIONE EUROPEA

5

- Priorità politiche e programma di lavoro per il 2016
- Settimana europea della mobilità (16-22 settembre 2015)

CONSIGLIO UE

7

- Presidenza lussemburghese della UE: il MEFS e la situazione greca

ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

8

- Annual meeting dell'IBTTA a Dublino: "The business of mobility"

LEGISLAZIONE E COMUNICAZIONI

10

CALENDARIO EVENTI

12

GLOSSARIO

13

► Sessione plenaria a Strasburgo: Libro Bianco Trasporti

Nel corso della sessione plenaria, svoltasi a Strasburgo dal 7 al 10 settembre scorsi, il Parlamento europeo ha, fra gli altri temi, discusso e adottato con voto definitivo la Relazione dell'eurodeputato olandese del PPE Wim Van de Camp in merito alla revisione intermedia del Libro Bianco Trasporti intitolata "Progetto di Relazione sulla messa in atto del Libro Bianco 2011 sui trasporti: bilancio e via da seguire per una mobilità sostenibile", testo discusso ed emendato (con ben 600 emendamenti) nell'ambito della commissione TRAN nei mesi scorsi e poi adottato a luglio del corrente anno per la sua trasmissione definitiva al *plenum* del Parlamento europeo.

La Relazione Van de Camp, adottata giovedì 10 settembre con 547 voti a favore, 125 contrari e 21 astensioni, accoglie con favore l'iniziativa della Commissione europea volta a portare avanti una revisione intermedia del Libro Bianco Trasporti, per valutarne i progressi compiuti e fare il punto della situazione circa il raggiungimento degli obiettivi politici, da attuare attraverso le ben 40 iniziative e le 131 azioni prioritarie indicate nel documento del 2011. La Relazione analizza anzitutto il tema centrale del Libro Bianco relativo al **trasferimento modale** ed alla **co-modalità**, sottolineando il fatto che per realizzare una mobilità sostenibile in Europa occorre porre in essere delle iniziative e delle scelte politiche volte

ad assicurare il trasferimento verso modi di trasporto meno inquinanti e con una maggiore efficienza energetica; per quel che riguarda in particolare la mobilità di merci e passeggeri, la Relazione ritiene che essa possa essere garantita grazie all'utilizzazione efficace dei vari modi di trasporto, anche prevedendo l'interoperabilità all'interno dei modi e tra i modi stessi. Per garantire la mobilità sostenibile nella UE inoltre, secondo il Parlamento europeo, è necessario realizzare delle infrastrutture moderne e garantire dei finanziamenti intelligenti per mantenere e migliorare le infrastrutture stesse: a tal riguardo la Relazione invita la Commissione europea a presentare una proposta che preveda l'internazionalizzazione dei costi esterni di tutti i modi di trasporto passeggeri e merci, che applichi dei principi comuni – in particolare "chi usa paga" e "chi inquina paga" - e che tenga conto delle specifiche particolarità di ogni modo di trasporto. Il tema del **finanziamento delle infrastrutture** viene inoltre analizzato nella Relazione van de Camp con riferimento alla Rete Transeuropea di trasporto ed al CEF (*Connecting Europe Facility*), sottolineando che il completamento della Rete Transeuropea di trasporto rimane una condizione fondamentale per garantire un sistema di trasporti più efficiente e sostenibile, nonché per una più equilibrata distribuzione delle merci e dei passeggeri fra i vari modi di trasporto; la Relazione Van de Camp mette poi in evidenza l'importanza

della selezione dei progetti a valore aggiunto europeo, ammissibili al co-finanziamento comunitario, ritenendo che detta selezione debba concentrarsi soprattutto sull'ultimazione dei collegamenti mancanti, sul potenziamento delle infrastrutture esistenti e sullo sviluppo di terminal multimodali. Viene citato, tra i meccanismi di finanziamento, anche il *FEIS, Fondo europeo per gli investimenti nelle infrastrutture strategiche*, più noto come Piano Juncker dal nome del Presidente della Commissione europea: secondo la Relazione Van de Camp è necessario accordare la priorità ai progetti che dimostrino di poter realizzare un elevato valore sociale ed economico, creare occupazione e favorire la crescita e la competitività dell'Europa a lungo termine, nonché l'innovazione e la coesione territoriale. In tale ambito, la Relazione ritiene che vada accordata maggiore attenzione alle **modalità di finanziamento innovative**, come i **sistemi di PPP (partenariati pubblico-privato)** e le **concessioni** e sottolinea che il processo di selezione dei progetti da finanziare a titolo del FEIS debba essere trasparente e coinvolgere le parti interessate del settore pubblico e privato. La Relazione Van de Camp torna poi a più riprese sul tema dei trasporti sostenibili e lo fa anche con riferimento alla **mobilità urbana**, sottolineando l'importanza di promuovere sistemi di mobilità elettrica e di trasporto pubblico elettrico, abbinati all'introduzione delle fonti energetiche rinnovabili nel

settore dell'elettricità. La mobilità sostenibile pone inoltre, secondo Van de Camp, le persone ed i cittadini al centro della politica comunitaria dei trasporti; in tale quadro, ampio spazio è dato nella Relazione del Parlamento europeo, alle **iniziative a favore della sicurezza stradale**, prevedendo tra l'altro le seguenti misure: l'adozione di una strategia della UE che consegua l'obiettivo di riduzione del 35% del numero delle persone gravemente ferite entro il 2020; l'estensione, all'interno della revisione della Direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali, delle sue misure fondamentali ad altre tratte della rete stradale: autostrade, strade urbane ed extraurbane; una revisione della normativa inerente la formazione e le qualifiche dei conducenti professionisti; una maggiore applicazione, nelle nuove autovetture e nei nuovi veicoli commerciali, delle tecnologie innovative quali i sistemi di frenata automatica d'emergenza o di adattamento intelligente della velocità (cosiddetto sistema ISA).

Mettere le persone al centro della politica europea dei trasporti significa anche, secondo la Relazione Van de Camp, **garantire i diritti dei passeggeri** e, in tale ambito, porre in essere tutte le azioni necessarie a completare il quadro legislativo comunitario creato per tutelare i diritti dei passeggeri, attraverso l'introduzione di specifiche misure per i viaggi multimodali, o ancora iniziative di promozione delle informazioni integrate ai passeggeri e dei biglietti intermodali, o misure volte a migliorare la qualità dei

trasporti per le persone anziane, i passeggeri a mobilità ridotta e i passeggeri disabili, garantendo un accesso migliore alle infrastrutture per questi utenti.

La Relazione Van de Camp chiede inoltre, al fine di sviluppare un **sistema di trasporti competitivo, efficiente e integrato**, di ridurre quanto più possibile gli ostacoli burocratici per tutte le forme di trasporto ed in tale ottica chiede misure volte ad armonizzare e semplificare i documenti di trasporto e di logistica, invitando altresì la Commissione europea a presentare una proposta per istituire un quadro elettronico per il trasporto multimodale delle merci, in grado di agevolare i flussi di informazione lungo tutta la catena logistica dei trasporti.

La politica dei trasporti viene poi analizzata anche sotto il profilo della sua **dimensione globale** anche in rapporto alla necessità di garantire la competitività dell'Unione europea ed il suo ruolo sulla scena mondiale. A tal riguardo la Relazione Van de Camp sottolinea che la creazione di uno spazio europeo dei trasporti dipende, soprattutto per quel che riguarda il trasporto aereo e marittimo, dall'accettazione internazionale nel quadro degli accordi negoziati su scala globale con i partner commerciali della UE per tutti i modi di trasporto, da cui discende la necessità che l'Unione europea assuma un ruolo sempre più incisivo in seno agli organi internazionali competenti; inoltre, date le strette interrelazioni fra i trasporti e l'ambiente, la Relazione Van de Camp sottolinea la necessità,

per l'Unione europea, di mantenere un ruolo di rilievo e di guida a livello internazionale per portare avanti azioni volte alla riduzione delle emissioni prodotte dal settore dei trasporti nel suo complesso, soprattutto in occasione della Conferenza di Parigi promossa dalle Nazioni Unite sul cambiamento climatico (cosiddetta COP21).

Per quanto riguarda in particolare il **trasporto stradale**, la Relazione van de Camp chiede:

- l'applicazione di politiche nazionali efficaci finalizzate allo sviluppo del mercato per quanto concerne l'uso di veicoli elettrici e di combustibili alternativi, nonché la rapida messa in opera della necessaria infrastruttura di rifornimento e ricarica;
- un incremento complessivo del 40% entro il 2020, rispetto ai valori del 2010, del numero di aree di parcheggio sicure per i mezzi pesanti lungo la rete TEN-T, nonché iniziative a garanzia dell'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio;
- una valutazione da parte della Commissione dei diversi regimi di tariffazione stradale e della loro compatibilità con i trattati sull'UE, in particolare il principio di non discriminazione sulla base della residenza;
- l'approvazione in via prioritaria dei progetti infrastrutturali, finanziati attraverso fondi europei, che completano la rete stradale prevista dalla rete centrale TEN-T;
- la presentazione di una proposta legislativa che fissi limiti obbliga-

tori alle emissioni medie di CO₂ generate dalle autovetture nuove e dai furgoni nuovi, mantenendo una chiara prospettiva di riduzione delle emissioni a lungo termine;

- ulteriori misure per incentivare l'adozione da parte del mercato dei veicoli più efficienti e per promuovere le migliori pratiche per la riduzione del consumo di carburante;
- l'adozione di un codice sociale per i lavoratori itineranti del trasporto su strada, che affronti anche il problema del lavoro autonomo fittizio e tenga maggiormente conto della natura specifica dei lavoratori dei trasporti su strada internazionali e garantisca la concorrenza equa;
- la presa in considerazione della **creazione di un'agenzia europea per il trasporto su strada** atta a garantire la corretta attuazione della normativa dell'UE e promuovere la normazione in tutti gli Stati membri;
- misure atte a garantire la chiarezza sul piano giuridico e una migliore applicazione delle norme concernenti le condizioni di lavoro, i diritti sociali e previdenziali, le retribuzioni e la responsabilità sociale al fine di assicurare elevati standard sociali nel trasporto di merci su strada in tutta l'UE;
- l'adozione, da parte della Commissione, di misure contro le pratiche illegali nel settore del trasporto su strada che generano una concorrenza sleale e che favoriscono il *dumping* sociale; a tal riguardo la Relazione Van de Camp ritiene opportuno considerare il settore del trasporto

merci su strada come un settore specifico in virtù della sua elevata mobilità e della necessità per i conducenti di trascorrere periodi di riposo a casa.

In seguito all'adozione della Relazione Van de Camp a Strasburgo, gli eurodeputati hanno anche avuto l'occasione di avviare un **dibattito con la Commissaria ai Trasporti Violeta Bulc**, presente alla sessione plenaria. La Commissaria ha accolto con favore le riflessioni e le raccomandazioni contenute nella Relazione Van de Camp, trovandosi d'accordo soprattutto sul fatto che uno dei punti di debolezza, per un corretto sviluppo della politica dei trasporti, sia proprio la cattiva applicazione delle regole a livello UE. La Commissione europea sta peraltro avviando una serie di incontri con gli *stakeholders* interessati al tema del Libro Bianco per poter finalizzare la *road map* delle proprie iniziative nell'ambito della politica dei trasporti, sui cui contenuti daremo maggiori informazioni in successive edizioni del nostro Bollettino.

► Priorità politiche e programma di lavoro per il 2016

La Commissione europea si appresta a finalizzare il suo programma di lavoro per il prossimo anno e a tal riguardo lo scorso 9 settembre il Presidente dell'Esecutivo Jean-Claude Juncker ed il primo Vice Presidente della Commissione Frans Timmermans hanno trasmesso una lettera di intenti al Presidente del Parlamento europeo Martin Schulz ed al Presidente in carica dell'Unione europea, il Primo Ministro lussemburghese Xavier Bettel, delineando le principali priorità politiche comunitarie, nonché le azioni che la Commissione europea intende intraprendere a partire dal 2016. Nella loro lettera Juncker e Timmermans indicano le sfide attuali che l'Unione europea è chiamata ad affrontare, *in primis* la crisi dei rifugiati e la relativa questione dell'immigrazione, nonché le difficoltà relative alla ripresa economica, alla crescita ed alla competitività della UE, al rilancio dell'occupazione. Nella lettera viene anche menzionata, per quel che riguarda i rapporti diplomatici della UE, la tuttora critica situazione in Ucraina e la necessità di preservare la stabilità e l'integrità di questo Paese, anche per garantire la stabilità dell'Europa intera; si parla inoltre del ruolo che l'Unione svolgerà in occasione della Conferenza sui Cambiamenti Climatici COP 21 che avrà luogo a Parigi nel mese di dicembre, nonché della necessità di completare l'Unione economica e monetaria della UE, tema su cui

sia il Consiglio Affari Generali sia nello specifico il Consiglio ECOFIN saranno particolarmente impegnati, di concerto con le altre Istituzioni comunitarie. Sulla base di queste premesse, il Presidente Juncker ed il Vice Presidente Timmermans indicano poi una lista di iniziative che la Commissione europea intende intraprendere entro la fine del 2016 e che sono riassunte nelle seguenti dieci priorità:

- ~ **Priorità 1:** promuovere un nuovo slancio comunitario per l'occupazione, la crescita e gli investimenti.
- ~ **Priorità 2:** realizzare un mercato unico numerico connesso, attraverso la riforma della disciplina sulla protezione dei dati e sulla sicurezza delle reti di informazione.
- ~ **Priorità 3:** rendere l'Unione europea più autonoma ed efficiente nel settore dell'energia, anche attraverso l'elaborazione di una politica efficace in materia di cambiamento climatico.
- ~ **Priorità 4:** realizzare un Mercato Unico più efficiente attraverso una nuova strategia che favorisca le attività transfrontaliere e la mobilità professionale dei lavoratori.
- ~ **Priorità 5:** completare l'Unione economica e monetaria e promuovere una rappresentanza coordinata ed omogenea dei Paesi appartenenti alla zona Euro in seno alle Istituzioni finanzia-

rie internazionali, quali il Fondo monetario internazionale FMI.

- ~ **Priorità 6:** promuovere un accordo di libero scambio ragionevole ed equilibrato con gli Stati Uniti nel quadro dei negoziati per il TTIP, il Trattato Transatlantico per il Commercio e gli Investimenti.
- ~ **Priorità 7:** promuovere uno spazio di giustizia e di diritti fondamentali dei cittadini basato sulla fiducia reciproca.
- ~ **Priorità 8:** elaborare una nuova politica di gestione dell'immigrazione attraverso una risposta rapida, determinata e globale alla crisi dei rifugiati.
- ~ **Priorità 9:** rendere l'Unione europea più forte sulla scena internazionale.
- ~ **Priorità 10:** portare avanti un cambiamento democratico nella UE, attraverso la conclusione dei negoziati in vista di un accordo interistituzionale tra Parlamento, Consiglio e Commissione sul miglioramento della regolamentazione.

I contenuti della lettera d'intenti Juncker/Timmermans sono attualmente all'analisi del Parlamento europeo e del Consiglio UE che esprimeranno le proprie riflessioni, in vista della presentazione definitiva del programma di lavoro della Commissione europea prevista entro la fine del prossimo mese di ottobre.

► Settimana europea della mobilità (16-22 settembre 2015)

Ha preso il via lo scorso 16 settembre la settimana europea della mobilità, iniziativa annuale sostenuta dalla Commissione europea per promuovere il trasporto sostenibile in Europa, in particolare nelle aree urbane. L'iniziativa è stata inaugurata con un evento *ad hoc* presso la sede del Parlamento europeo di Bruxelles, al quale hanno preso parte sia la Commissaria ai Trasporti Violeta Bulc, sia il Presidente della commissione TRAN del Parlamento europeo Michael Cramer. Lo slogan scelto per l'edizione del 2015, la quattordicesima, è "*Choose, Change, Combine*" (Scegli, Cambia, Combina), per stimolare i cittadini europei a scegliere le diverse modalità di trasporto loro offerte, a modificare le proprie abitudini in termini di mobilità e ad optare per una combinazione di differenti tipologie di trasporto, nell'ottica di promuovere maggiormente il trasporto multimodale. All'iniziativa partecipano in totale 1.677 città in tutto il territorio dell'Unione europea, tra cui molte città italiane come Roma, Ancona, Bologna, Lecce, Milano, Napoli, Padova e Palermo: in queste aree urbane gli enti locali, nonché le associazioni ed i gruppi di cittadini, portano avanti delle manifestazioni e delle iniziative

volte a promuovere spostamenti intelligenti ed eco-sostenibili. Le tematiche ambientali rivestono peraltro nell'edizione di quest'anno un significato particolare, poiché la Commissione europea, unitamente alle altre Istituzioni comunitarie, si prepara a partecipare all'attesa **Conferenza internazionale sui Cambiamenti Climatici COP 21** che avrà luogo a Parigi il prossimo mese di dicembre e nella quale l'Unione europea svolgerà un ruolo di rilievo. Come consueto, nel corso della settimana europea della mobilità, si svolgerà un *car-free day*, con diverse iniziative, tra le quali ad esempio quella della città di Tallinn, capitale dell'Estonia, ove i trasporti pubblici saranno gratuiti per un giorno per i cittadini automuniti, oppure la città portoghese di Aveiro, nella quale sarà portata avanti l'iniziativa "Ciclaveiro", con uno spazio espositivo ad hoc, un seminario sul trasporto pubblico e addirittura l'organizzazione di un mercato dell'usato delle bici per promuoverne maggiormente l'utilizzazione per la mobilità urbana. Informazioni più dettagliate sulle iniziative locali e sui risultati della settimana europea della mobilità possono essere trovate al seguente sito: www.mobilityweek.eu



FONTE: SITO INTERNET DELLA COMMISSIONE EUROPEA PER LA SETTIMANA DELLA MOBILITÀ www.mobilityweek.eu

► Presidenza lussemburghese della UE: il MESF e la situazione greca

Sotto la guida della Presidenza lussemburghese, a capo del Consiglio UE per il secondo semestre del corrente anno, il Consiglio ha approvato con procedura scritta, lo scorso 4 agosto, un **Regolamento per modificare il MESF, il Meccanismo europeo di stabilizzazione finanziaria**, al fine di tutelare gli Stati membri non appartenenti alla zona Euro da qualsiasi potenziale rischio dovuto all'assistenza finanziaria prestata a favore di un Paese appartenente alla zona Euro. Il Regolamento è stato preceduto da una Dichiarazione congiunta della Commissione e del Consiglio, adottata lo scorso 17 luglio, ed ha accompagnato la decisione di accordare oltre sette miliardi di Euro di assistenza finanziaria a breve termine alla Grecia nell'ambito degli accordi MESF. Il Regolamento di agosto in particolare assicura che il MESF accordi assistenza finanziaria ad uno Stato membro appartenente alla zona Euro solo se sussistano disposizioni giuridicamente vincolanti in grado di garantire la compensazione integrale ed immediata per quegli Stati membri che invece non appartengono alla zona Euro, per qualsiasi eventuale passività essi possano subire

in caso di mancato rimborso del beneficiario dell'assistenza finanziaria. Il MESF venne creato dall'Unione europea circa due anni fa con lo scopo di fornire assistenza finanziaria ai paesi della zona Euro in grave crisi economica; il meccanismo si alimenta di fondi reperiti dalla Commissione sui mercati finanziari grazie alla garanzia del bilancio dell'Unione europea.

Commissione intende soprattutto ovviare alla mancata disponibilità di fondi pubblici greci per investimenti ed assicurare così che i fondi strutturali e d'investimento europei possano essere effettivamente utilizzati e dunque tradursi in vantaggi e benefici effettivi per la Grecia. La proposta della Commissione europea, avallata dal COREPER del Consiglio UE, consentirebbe, secondo i calcoli



FONTE: SITO DELLA PRESIDENZA LUSSEMBURGHESA DEL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA WWW.EU2015LU.EU

La Grecia e la sua difficile situazione finanziaria sono state oggetto di un'altra decisione del Consiglio, in particolare dell'organo politico permanente del COREPER (Comitato dei Rappresentanti Permanenti del Consiglio), che lo scorso 16 settembre ha sostenuto una proposta della Commissione europea per aiutare la Grecia ad ottimizzare l'utilizzazione dei fondi comunitari, in modo da migliorare la liquidità ed incrementare così l'occupazione rilanciando la crescita del Paese. La proposta della

effettuati, di migliorare la liquidità della Grecia di circa due miliardi di Euro, consentendo un'efficace utilizzazione del Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR), del Fondo sociale europeo (FES), del Fondo di coesione, del Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca. Nella proposta di Regolamento inoltre, vi sarebbe un aumento al 100% dei tassi massimi di co-finanziamento comunitario per i programmi già in corso appartenenti alla programmazione passata 2007-2013.



IL LOGO DELL'ANNUAL MEETING IBTTA DI DUBLINO – (FONTE: IBTTA WWW.IBTTA.ORG)



► Annual meeting dell'IBTTA a Dublino: “The business of mobility”

Si è svolta a Dublino, dal 30 agosto al 2 settembre scorsi, l'83a edizione del Congresso annuale dell'Associazione internazionale delle concessionarie autostradali IBTTA (*International Bridge, Tunnel and Turnpike Association*), evento organizzato dal Segretariato dell'IBTTA di concerto con l'associata irlandese **TII Transport Infrastructure Ireland** www.tii.ie.

La scelta di organizzare periodicamente e con regolarità l'*Annual Meeting* dell'IBTTA in Europa risponde all'esigenza, più volte manifestata in seno al *Board* dell'Associazione, di rafforzare e sviluppare la cooperazione e lo scambio di informazioni tra l'industria del pedaggio europea e quella nordamericana. In occasione del Congresso di Dublino è stato ratificato, come avviene ogni anno, il rinnovo delle cariche istituzionali IBTTA; 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 associazioni di concessionari autostradali, eletti con un mandato quadriennale ed incaricati di elaborare e delinare 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, garantire la gestione ordinaria nell'ambito del mandato del *Board* ed 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, dal Presidente uscente, dal Primo Vice-Presidente, dal Secondo Vice Presidente e dal Vice Presidente Internazionale, tutti in carica con un mandato di un anno. A Dublino sono stati eletti, con decorrenza da gennaio 2016, i seguenti rappresentanti:

- **Buddy Croft**, Direttore Esecutivo della *Rhode Island Turnpike and Bridge Authority*, come Presidente dell'IBTTA per il 2016;
- **Emanuela Stocchi**, Direttore dei Temi internazionali presso l'AISCAT, come Primo Vice-Presidente dell'IBTTA;
- **Timothy Stewart**, Direttore Esecutivo della *Oklahoma Turnpike Authority*, come Secondo Vice-Presidente dell'IBTTA;
- **Malika Seddi**, Direttore degli Affari Internazionali presso l'ASFA (Francia) come Vice Presidente

Internazionale dell'IBTTA;

- **Javier Rodriguez**, Direttore Esecutivo della *Miami-Dade Expressway*, come Presidente uscente dell'IBTTA.

Il tema portante del Congresso è stato lo stesso scelto per l'intero anno 2015 dal Presidente in carica dell'IBTTA Javier Rodriguez, a sottolineare che le autostrade a pedaggio rappresentate nell'IBTTA, negli Stati Uniti come nel resto del mondo, sono chiamate a perseguire l'obiettivo della mobilità sostenibile, fornendo agli utenti e ai cittadini infrastrutture stradali sicure, moderne, intelligenti, obiettivo reso possibile attraverso l'applicazione del pedaggio.

Il tema principale è stato poi come consueto declinato in ulteriori sotto-temi, attorno ai quali sono state sviluppate le sessioni tecniche parallele; a Dublino si è parlato soprattutto di tecnologia e innovazione, con un'analisi approfondita del fenomeno dei cosiddetti “*autonomous vehicles*”, i cui prototipi si stanno affacciando sul mercato automobilistico per ora a livello sperimentale, di sicurezza stradale ed ITS (Sistemi Intelligenti di Trasporto), di comunicazione all'utenza, di finanziamento delle infrastrutture.

Di particolare interesse l'approfondimento sul sistema autostradale dell'Irlanda, illustrato in un'ampia sessione che ha avuto luogo nella giornata di mercoledì 2 settembre, a conclusione del Congresso. La sessione è stata animata dalla già menzionata TTI *Transport Infrastructure Ireland*,



IL PRESIDENTE IN CARICA DELL'IBTTA JAVIER RODRIGUEZ NELLA SESSIONE DI APERTURA

associazione recentemente creata in Irlanda per volontà degli operatori stradali esistenti, che hanno scelto di essere rappresentati in un unico organismo, responsabile di sovrintendere allo svolgimento delle gare e successivamente all'attuazione dei nuovi progetti di pedaggio in tutto il territorio nazionale. La rete stradale primaria e secondaria dell'Irlanda, qui di seguito illustrata nella mappa del Paese, è lunga circa 5.000 km ed è formata da autostrade a doppia corsia e da strade ad una sola

corsia; la rete autostradale è lunga 1.187 km, di cui 320 km operati in base a sistemi di PPP (Partenariato Pubblico-Privato). Sulla rete autostradale irlandese transita circa il 45% del traffico totale del Paese, in gran parte rappresentato da mezzi pesanti per il trasporto di merci. Tra i compiti svolti dalla TII vi è il coordinamento degli operatori stradali nella gestione delle aree di servizio, nelle operazioni di pedaggio, nella fornitura di informazioni agli utenti su traffico e circolazione, nella gestione della viabilità invernale. Nella sessione dedicata all'Irlanda si è parlato anche del sistema di pedaggio **eFlow**, sistema aperto, senza barriere, che è stato installato da pochi anni lungo l'autostrada M50 e che funziona o attraverso la lettura della targa, oppure attraverso la lettura di un apposito apparato per i veicoli precedentemente registrati al sistema in base alla rispettiva classe veicolare di appartenenza.

Il Congresso Annuale dell'IBTTA rappresenta, come sempre, un'imperdibile occasione di scambio e confronto su temi di attualità e di interesse per il 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.

L'appuntamento annuale del 2016 per l'IBTTA avrà invece luogo a Denver, nello Stato del Colorado, sarà ospitato dall'autostrada E-470 e si svolgerà dall'11 al 14 settembre 2016.



FONTE: TII, TRANSPORT INFRASTRUCTURE IRELAND www.tii.ie

Per maggiori informazioni sull'evento di Dublino 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

► GU L

- Rettifica della direttiva (UE) 2015/719 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, che modifica la direttiva 96/53/CE, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale (GU L 115 del 6.5.2015) **GU L 207 del 04.08.2015**
- Decisione dell’Autorità di vigilanza EFTA n. 271/14/COL, del 9 luglio 2014, che modifica per la novantasettesima volta le norme procedurali e sostanziali in materia di aiuti di Stato adottando una nuova disciplina degli aiuti di Stato a favore di ricerca, sviluppo e innovazione [2015/1359] **GU L 209 del 06.08.2015**

► GU C

- Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla «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 — Analisi annuale della crescita 2015» *COM(2014) 902 final* **GU C 251 del 31.07.2015**
- Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla «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) 903 final*] e alla «Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo al Fondo europeo per gli investimenti strategici e che modifica i regolamenti (UE) n. 1291/2013 e 1316/2013» [*COM(2015) 10 final — 2015/0009 (COD)*] **GU C 268 del 14.08.2015**
- Parere del Comitato economico e sociale europeo sul tema «Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti — Progressi e sfide» (parere esplorativo richiesto dal Parlamento europeo) **GU C 291 del 04.09.2015**
- Parere del Comitato economico e sociale europeo sul tema «Lo sviluppo del sistema di governance proposto nell’ambito del quadro 2030 per il clima e l’energia» (parere esplorativo richiesto dalla Commissione europea) **GU C 291 del 04.09.2015**
- Relazione speciale n. 10/2015 — «Occorre intensificare gli sforzi per risolvere i problemi degli appalti pubblici nell’ambito della spesa dell’UE nel settore della coesione» **GU C 299 dell’11.09.2015**
- Risoluzione — Migliorare il funzionamento dell’Unione europea: il Trattato di Lisbona e oltre. **GU C 313 del 22.09.2015**
- Risoluzione sulle priorità per il programma di lavoro 2016 della Commissione europea **GU C 313 del 22.09.2015**
- Parere del Comitato europeo delle regioni — Libro verde — Costruire un’Unione dei mercati dei capitali **GU C 313 del 22.09.2015**

► COM*

- Proposta di Regolamento del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2015/323 del Consiglio, del 2 marzo 2015, recante il regolamento finanziario per l'11° Fondo europeo di sviluppo **COM/2015/0463 final - 2015/0213 (NLE) del 16.09.2015**
- Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sulle norme di aggiudicazione degli appalti pubblici in relazione all'attuale crisi nel settore dell'asilo **COM/2015/0454 final del 09.09.2015**
- Proposta di decisione del Consiglio che stabilisce la posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di comitato per gli appalti pubblici in merito all'adesione dell'Ucraina all'accordo sugli appalti pubblici **COM/2015/0407 final - 2015/0181 (NLE)**

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

■ Dublino, Irlanda, 30 agosto-2 settembre 2015

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

FUTURI

■ Bordeaux, Francia, 5-9 ottobre 2015

22ª edizione del Congresso Mondiale ITS, organizzata da ERTICO, ITS Europa, www.itsworldcongress.com

■ New Dehli, India, 5-6 ottobre 2015

9th IRF Regional Conference – “Road Safety Initiatives : Status and the Way Forward”, organizzato dall'IRF (*International Road Federation*), www.irfnet.eu

■ Cleveland, Ohio (USA), 18-20 ottobre 2015

New Media, Communications & Human Resources Workshop, organizzato dall'IBTTA e dall'Ohio Turnpike, www.ibtta.org

■ Seoul, Corea, 2-6 novembre 2015

25º Congresso Annuale dell'AIPCR, Associazione mondiale della Strada, www.piarc.org

■ Londra, Regno Unito, 10 novembre 2015

Financial Times European Infrastructure Summit, organizzato dal *Financial Times*, <https://live.ft.com/Events/2015/FT-European-Infrastructure>

■ Bruxelles, Belgio, 10 novembre 2015

REETS Info Day, Giornata informativa sullo stato di avanzamento del progetto europeo REETS, co-organizzata dal consorzio progettuale e dall'ASECAP: www.asecap.com e www.reets.eu

■ Washington DC, USA, 7-12 febbraio 2016

9ª edizione della **Leadership Academy dell'IBTTA**, corso per senior managers del settore, organizzato dall'IBTTA, www.ibtta.org

■ Varsavia, Polonia, 8 marzo 2016

9ª edizione della **Giornata ASECAP per la sicurezza stradale – ASECAP Road Safety Day**, co-organizzata dall'ASECAP di Bruxelles e dall'Autostrada Wielokopolska, www.asecap.com

■ Madrid, Spagna, 23-25 maggio 2016

44ª edizione delle **Giornate Annuali ASECAP di Studio ed Informazione**, co-organizzate dall'ASECAP di Bruxelles e dalla spagnola SEOPAN, www.asecap.com e www.asecapdays.com

■ Berlino, Germania, 14-16 giugno 2016

7ª edizione dell'**International Symposium on Enhancing Highway Performance (ISEHP)**, organizzato da TRB (*Transportation Reserach Laboratory*) e dal Ministero tedesco dei trasporti e delle infrastrutture digitali: <http://isehp2016.org>

AIPCR: *Association Mondiale de la Route* – Associazione Mondiale della Strada

ASEM: *Asia-Europe Meeting* forum interregionale Asia – Europa

DG MOVE: Direzione Generale “Mobilità e Trasporti” - Commissione europea

EFSD: *European Fund for Strategic Investments* – Fondo europeo per gli investimenti strategici nelle infrastrutture

EGNOS: *European geostationary navigation overlay system* - Sistema geostazionario europeo di navigazione di sovrapposizione

ERF: *European Union Road Federation*

EUSALP: *EU Strategy for the Alpine Region* – Strategia della UE per la regione alpina

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

LGTT: *Loan Guarantee Instrument for TEN-T* – strumento di garanzia dei prestiti per le TEN-T

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

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)