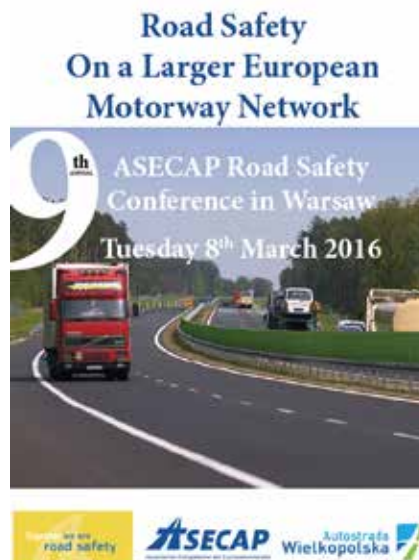


GIORNATA ASECAP PER LA SICUREZZA STRADALE VARSAVIA, 8 MARZO 2016

LA TRADIZIONALE GIORNATA ANNUALE ASECAP PER LA SICUREZZA STRADALE AVRÀ LUOGO QUEST'ANNO A VARSAVIA, L'8 MARZO 2016 E SARÀ ORGANIZZATA DALL'ASSOCIATA POLACCA AWSA, DI CONCERTO CON IL SEGRETARIATO DELL'ASECAP E CON IL COMITATO PERMANENTE ASECAP PER LA SICUREZZA E LA SOSTENIBILITÀ DEL TRASPORTO STRADALE. L'EVENTO, GIUNTO ORMAI ALLA SUA NONA EDIZIONE, È DIVENUTO UN APPUNTAMENTO IMPORTANTE PER L'ASSOCIAZIONE EUROPEA E PER LE SOCIETÀ CONCESSIONARIE CHE NE FANNO PARTE; IL TITOLO SCELTO PER LA GIORNATA DEL 2016 È IL SEGUENTE "ROAD SAFETY ON A LARGER EUROPEAN MOTORWAY NETWORK" – "LA SICUREZZA STRADALE LUNGO UNA RETE AUTOSTRADALE PIÙ AMPIA". LA GIORNATA, CHE SI SVOLGERÀ UNICAMENTE IN LINGUA INGLESE, SI ARTICOLERÀ COME CONSUETO IN INTERVENTI DI CARATTERE ISTITUZIONALE, CON LA PARTECIPAZIONE DI RAPPRESENTANTI DELLE ISTITUZIONI POLACCHE, NONCHÉ DELLE ISTITUZIONI DELLA UE, ED IN SESSIONI PIÙ PRETTAMENTE TECNICHE; ANCHE PER L'EDIZIONE 2016, COME GIÀ AVVENUTO LO SCORSO ANNO, L'ASECAP COINVOLGERÀ NON SOLO I PROPRI ESPERTI, MA ANCHE RAPPRESENTANTI DI ALTRI SETTORI OLTRE A QUELLO AUTOSTRADALE, INTERESSATI AL TEMA DELLA SICUREZZA STRADALE E DEL RAGGIUNGIMENTO DELL'OBIETTIVO COMUNITARIO "VISION ZERO" IN MERITO ALL'INCIDENTALITÀ SULLE STRADE EUROPEE. DUE, INFINE, LE SESSIONI TECNICHE PREVISTE QUEST'ANNO A VARSAVIA, CON LA PARTECIPAZIONE DI ESPERTI IN SICUREZZA STRADALE PROVENIENTI DALLE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI MEMBRI DELL'ASECAP: SESSIONE 1 "ROAD SAFETY AND ITS" – "SICUREZZA STRADALE E SISTEMI INTELLIGENTI DI TRASPORTO ITS" E SESSIONE 2 "EFFECTIVE RESPONSIVE PLANS TO TRAFFIC ACCIDENTS" – PIANI EFFICACI DI RISPOSTA ED INTERVENTO IN CASO DI INCIDENTI STRADALI". TUTTE LE INFORMAZIONI SULL'EVENTO DI VARSAVIA E SULLE MODALITÀ DI PARTECIPAZIONE POSSONO ESSERE TROVATE SUL SITO DELL'ASECAP www.asecap.com



FORNITORE: SITO ASECAP www.asecap.com

PARLAMENTO EUROPEO

► nel corso della sessione svoltasi presso la sede di Bruxelles del Parlamento europeo il 25 e 26 gennaio scorsi, gli eurodeputati della commissione TRAN hanno avuto l'opportunità di ricevere il Ministro dei Trasporti olandese, la Signora Melanie Schulz Van Haegen, che ha illustrato le priorità politiche del suo Paese nel settore dei trasporti per il mandato semestrale di Presidenza. La commissione TRAN ha anche presentato lo studio, realizzato in seno al proprio Dipartimento ricerche, circa le future sfide del sistema dei trasporti europeo, testo per ora disponibile unicamente in lingua inglese dal titolo "Research for TRAN committee – the world is changing. Transport too" – "Ricerca per la commissione trasporti – il mondo sta cambiando. I trasporti anche".

COMMISSIONE EUROPEA

► la Commissione ha avviato una consultazione pubblica sulla Direttiva 2015/413/UE intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale, più nota come Direttiva cross-border enforcement, 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 diversi da quello di immatricolazione del veicolo. Scopo della consultazione è raccogliere input dai cittadini e dagli stakeholders interessati alla materia, in vista della Relazione di applicazione della Direttiva stessa, che la Commissione europea è chiamata a presentare al Parlamento europeo ed al Consiglio il prossimo mese di novembre.

CONSIGLIO

► i Paesi Bassi hanno assunto la Presidenza dell'Unione europea lo scorso 1° gennaio per il consueto mandato semestrale, dichiarando di volere un'Europa concentrata sulle questioni essenziali che riguardano da vicino i cittadini e le imprese, quali la prosperità, la libertà e la sicurezza e non questioni che invece gli Stati membri possono regolamentare essi stessi, quali la salute, l'insegnamento, le pensioni e le tasse. Il Ministro degli Esteri dei Paesi Bassi Bert Koenders, nel commentare le priorità politiche della Presidenza olandese, ha messo in evidenza soprattutto il tema del rafforzamento della legittimità democratica, attraverso la partecipazione attiva dei cittadini e della società civile per assicurare la trasparenza ed il corretto svolgimento del processo decisionale comunitario. Il Programma semestrale della Presidenza rientra inoltre, come consueto, nell'ambito del più ampio Programma di lavoro definito "Trio di Presidenza", valevole per un periodo di diciotto mesi.

ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

► l'IBTTA (International Bridge, Tunnel and Turnpike Association) ha riunito i membri del suo Board e Comitato Esecutivo dal 6 al 9 gennaio scorsi a Miami, in Florida, analizzando nel dettaglio le seguenti tematiche: l'interoperabilità dell'esazione elettronica del pedaggio, il finanziamento delle infrastrutture e l'applicazione di sistemi di partenariato pubblico-privato per lo sviluppo di specifici progetti, la campagna di comunicazione e posizionamento associativo per la promozione del pedaggio come lo strumento più efficace ed affidabile per il finanziamento, la costruzione, la gestione, la manutenzione, il miglioramento delle infrastrutture stradali a beneficio degli utenti. Il neo eletto Presidente per l'anno 2016 Buddy Croft, Direttore Esecutivo della Rhode Island Turnpike and Bridge Authority ha commentato a Miami il tema portante da lui scelto per il suo mandato presidenziale "People, Partnership, Progress".

INDICE

PARLAMENTO EUROPEO

2

- commissione TRAN - Bruxelles, gennaio 2016

COMMISSIONE EUROPEA

3

- consultazione pubblica sulla Direttiva "Cross-border enforcement"

CONSIGLIO UE

6

- Presidenza olandese dell'Unione europea

ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

7

- Il Board IBTTA ed il FAST Act del Congresso Statunitense

LEGISLAZIONE E COMUNICAZIONI

9

CALENDARIO EVENTI

11

GLOSSARIO

12

► commissione TRAN – sessione di gennaio 2016 a Bruxelles

Nel corso della sessione svoltasi presso la sede di Bruxelles del Parlamento europeo il 25 e 26 gennaio scorsi, gli eurodeputati della commissione TRAN hanno avuto l'opportunità di ricevere il Ministro dei Trasporti olandese, la Signora Melanie Schulz Van Haegen, che ha illustrato le priorità politiche del suo Paese nel settore dei trasporti per il mandato semestrale di Presidenza. Nella rubrica del presente Bollettino dedicata al Consiglio UE vi è una dettagliata illustrazione delle priorità generali della Presidenza olandese, inquadrata nel più ampio contesto del Programma del "Trio di Presidenze" valido per i prossimi diciotto mesi e condiviso con le successive Presidenze del Consiglio della UE, in ordine cronologico la Repubblica slovacca e Malta. Quanto ai trasporti, come anche specificato nella summenzionata rubrica a pag. 6, il Ministro Schulz Van Hagen ha ricordato la Strategia per l'aviazione, l'attuazione del quarto pacchetto ferroviario e la finalizzazione del pacchetto relativo ai servizi portuali. Il Ministro ha poi posto l'accento sull'organizzazione, il 14 e 15 aprile 2016, di una sessione congiunta dei Ministri europei dei Trasporti e dell'Ambiente, dedicata al tema degli ITS (Sistemi Intelligenti di Trasporto) e alla questione degli *autonomous vehicles* (veicoli senza conducente), particolarmente attuale al momento non solo in ambito europeo ma anche internazionale. La Presidenza olandese proseguirà inoltre il lavoro delle precedenti Presidenze del Consiglio

UE sul tema della sicurezza stradale, al fine di assicurare una migliore protezione per gli utenti vulnerabili (pedoni e ciclisti), nonché porre in essere iniziative volte alla riduzione del numero dei feriti in caso di incidenti stradali.

La commissione TRAN ha anche presentato lo studio, realizzato in seno al proprio Dipartimento ricerche, circa le future sfide del sistema dei trasporti europeo, dal titolo "*Research for TRAN committee – the world is changing. Transport too*" – "*Ricerca per la commissione trasporti – il mondo sta cambiando. I trasporti anche*". Lo studio parte dall'analisi di alcuni fenomeni economici e sociali che caratterizzano attualmente l'Unione europea: la popolazione in crescita, ma anche progressivamente più vecchia, il rapido sviluppo delle tecnologie di informazione e comunicazione, le pressanti questioni relative alla tutela della competitività europea a livello mondiale e alla lotta contro i cambiamenti climatici. Tutti questi aspetti hanno senza dubbio un impatto sul sistema dei trasporti europeo nel suo complesso e soprattutto influiscono sulle esigenze di mobilità dei cittadini e delle imprese in ambito UE; come dimostrato dallo studio della commissione TRAN nuovi servizi e sistemi di trasporto iniziano ad affacciarsi sul mercato, unitamente a nuove tecnologie di trasporto volte a far sì che tutti i modi di trasporto siano più efficienti, più intelligenti e più rispettosi dell'ambiente. Tutte queste rapide trasformazioni stan-

no dunque modificando la struttura e anche la governance dell'intero sistema dei trasporti nell'ambito dell'Unione europea e richiedono interventi e adattamenti del relativo quadro regolatorio, come anche evidenziato nella Revisione intermedia del Libro Bianco Trasporti, tema sul quale la stessa commissione TRAN è intervenuta lo scorso autunno con un'apposita Risoluzione parlamentare. Il testo dello studio, per ora disponibile unicamente in lingua inglese, può essere consultato al seguente indirizzo: <http://www.europarl.europa.eu/supporting-analyses>



Fonte: sito internet del Dipartimento Ricerche e Studi del Parlamento Europeo: <http://www.europarl.europa.eu/supporting-analyses>

► Consultazione pubblica sulla direttiva “Cross border enforcement”

La Commissione europea ha avviato una consultazione pubblica sulla Direttiva 2015/413/UE intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale, più nota come Direttiva *cross-border enforcement*, 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 diversi da quello di immatricolazione del veicolo. Scopo della consultazione è raccogliere input dai cittadini e dagli stakeholders interessati alla materia, in vista della Relazione di applicazione della Direttiva stessa, che la Commissione europea è chiamata a presentare al Parlamento europeo ed al Consiglio il prossimo mese di novembre. Ripercorriamo brevemente, per meglio capirne lo sviluppo e le motivazioni che stanno alla base della consultazione pubblica, le tappe legislative e procedurali che hanno condotto all'adozione della Direttiva 2015/413/UE, atto che ha modificato unicamente la base giuridica della preesistente Direttiva 2011/82/UE del Parlamento e del Consiglio del 25 ottobre 2011. Circa due anni fa la Commissione europea dichiarò la propria intenzione di presentare una proposta di revisione della Direttiva,

in seguito alla pronuncia della Corte di Giustizia europea circa l'esattezza della base giuridica del testo; nella sua sentenza, relativa alla Causa C-43/12 Commissione/Parlamento e Consiglio, la Corte aveva infatti contestato il fondamento giuridico alla base della Direttiva. Quali le motivazioni della Corte di Giustizia? La Direttiva 2011/82 era stata proposta inizialmente dalla Commissione europea in base alla competenza dell'Unione in materia di sicurezza dei trasporti, pertanto sulla base dell'articolo 91 del TFUE (Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea), mentre al momento dell'adozione della stessa, il 25 ottobre 2011, il Parlamento europeo ed il Consiglio avevano dichiarato come fondamento giuridico la 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 si trovò pertanto ad esaminare sia la finalità sia il contenuto della Direttiva, ritenendo che la finalità principale di questo atto legislativo fosse senza dubbio il miglioramento della sicurezza stradale; quanto al contenuto, lo scambio di informazioni fra le autorità degli Stati membri in materia di infrazioni, esso 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 venne pertanto annullata dalla sentenza della Corte di Giustizia, che stabilì anche – 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 avvenisse entro l'arco temporale di dodici mesi, ossia nel maggio del 2015. Sulla base di tali premesse, e considerato il lasso temporale a disposizione, il Consiglio UE Trasporti avviò immediatamente i necessari negoziati con il Parlamento europeo per l'adozione di una nuova Direttiva su un fondamento giuridico corretto, circostanza che avrebbe peraltro consentito 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 – hanno sinora 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 concordò sul concedere a questi tre Stati membri due anni in più per poter conformare le loro legislazioni nazionali alle disposizioni della Direttiva.

Questo dunque il quadro che condusse all'adozione della nuova Direttiva 2015/413/UE e che non ha modificato i contenuti, ripetiamolo ancora una volta, ma solo la base giuridica della Direttiva. Sotto il profilo dei suoi contenuti, la Direttiva si applica alle seguenti infrazioni in materia di sicurezza stradale: eccesso di velocità; mancato uso della cintura di sicurezza; mancato arresto davanti a un semaforo rosso; guida in stato di ebbrezza; guida sotto l'influsso di sostanze stupefacenti; mancato uso del casco protettivo; uso di una corsia vietata; uso indebito del telefono cellulare o di altri dispositivi di comunicazione durante la guida.

E' opportuno infine sottolineare che non tutte le infrazioni sono contemplate nella Direttiva e che, in linea generale, si tratta solo di infrazioni le cui conseguenze risultano dannose per la sicurezza stradale. In ogni caso la Direttiva contiene in sé la possibilità di un ampliamento della gamma di infrazioni, poiché ai sensi del suo articolo 11, la Commissione

europea è tenuta a presentare, dopo due anni dall'entrata in vigore della Direttiva, ossia nel novembre del 2016, una Relazione sulla base della quale si possano studiare eventuali estensioni del campo d'applicazione della Direttiva ad altre tipologie di infrazioni. Nella suddetta Relazione la Commissione europea deve concentrarsi in particolare sui seguenti aspetti e, se del caso, formulare proposte volte a

contemprarli:

- una valutazione dell'eventuale necessità di aggiungere all'ambito di applicazione della Direttiva altre infrazioni in materia di sicurezza stradale;
- una valutazione dell'efficacia della Direttiva ai fini della riduzione del numero di vittime sulle strade dell'Unione, in particolare la valutazione se su tale efficacia incida la copertura geografica della Direttiva;

Riportiamo con piacere una notizia pubblicata su autostradafacendo.it, a cura dell'Ing. Roberto Arditi Direttore Scientifico della SINA SpA, in merito alle attività dell'International Tunneling Association, con particolare riferimento a un **premio a favore dei giovani, volto a promuovere la cultura della sicurezza stradale**.

Il COSUF (organo dell'International Tunneling Association deputato alla studio della Sicurezza nelle Infrastrutture in Sottterraneo) ha infatti deciso di bandire anche quest'anno un premio volto ai giovani ricercatori, tecnici o studenti. ITA COSUF intende così sviluppare e promuovere la cultura e la conoscenza nel campo della sicurezza nelle gallerie stradali, ferroviarie e metropolitane.

Si intende promuovere il miglioramento, facendo leva sul contributo di una nuova generazione di esperti, cercando nel contempo di catturare il loro interesse verso il tema della sicurezza in sottterraneo. Il Direttivo di ITA COSUF ha deliberato l'assegnazione di un premio ad uno studente o professionista o giovane ricercatore che abbia completato un lavoro teorico o pratico nel campo della sicurezza/protezione operativa nelle opere in sottterraneo e che abbia meno di 35 anni.

Il Direttivo sceglierà il vincitore il 15 aprile 2016. Oltre al certificato, il vincitore verrà ospitato per la cerimonia di aggiudicazione e riceverà anche un piccolo premio in denaro. Il vincitore avrà inoltre la possibilità di esporre il proprio lavoro durante la **sessione plenaria del Seminario ITA-COSUF che si terrà nell'autunno del 2016**.

La domanda, in lingua inglese, deve essere ricevuta dalla segreteria ITA-COSUF entro il 29 febbraio 2016 ed ulteriori informazioni sono disponibili sul sito <http://www.ita-cosuf.org>

- una valutazione della necessità di definire norme comuni per le apparecchiature e le procedure automatiche di controllo. In tale contesto, la Commissione è invitata a elaborare, a livello dell'Unione, linee direttrici 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 pratiche comparabili. Le linee direttrici possono contemplare almeno il mancato rispetto dei limiti di velocità, la guida in stato di ebbrezza, il mancato uso della cintura di sicurezza e il transito con semaforo rosso;
- una valutazione della necessità di rafforzare l'esecuzione dei provvedimenti per le infrazioni del codice della strada in materia di sicurezza e proporre criteri comuni riguardo alle procedure di *follow-up* in caso di mancato pagamento di una sanzione pecuniaria, nel quadro di tutte le politiche dell'Unione in materia, tra cui la politica comune dei trasporti;
- una valutazione sulla possibilità di armonizzare i codici della strada, ove opportuno.

La consultazione pubblica si chiuderà il 19 febbraio p.v. e sarà assai probabilmente seguita da una presentazione dei suoi risultati entro la pausa estiva, per poter consentire ai servizi della Commissione europea di presentare al Parlamento europeo ed al Consiglio un documento di riflessione circa una possibile ulteriore revisione ed integrazione della Direttiva in vigore.

► Presidenza olandese della UE: priorità e programma di lavoro

I Paesi Bassi hanno assunto la Presidenza dell'Unione europea lo scorso 1° gennaio per il consueto mandato semestrale, dichiarando di volere un'Europa concentrata sulle questioni essenziali che riguardano da vicino i cittadini e le imprese, quali la prosperità, la libertà e la sicurezza e non questioni che invece gli Stati membri possono regolamentare essi stessi, quali la salute, l'insegnamento, le pensioni e le tasse. Il Ministro degli Esteri dei Paesi Bassi Bert Koenders, nel commentare le priorità politiche della Presidenza olandese, ha messo in evidenza soprattutto il tema del rafforzamento della legittimità democratica, attraverso la partecipazione attiva dei cittadini e della società civile per assicurare la trasparenza ed il corretto svolgimento del processo decisionale comunitario: in tale prospettiva la Presidenza olandese intende portare avanti iniziative che possano favorire la crescita e l'occupazione attraverso l'innovazione, coinvolgendo per l'appunto attivamente i cittadini e le organizzazioni della società civile nel processo decisionale.

Il Programma semestrale della Presidenza rientra inoltre, come consueto, nell'ambito del più ampio Programma di lavoro definito "Trio di Presidenze", valevole per un periodo di diciotto mesi: la Presidenza in carica, infatti, stabilisce degli obiettivi relativi al proprio semestre di competenza, ma li inserisce nel quadro di obiettivi a più lungo termine condivisi con le Presidenze successive,

nel caso specifico con quella slovacca e quella maltese; i tre Paesi lavoreranno insieme pertanto sino a giugno del 2017, attuando un Programma di lavoro comune, prassi che ormai accompagna istituzionalmente il regolare svolgimento dei lavori del Consiglio UE nell'arco di diciotto mesi.

Il "Trio di Presidenze" si è basato sostanzialmente sulle priorità dell'Agenda strategica dell'Unione europea, adottate dal Consiglio europeo nel giugno del 2014, ed ha messo in evidenza



Fonte: sito della Presidenza olandese del Consiglio dell'Unione europea <http://www.eu2016.nl> e, nelle sue versioni francese ed inglese <http://francais.eu2016.nl> <http://english.eu2016.nl>

in particolare il primo pilastro dell'Agenda stessa, che si esplicita nella crescita inclusiva e sostenibile, nella creazione di occupazione e nel rafforzamento della competitività della UE a livello mondiale. Le tre Presidenze puntano molto sull'energia e su quella che viene definita una politica lungimirante in materia di cambiamenti climatici; per quel che riguarda in particolare il settore dei trasporti, si pone l'accento sulla necessità di tutelare la competitività di tutti i modi di trasporto e di incoraggiare la crescita anche attraverso l'utilizzazione

di nuove tecnologie, nonché sull'importanza di proseguire l'attuazione dei programmi comunitari CEF (Connecting Europe Facility), - al fine di integrare e contribuire al completamento delle Reti Transeuropee di Trasporto TEN-T - e FEIS (Fondo europeo per gli investimenti strategici) per agevolare il finanziamento delle infrastrutture strategiche.

Per quanto riguarda specificamente il semestre della Presidenza olandese, sono state anche evidenziate le priorità politiche del settore trasporti che concernono la Strategia per l'aviazione, l'attuazione del quarto pacchetto ferroviario per quanto riguarda in particolare l'accesso al mercato, il pacchetto relativo ai servizi portuali. Il Consiglio Trasporti sotto la Presidenza olandese avrà luogo a giugno del 2016, mentre a metà aprile la Presidenza intende organizzare un incontro congiunto, a livello informale, dei Ministri europei dei Trasporti e dell'Ambiente, focalizzato sugli ITS (Sistemi Intelligenti di Trasporto) e sul tema degli autonomous vehicles (veicoli senza conducente), di stringente attualità al momento in ambito europeo ed internazionale. La Presidenza olandese proseguirà inoltre il lavoro delle precedenti Presidenze del Consiglio UE sul tema della sicurezza stradale, al fine di assicurare una migliore protezione per gli utenti vulnerabili (pedoni e ciclisti), nonché porre in essere iniziative volte alla riduzione del numero dei feriti in caso di incidenti stradali.

► Il FAST Act del Congresso Statunitense e l'IBTTA

L'IBTTA (*International Bridge, Tunnel and Turnpike Association*) ha riunito i membri del suo *Board* e Comitato Esecutivo dal 6 al 9 gennaio scorsi a Miami, in Florida, accolti dal Presidente uscente dell'IBTTA, Javier Rodriguez, Direttore Esecutivo della *Miami-Dade Expressway Authority*. Il *Board* ha analizzato nel dettaglio le seguenti tematiche:

- l'interoperabilità dell'esazione elettronica del pedaggio (tema di stringente attualità al momento sia in Europa che in Nord America),
- il finanziamento delle infrastrutture e l'applicazione di sistemi di partenariato pubblico-privato per lo sviluppo di specifici progetti,
- la campagna di comunicazione e posizionamento associativo per la promozione del pedaggio come lo strumento più efficace ed affidabile per il finanziamento, la costruzione, la gestione, la manutenzione, il miglioramento delle infrastrutture stradali a beneficio degli utenti.

I membri del *Board* IBTTA hanno inoltre ribadito la missione dell'Associazione internazionale, che consiste nel promuovere soluzioni efficienti di trasporto attraverso il pedaggio (*to advance transportation solutions through tolling*), secondo il principio del *pay per use*. In tale ottica, i membri del *Board* sono chiamati a rinnovare periodicamente la cosiddetta Strategia pluriennale dell'IBTTA, contenente la suddetta missione dell'Associazione; in tale quadro, allo scopo di portare avanti questa missione, l'IBTTA

ha voluto anche recentemente riformulare quello che è stato denominato un "grande audace obiettivo" (*BAG - Big Audacious Goal*), descrivendolo come segue: l'IBTTA sarà riconosciuta come la voce portante per promuovere soluzioni di trasporto basate sul pedaggio (*IBTTA will be recognized as the leading voice to advance transportation solutions through tolling*), contribuendo in tal modo alla realizzazione di un sistema di trasporto economicamente e finanziariamente sostenibile a livello mondiale.

perseguire l'obiettivo del progresso economico e della mobilità sostenibile per gli utenti e per i cittadini. Il Presidente Croft ha poi ricordato le conferenze ed i seminari Associativi previsti per il 2016, tra i quali si segnalano in particolare il seminario sull'esercizio e la manutenzione delle infrastrutture stradali a pedaggio, che avrà luogo a Newport, Rhode Island, (15-17 maggio), la Conferenza annuale sull'interoperabilità dei sistemi elettronici di esazione del pedaggio, che si svolgerà a Boston, Massachusetts (24-26



IL REPORT 2015 DELL'IBTTA SULL'APPLICAZIONE DEL PEDAGGIO IN USA, FONTE: www.ibtta.org

Il neo eletto Presidente per l'anno 2016 Buddy Croft, Direttore Esecutivo della Rhode Island Turnpike and Bridge Authority ha commentato a Miami il tema portante da lui scelto per il suo mandato presidenziale "People, Partnership, Progress", a sottolineare quegli elementi fondamentali che connotano il settore dell'industria a pedaggio in tutto il mondo: le persone, le risorse, la collaborazione e lo scambio di esperienze e buone pratiche tra gli operatori stradali di vari Paesi, tutti ingredienti che contribuiscono a

luglio), l'*Annual Meeting* di Denver, Colorado (11-14 settembre) e il *Global Technology Workshop*, che si svolgerà a Città del Messico dal 16 al 18 ottobre 2016.

In occasione del *Board* di gennaio, inoltre, i membri dell'IBTTA hanno avuto la possibilità di approfondire i contenuti del recente atto legislativo inerente la politica dei trasporti in USA e in particolare il trasporto terrestre: lo scorso 4 dicembre infatti il Presidente degli Stati Uniti Barack Obama ha firmato la legge cosiddetta **FAST (Fixing America's Surface**

Transportation Act), la legge federale che per la prima volta stabilisce un finanziamento a lungo termine a favore del trasporto terrestre. FAST autorizza infatti 305 miliardi di USD che potranno essere utilizzati, dal 2016 a tutto il 2020, dal Dipartimento statunitense dei Trasporti, e nella fattispecie dai settori delle autostrade, delle ferrovie, del trasporto pubblico, della sicurezza stradale, del trasporto di materiali pericolosi, della ricerca, della tecnologia e della statistica. Attraverso l'adozione di FAST sarà ora possibile per i singoli Stati USA e per le autorità regionali e locali portare avanti progetti a lungo termine, in particolare nel settore delle autostrade e dei trasporti pubblici, potendo contare su finanziamenti a lungo termine e non più, come avvenuto sinora, su provvisorie estensioni, di un anno o addirittura di pochi mesi, del *Federal Highways Trust Fund* (Fondo federale per il finanziamento delle infrastrutture stradali, ancora alimentato, è bene sottolinearlo, dalla percentuale di tasse applicate ai carburanti, *fuel tax*, e non dunque dagli introiti da pedaggio). L'estensione periodica e provvisoria del Fondo non ha mai portato a una soluzione concreta e definitiva, come spesso sottolineato dall'IBTTA nei suoi contatti con l'Amministrazione e con il Congresso Statunitense. Cerchiamo dunque di ripercorrere brevemente l'*excursus* legislativo che ha portato all'adozione di FAST per meglio comprenderne le implicazioni e i cambiamenti a livello della politica dei trasporti

statunitense: nell'aprile del 2014 il Dipartimento dei Trasporti USA presentò al Congresso la proposta di legge "*Generating Renewal, Opportunity and Work with Accelerated Mobility, Efficiency and Rebuilding of Infrastructure and Communities throughout America Act*", più nota con l'abbreviazione di *Grow America Act*, sottoscritta dal Presidente Obama e contenente alcune specifiche raccomandazioni politiche per la cosiddetta "ri-autorizzazione" legislativa del Programma Federale dei Trasporti. Il *Grow America Act* partiva dall'assunto che solo attraverso un efficace sistema di trasporti sarebbe stato possibile contribuire allo sviluppo dell'economia nazionale negli USA, nonché alla crescita del Paese e alla creazione di nuovi posti di lavoro; sulla base di tale premessa l'atto propose un pacchetto finanziario da utilizzare per lo sviluppo dell'intermodalità, del trasporto pubblico, del trasporto merci, nonché per favorire la mobilità da e verso le regioni più periferiche, promuovere lo sviluppo di progetti a basso impatto ambientale, migliorare le infrastrutture stradali ed in particolare le autostrade federali. Il *Grow America Act* intervenne stabilendo un incremento dell'*Highway Trust Fund*, attraverso una legge che ne autorizzò per un anno l'estensione e introdusse un'altra disposizione, che rappresentò una vera e propria epocale novità nella storia della legislazione statunitense sul trasporto, e che prevedeva per la prima volta l'eliminazione del

divieto di applicare il pedaggio sulle autostrade inter-statali esistenti (*Interstate Highways*), favorendo così l'applicazione del pedaggio "*for reconstruction purposes*", ossia per ricostruire e migliorare le infrastrutture stradali esistenti, purché vi fosse l'approvazione del Segretario di Stato ai Trasporti sui relativi progetti.

Negli ultimi due anni l'IBTTA è più volte intervenuta nei confronti del Congresso Statunitense perché attuasse completamente le disposizioni del *Grow America Act*, in particolare per quel che riguarda la sezione dedicata alle autostrade a pedaggio e soprattutto facesse confluire le relative disposizioni nel *Transportation Re-Authorization Bill*, nuovo strumento legislativo a favore delle infrastrutture e del trasporto terrestre: FAST ne costituisce una prima importante tappa. L'adozione di FAST è stata peraltro favorevolmente commentata anche da Patrick Jones, Direttore Esecutivo e CEO dell'IBTTA, il quale ha affermato che il Congresso ha dato un segnale positivo al Paese, nell'ottica di assicurare la certezza dei finanziamenti e contribuire così a migliorare la mobilità e le prestazioni del trasporto terrestre attraverso gli USA. Patrick Jones ha aggiunto poi che l'IBTTA e i suoi membri sono pronti a collaborare con il Congresso, con i funzionari e gli altri *stakeholders* interessati nel corso dei prossimi cinque anni, al fine di identificare fonti e strumenti di finanziamento che possano servire da base per il prossimo *Transportation Re-Authorization Bill*.

► GU L

- Regolamento n. 16 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) — Prescrizioni uniformi relative all'omologazione di: I. cinture di sicurezza, sistemi di ritenuta, sistemi di ritenuta per bambini e sistemi di ritenuta per bambini ISOFIX per gli occupanti dei veicoli a motore — II. veicoli muniti di cinture di sicurezza, cicalino delle cinture di sicurezza, sistemi di ritenuta, sistemi di ritenuta per bambini, sistemi di ritenuta per bambini ISOFIX e sistemi di ritenuta per bambini i-Size [2015/2059] **GU L 304 del 20.11.2015**
- Regolamento (UE) 2015/2113 della Commissione, del 23 novembre 2015, che modifica il regolamento (CE) n. 1126/2008 che adotta taluni principi contabili internazionali conformemente al regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, per quanto riguarda i Principi contabili internazionali (IAS) 16 e 41 **GU L 306 del 24.11.2015**
- Regolamento delegato (UE) 2015/2171 della Commissione, del 24 novembre 2015, che modifica la direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio riguardo alle soglie applicabili per le procedure di aggiudicazione degli appalti **GU L 307 del 25.11.2015**
- Regolamento delegato (UE) 2015/2170 della Commissione, del 24 novembre 2015, che modifica la direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio riguardo alle soglie applicabili per le procedure di aggiudicazione degli appalti **GU L 307 del 25.11.2015**
- Regolamento delegato (UE) 2015/2172 della Commissione, del 24 novembre 2015, che modifica la direttiva 2014/23/UE del Parlamento europeo e del Consiglio riguardo alle soglie applicabili per le procedure di aggiudicazione degli appalti **GU L 307 del 25.11.2015**
- Regolamento (UE) 2015/2340 della Commissione, del 15 dicembre 2015, che modifica la direttiva 2009/81/CE del Parlamento europeo e del Consiglio riguardo alle soglie applicabili per le procedure di aggiudicazione degli appalti **GU L 330 del 16.12.2015**
- Regolamento (UE) 2015/2341 della Commissione, del 15 dicembre 2015, che modifica la direttiva 2004/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio riguardo alle soglie di applicazione in materia di procedure di aggiudicazione degli appalti **GU L 330 del 16.12.2015**
- Regolamento (UE) 2015/2342 della Commissione, del 15 dicembre 2015, che modifica la direttiva 2004/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio riguardo alle soglie di applicazione in materia di procedure di aggiudicazione degli appalti **GU L 330 del 16.12.2015**
- Regolamento (UE) 2015/2441 della Commissione, del 18 dicembre 2015, 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 il Principio contabile internazionale IAS 27 **GU L 336 del 23.12.2015**
- Regolamento di esecuzione (UE) 2016/7 della Commissione, del 5 gennaio 2016, che stabilisce il modello di formulario per il documento di gara unico europeo **GU L 3 del 06.01.2016**

► GU C

- Notifica preventiva di concentrazione (Caso M.7832 — Gunvor Group/Kuwait Petroleum Europort) — Caso ammissibile alla procedura semplificata **GU C 380 del 14.11.2015**
- Parere del Comitato economico e sociale europeo sul tema «Gli obiettivi post-2015 nella regione euromediterranea» (parere di iniziativa) **GU C 383 del 17.11.2015**

- Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito al Libro verde ¹ «Costruire un'Unione dei mercati dei capitali» [COM(2015) 63 final] **GU C 383 del 17.11.2015**
- Parere del Comitato economico e sociale europeo sul tema «Il protocollo di Parigi ² Piano particolareggiato per la lotta contro il cambiamento climatico oltre il 2020» [COM(2015) 81 final] **GU C 383 del 17.11.2015**
- Cause T-659/13 e T-660/13: Sentenza del Tribunale dell'8 ottobre 2015 — Repubblica ceca/Commissione («Trasporti — Direttiva 2010/40/UE — Sistemi di trasporto intelligenti — Regolamento delegato (UE) n. 885/2013 — Predisposizione dei servizi d'informazione sulle aree di parcheggio sicure destinate agli automezzi pesanti e ai veicoli commerciali — Articoli 3, paragrafo 1, 8 e 9, paragrafo 1, lettera a), del regolamento delegato n. 885/2013 — Regolamento delegato (UE) n. 886/2013 — Dati e le procedure per la comunicazione gratuita agli utenti di informazioni minime universali sulla viabilità connesse alla sicurezza stradale — Articoli 5, paragrafo 1, 9 e 10, paragrafo 1, lettera a), del regolamento delegato n. 886/2013») **GU C 398 del 30.11.2015**
- Inviti a presentare proposte e attività connesse a titolo dei programmi di lavoro 2016-2017 nel quadro del programma Orizzonte 2020, il programma quadro di ricerca e innovazione (2014-2020), e del programma di ricerca e formazione della Comunità europea dell'energia atomica (2014-2018) che integra il programma Orizzonte 2020 **GU C 399 del 01.12.2015**
- Risoluzione del Parlamento europeo del 17 gennaio 2013 sulla modernizzazione degli aiuti di stato (2012/2920 (RSP)) **GU C 440 del 30.12.2015**

► COM*

- 52015DC0639: COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE Investire nella crescita e nell'occupazione - ottimizzare il contributo dei Fondi strutturali e di investimento europei **COM/2015/0639 final 14.12.2015**
- 52015DC0650: RELAZIONE DELLA COMMISSIONE Relazione sul periodo supplementare per l'adempimento degli impegni previsti dal protocollo di Kyoto (a norma dell'articolo 22 del regolamento (UE) n. 525/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2013, relativo a un meccanismo di monitoraggio e comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra e di comunicazione di altre informazioni in materia di cambiamenti climatici a livello nazionale e dell'Unione europea e che abroga la decisione n. 280/2004CE e la decisione 13/CMP.1 della Conferenza delle parti che funge da riunione delle parti del protocollo di Kyoto) **COM/2015/0650 final 15.12.2015**
- Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO relativa alla posizione da adottare, a nome dell'Unione europea, in sede di Comitato misto SEE in merito a una modifica dell'allegato XX (Ambiente) dell'accordo SEE (Emissioni di CO₂) **COM/2015/0661 final - 2015/0301 (NLE) 16.12.2015**

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

■ Miami, Florida (USA), 6-9 gennaio 2016

Consiglio Direttivo e Comitato Esecutivo dell'IBTTA, sessione invernale organizzata dall'IBTTA: www.ibtta.org

FUTURI

■ Washington DC, USA, 7-12 febbraio 2016

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

■ Washington DC, USA, 13-15 marzo 2016

Summit sul Finanziamento dei Trasporti e la Tariffazione Stradale **"Summit on Transportation Finance, Road Usage Charging and Policy"**, organizzato dall'IBTTA, www.ibtta.org

■ Varsavia, Polonia, 8 marzo 2016

9^a 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

■ Newport, Rhode Island, USA, 15-17 maggio 2016

Seminario sulle Operazioni di Manutenzione ed Esercizio Autostradali **"Maintenance and Roadway Operations Workshop"**, organizzato dall'IBTTA, www.ibtta.org

■ Madrid, Spagna, 23-25 maggio 2016

44^a 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

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

■ Boston, Massachusetts, USA, 24-26 luglio 2016

"Summit on All-Electronic Tolling, Managed Lanes and Interoperability", evento annuale tradizionalmente dedicato all'analisi di tutte le tematiche che afferiscono alla tecnologia applicata all'esazione elettronica del pedaggio, nonché alla gestione delle cosiddette "managed lanes", organizzato dall'IBTTA, www.ibtta.org

■ Denver, Colorado, USA, 11-14 settembre 2016

84^a edizione dell'Annual Meeting dell'IBTTA **"People, Partnership, Progress"**, www.ibtta.org

■ Città del Messico, Messico, 23-25 ottobre 2016:

Global Summit of Mexico, organizzato dall'IBTTA, www.ibtta.org

| | |
|---------------------|--|
| AIPCR: | <i>Association Mondiale de la Route</i> – Associazione Mondiale della Strada |
| ASEM: | <i>Asia-Europe Meeting</i> forum interregionale Asia – Europa |
| DG MOVE: | Direzione Generale “Mobilità e Trasporti” - Commissione europea |
| EFSD: | <i>European Fund for Strategic Investments</i> – Fondo europeo per gli investimenti strategici nelle infrastrutture |
| EGNOS: | <i>European geostationary navigation overlay system</i> - Sistema geostazionario europeo di navigazione di sovrapposizione |
| ERF: | <i>European Union Road Federation</i> |
| EUSALP: | <i>EU Strategy for the Alpine Region</i> – Strategia della UE per la regione alpina |
| GALILEO: | Programma europeo di radionavigazione satellitare |
| GNSS: | <i>Global Navigation Satellite System</i> - Sistema satellitare globale di navigazione |
| GU: | Gazzetta ufficiale dell'Unione europea |
| IBTTA: | <i>International Bridge Tunnel and Turnpike Association</i> |
| ITF: | <i>International Transport Forum</i> |
| ITS: | <i>Intelligent Transport Systems</i> – Sistemi intelligenti di trasporto |
| ITRE: | Commissione Industria e Ricerca presso il Parlamento europeo |
| LGTT: | <i>Loan Guarantee Instrument for TEN-T</i> – 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)