

IBTTA Summit on All Electronic Tolling AET, Managed Lanes & Interoperability

AVRÀ LUOGO A BOSTON NELLO STATO DEL MASSACHUSETTS, DAL 24 AL 26 LUGLIO P.V., LA DECIMA EDIZIONE DEL SUMMIT ANNUALE DELL'IBTTA DENOMINATO "SUMMIT ON ALL ELECTRONIC TOLLING AET, MANAGED LANES & INTEROPERABILITY", EVENTO TRADIZIONALMENTE DEDICATO ALL'ANALISI DI TUTTE LE TEMATICHE CHE AFFERISCONO ALLA TECNOLOGIA APPLICATA ALL'ESAZIONE ELETTRONICA DEL PEDAGGIO, NONCHÉ ALLA GESTIONE DELLE COSIDETTE "MANAGED LANES", LE CORSIE AUTOSTRADALI SPECIFICAMENTE ADIBITE ALLA CIRCOLAZIONE DI DETERMINATI VEICOLI. NEL NORD AMERICA LE "MANAGED LANES" SONO MOLTO DIFFUSE E RISPONDONO AD ESIGENZE LOCALI DI GESTIONE DEL TRAFFICO E DELLA MOBILITÀ SU DETERMINATE ARTERIE STRADALI. IL TRADIZIONALE SUMMIT IBTTA ESTIVO HA SEMPRE AVUTO IN

PASSATO DELLE SESSIONI FOCALIZZATE SU ASPETTI PRETTAMENTE TECNOLOGICI, MENTRE LE PIÙ RECENTI EDIZIONI HANNO AMPLIATO LA TRATTAZIONE DELLA MATERIA, PER GARANTIRE LA PARTECIPAZIONE ANCHE DI ALTRI SOGGETTI INTERESSATI, QUALI AD ESEMPIO I SERVICE PROVIDERS. L'INSORGERE POI DELLA QUESTIONE SULL'INTEROPERABILITÀ DEL TELEPEDAGGIO NEL NORD AMERICA HA SVILUPPATO, NELL'AMBITO DEL SUMMIT, UN FILONE LEGATO ALL'ANALISI COMPARATIVA DEL TEMA INTEROPERABILITÀ, METTENDO SOPRATTUTTO A CONFRONTO LA SITUAZIONE NEGLI STATI UNITI E IN EUROPA. PER MAGGIORI INFORMAZIONI SUL SUMMIT DI BOSTON E SULLE MODALITÀ DI PARTECIPAZIONE, VISITARE IL SITO DELL'IBTTA WWW.IBTTA.ORG

FONTE: SITO IBTTA WWW.IBTTA.ORG



PARLAMENTO EUROPEO

► il 25 e 26 aprile scorsi ha avuto luogo a Bruxelles la sessione della commissione Trasporti e Turismo (TRAN), durante la quale gli eurodeputati hanno discusso, tra gli altri temi, il progetto di Parere sulla cosiddetta Strategia della UE per la regione alpina (EUSALP), Relazione d'iniziativa elaborata dalla commissione TRAN per la commissione parlamentare REGI (politica regionale). Inoltre, a chiusura della sessione della commissione TRAN, si è svolta un'audizione pubblica sul tema del trasporto stradale nell'era delle nuove tecnologie, con un particolare focus sull'utilizzazione di veicoli a guida autonoma (self-driving vehicles), tema di stringente attualità non solo in Europa ma anche a livello internazionale.

COMMISSIONE EUROPEA

► il 19 aprile scorso, la Commissione europea ha organizzato a Bruxelles una giornata di informazione sulle future iniziative comunitarie in merito alla politica europea dei trasporti. Inizialmente la Commissione aveva ipotizzato di presentare nel corso del 2016 un vero e proprio "pacchetto stradale", Road Package, contenente degli orientamenti politici su diversi temi afferenti al settore dei trasporti, propedeutici all'adozione di specifiche proposte legislative in materia. Nel corso degli ultimi mesi tuttavia, la Commissione si è maggiormente orientata verso un diverso approccio, preferendo procedere all'elaborazione di singole Road Initiatives (iniziative per il settore del trasporto stradale), che saranno prettamente orientate sugli aspetti ambientali del trasporto e saranno focalizzate sulla de-carbonizzazione.

CONSIGLIO

► nel corso di una sessione informale del Consiglio UE Trasporti, svoltasi ad Amsterdam il 14 e 15 aprile scorsi sotto l'egida della Presidenza olandese dell'Unione europea, i Ministri dei Trasporti dei ventotto Stati membri hanno sottoscritto una Dichiarazione sulla cooperazione nel campo della guida automatizzata, raccomandando l'introduzione sul mercato di veicoli automatizzati e connessi se possibile già entro il 2019. Secondo i Ministri, il rapido sviluppo di nuove tecnologie applicate ai veicoli sta operando progressivamente un cambiamento della mobilità e l'ingresso sul mercato automobilistico di veicoli connessi e automatizzati contribuirà a migliorare i flussi di traffico, ad accrescere i livelli di sicurezza stradale, a ridurre l'impatto ambientale del trasporto, a venire incontro alle esigenze degli utenti vulnerabili.

ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

► l'AIPCR, Associazione Internazionale Permanente dei Congressi della Strada poi ridenominata Associazione mondiale della strada, rappresenta le amministrazioni stradali di ben 121 Paesi in tutto il mondo, ricomprendendo inoltre fra i suoi membri oltre 2000 soci collettivi e individuali provenienti da più di 140 Paesi, in rappresentanza degli operatori stradali, delle società e delle organizzazioni operanti nel settore del trasporto stradale. L'Associazione si avvale di numerosi Comitati tecnici che svolgono il loro lavoro sulla base di linee guida adottate dall'Associazione attraverso un Piano Strategico che viene rinnovato ogni quattro anni. Il Piano Strategico attuale, per il ciclo di lavoro 2016-2019, è molto incentrato sul tema del finanziamento delle infrastrutture stradali.

INDICE

PARLAMENTO EUROPEO

2

- commissione TRAN - Bruxelles, aprile 2016

COMMISSIONE EUROPEA

4

- Giornata informativa DG MOVE "Road Transport Conference"

CONSIGLIO UE

6

- Dichiarazione del Consiglio UE Trasporti sulla cooperazione per la guida automatizzata

ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

7

- Il Piano Strategico dell'AIPCR 2016-2019: focus sul finanziamento delle infrastrutture

LEGISLAZIONE E COMUNICAZIONI

8

CALENDARIO EVENTI

9

GLOSSARIO

10

► commissione TRAN – Bruxelles, aprile 2016

Il 25 e 26 aprile scorsi ha avuto luogo a Bruxelles la sessione della commissione Trasporti e Turismo (TRAN) del Parlamento europeo, durante la quale gli eurodeputati hanno discusso, tra gli altri temi, il progetto di Parere sulla cosiddetta **Strategia della UE per la regione alpina (EUSALP)**, Relazione d’iniziativa elaborata dalla commissione TRAN per la commissione parlamentare REGI (politica regionale) e presentata dall’eurodeputata Daniela Aiuto del Movimento Cinque Stelle, appartenente al “Gruppo Europa della Libertà e della Democrazia diretta”. L’iniziativa EUSALP, contenente la Strategia della UE per l’area alpina, nell’ambito della politica comunitaria regionale e di coesione sociale e territoriale, era stata adottata dalla Commissione europea la scorsa estate. L’area interessata riguarda i sette seguenti Paesi, membri e non dell’Unione europea: Austria, Francia, Germania, Italia, Lichtenstein, Slovenia e Svizzera, che rappresentano nel loro complesso ben 48 regioni. La Strategia EUSALP intende sviluppare una più stretta collaborazione tra le regioni dei Paesi alpini in materia di ricerca e innovazione, sostegno alle PMI, mobilità e trasporti, turismo, tutela ambientale e gestione delle risorse energetiche. Per quel che riguarda nello specifico l’area di cooperazione relativa alla mobilità e ai trasporti, la Strategia UE tiene conto del fatto che l’area alpina rappresenta una macro-regione europea di notevole transito,

attraversata da vari corridoi appartenenti alle TEN-T e che le principali sfide da affrontare, per quanto concerne il trasporto terrestre, riguardano soprattutto il progressivo aumento dei volumi di traffico, l’assenza di una regolamentazione armonizzata delle politiche di trasporto nazionali per quel che riguarda il trasporto merci, nonché una prevalenza notevole del trasporto merci su quello passeggeri, con evidenti conseguenze in termini di congestione. A tutto ciò si aggiunge il problema della tutela della qualità dell’aria nella macro-regione, unitamente alla questione dell’accessibilità e dei collegamenti per talune aree remote e scarsamente popolate, che necessitano un ammodernamento dei sistemi di trasporto pubblico. In tale situazione, la Strategia EUSALP raccomanda la promozione di progetti che assicurino una mobilità sostenibile e che siano in grado di realizzare migliori e più efficaci collegamenti tra la regione alpina e le regioni limitrofe, progetti che dovranno necessariamente accordarsi con quanto già previsto dalla politica comunitaria delle TEN-T e dal CEF (*Connecting Europe Facility*), dato che, come si è già detto, alcuni dei corridoi CEF e TEN-T attraversano proprio gli Stati che appartengono all’area alpina.

La Relazione della commissione TRAN fornisce sostanzialmente dei suggerimenti alla commissione parlamentare REGI in merito alla Strategia EUSALP e, in tale ottica, sottolinea il fatto

che la caratteristica morfologia territoriale della regione alpina non va considerata alla stregua di un ostacolo al buon funzionamento dei trasporti, ma al contrario come un’opportunità per favorire lo sviluppo di un sistema di trasporti efficiente, che possa anche fungere da strumento per tutelare e valorizzare il patrimonio naturale e culturale della regione. Alcuni eurodeputati hanno poi chiesto, nel corso del dibattito sul progetto di parere, che siano destinate maggiori risorse per favorire la crescita dei trasporti e del turismo nella regione alpina e che si pongano in essere dei meccanismi in grado di attrarre maggiori investimenti a favore dell’area. Altri eurodeputati hanno messo in evidenza la necessità di sviluppare maggiormente il trasporto pubblico, nonché di favorire l’accessibilità della regione alle nuove tecnologie di telecomunicazione, in modo che sia possibile fornire servizi in tempi più rapidi e si possa anche incentivare il telelavoro, con la conseguenza di ridurre gli spostamenti attraverso la regione e dunque le emissioni inquinanti. Infine, alcuni membri della commissione TRAN hanno espresso delle perplessità circa l’esistenza di taluni progetti per la realizzazione di tunnel attraverso il territorio delle Alpi. La commissione TRAN dovrebbe votare il progetto di parere alla fine di maggio e il testo, dopo il vaglio delle altre commissioni parlamentari interessate e l’approvazione della commissione REGI, dovrebbe essere adottato in

plenaria a settembre del corrente anno.

A chiusura della sessione della commissione TRAN si è poi svolta un'audizione pubblica sul tema del trasporto stradale nell'era delle nuove tecnologie, con un particolare *focus* sull'utilizzazione di veicoli a guida autonoma (*self-driving vehicles*), tema di stringente attualità non solo in Europa ma anche a livello internazionale. L'audizione si è aperta con la presentazione di uno studio, elaborato dal Dipartimento sulle politiche comunitarie del Parlamento europeo, relativo all'introduzione sul mercato di veicoli a guida autonoma; lo studio ha sostanzialmente messo in evidenza il fatto che a breve e medio termine è ipotizzabile un progressivo ingresso sul mercato di veicoli con una parziale automazione della guida, allorché per una completa automazione degli stessi sarà necessario attendere almeno venti anni. I veicoli a guida autonoma, secondo lo studio, potrebbero avere un impatto positivo sulla sicurezza stradale, dato che la maggioranza degli incidenti stradali avviene per cause dovute ad errori dei conducenti; inoltre questo tipo di veicoli potrebbe efficacemente rispondere alle esigenze di mobilità della popolazione anziana, che crescerà nei prossimi anni in Europa. Nell'audizione sono poi intervenuti rappresentanti dello *European Road Transport Advisory Council*, condividendo i già citati benefici derivanti dall'utilizzazione dei veicoli a guida autonoma e aggiungendo che gli apparati tecnologici che saranno installati su questi veicoli rappresenteranno

anche nuove opportunità di sviluppo per l'industria europea e per la sua competitività a livello mondiale, pur richiedendo maggiori sforzi in termini di investimenti e di ricerca. Nel corso del dibattito infine, alcuni eurodeputati hanno sollevato il problema delle assicurazioni, per capire come le società di assicurazioni si potrebbero comportare in caso di incidenti che coinvolgono veicoli a guida autonoma (la responsabilità non essendo più in capo al conducente ma a chi ha progettato il veicolo probabilmente); altri hanno invece evidenziato la necessità di reperire fondi e risorse pubbliche e/o private per investire nelle infrastrutture in modo da renderle fruibili alla circolazione dei veicoli a guida autonoma.



FONTE: SITO COMMISSIONE TRAN, PARLAMENTO EUROPEO
[HTTP://WWW.EUROPARL.EUROPA.EU/COMMITTEES/IT/TRAN/](http://www.europarl.europa.eu/committees/it/tran/home.html)
HOME.HTML

► Giornata informativa DG MOVE “Road Transport Conference”

Il 19 aprile scorso la Commissione europea, Direzione Generale DG MOVE “Mobilità e Trasporti” ha organizzato a Bruxelles una giornata di informazione sulle future iniziative comunitarie in merito alla politica europea dei trasporti. Inizialmente, più o meno a metà dello scorso anno, la DG MOVE aveva ipotizzato di presentare nel corso del 2016 un vero e proprio “pacchetto stradale”, *Road Package*, contenente degli orientamenti politici su diversi temi afferenti al settore dei trasporti (tariffazione, aspetti sociali, *enforcement*, accesso al mercato, dimensione internazionale del trasporto europeo, innovazione tecnica, sicurezza), propedeutici all’adozione di specifiche proposte legislative in materia. Nel corso degli ultimi mesi tuttavia, la Commissione si è maggiormente orientata verso un diverso approccio, preferendo procedere all’elaborazione di singole **Road Initiatives** (iniziative per il settore del trasporto stradale), che saranno prettamente orientate, come sottolineato dalla Commissaria ai Trasporti Violeta Bulc in apertura della Conferenza, sugli aspetti ambientali del trasporto e saranno pertanto focalizzate sulla de-carbonizzazione (riduzione emissioni di CO₂, anche in ottemperanza agli impegni internazionali derivanti dall’accordo di Parigi COP 21 sul cambiamento climatico) nonché sui cosiddetti aspetti sociali del trasporto stradale, relativi al miglioramento dei diritti e delle condizioni dei lavoratori del settore del trasporto, ad esempio attraverso la revisione

della normativa relativa al sistema del cabotaggio, all’utilizzazione del tachigrafo digitale o ancora alla definizione delle regole relative al rispetto degli orari di guida e di riposo per i trasportatori.

La Commissaria Bulc ha inoltre sottolineato che le *Road Initiatives* contribuiranno all’attuazione delle priorità politiche individuate dal Presidente della

transfrontaliere in Europa e se sussistono ancora divergenze, regolamentazioni specifiche per ciascuno Stato membro, sarà assai difficile poter assicurare un efficace funzionamento dei trasporti a livello transfrontaliero.

La Commissaria ha poi messo in luce l’importanza della **tariffazione stradale** per contribuire alla riduzione delle



Fonte: sito Internet della Commissione europea DG MOVE

http://ec.europa.eu/transport/modes/road/events/2016-04-19-road-transport-conference_en.htm

Commissione Jean-Claude Juncker all’inizio del suo mandato, in particolare alle priorità relative al rafforzamento del Mercato Interno della UE, alla creazione di un’Unione energetica in grado di contrastare il cambiamento climatico e infine alla creazione di un Mercato Unico Digitale. Un forte settore dei trasporti, ha detto la Commissaria Bulc, è anche necessario per sostenere nel suo complesso l’economia europea e la competitività della nostra industria: per far ciò è necessario applicare regole comuni e non disciplinare il sistema di trasporti solo a livello nazionale; le operazioni di trasporto sono infatti in prevalenza

emissioni nocive e dunque all’obiettivo di de-carbonizzazione del trasporto; fra le *Road Initiatives* vi sarà pertanto assai probabilmente un’ulteriore proposta di revisione della cosiddetta Direttiva *Eurovignette*: su questo tema, la Commissione europea ha più volte espresso la propria preferenza per i sistemi di tariffazione stradale basati sulla distanza percorsa, nonché sull’applicazione dei principi “chi usa paga” e “chi inquina paga”. In tal senso la Commissione europea sottolinea il carattere discriminatorio delle vignette per l’esazione del pedaggio, ritenendo la vignetta non proporzionata all’uso dell’infrastruttura ed equiparandola

a una sorta di tassa; in tale ottica, si dovrebbe dunque prevedere un periodo per così dire di “*phasing-out*” dall'utilizzazione delle vignette verso l'applicazione più uniforme, in tutti gli Stati membri, della tariffazione fondata sul principio *user/payer*, chi usa paga e paga proprio in funzione e in proporzione all'utilizzazione di una determinata infrastruttura. La disciplina sulla tariffazione stradale dovrà inoltre tener conto della questione relativa all'**interoperabilità del telepedaggio**, attualmente realizzabile a livello regionale (come dimostrato dal progetto REETS www.reets.eu) e solo in un secondo momento probabilmente in grado di essere estesa a tutto il territorio dell'Unione europea, per la realizzazione di un Servizio europeo di telepedaggio a livello comunitario (cosiddetto *EETS – European Electronic Tolling Service*). Peraltro, al fine di assicurare una corretta ed efficiente attuazione dello EETS in tutti gli Stati membri dell'Unione, è necessario anche garantire un efficace sistema di scambio dati sulle frodi da pedaggio nell'ambito degli Stati membri. Inoltre, una nuova versione dell'*Eurovignette* potrebbe contemplare il concetto dell'*earmarking*, ossia l'idea in base alla quale gli introiti da pedaggio debbano essere reinvestiti nel settore, nelle infrastrutture stesse, per la loro manutenzione, miglioramento, gestione e per garantire una maggiore e più efficiente mobilità. Usiamo ovviamente il condizionale poiché ancora non è chiara la direzione verso la quale la Commissione orienterà le sue proposte di revisione legislativa, dovendo anzitutto espletare – come è stato chiaramente sottolineato

nel corso della Conferenza del 19 aprile scorso – la formalità relativa all'avvio di consultazioni pubbliche e di successive valutazioni d'impatto sulle *Road Initiatives*.

Per quel che riguarda i commenti e le osservazioni sollevate durante il dibattito con la Commissione durante la Conferenza, è interessante riportarne alcuni, quali il commento dell'IRU (*International Road Union*, Associazione basata a Bruxelles che rappresenta i trasportatori): il rappresentante IRU Marc Billiet è intervenuto sul sistema delle vignette, esprimendo una posizione assai innovativa per l'Associazione dei trasportatori, sottolineando – nell'ambito di uno specifico dibattito sulle differenti tecnologie applicate al pedaggio (DSRC, GNSS, GPS, ecc.) - l'opportunità di optare per una versione di vignetta legata al tempo percorso (“*time related charging vignette*”) e non alla distanza chilometrica. Il Segretario Generale dell'ASECAP (Associazione europea delle concessionarie di autostrade a pedaggio) Kallistratos Dionelis ha detto a sua volta che il sistema delle vignette è discriminatorio e di certo non risolutivo per contrastare l'inquinamento. Dionelis ha poi aggiunto che la Commissione, la quale si è sempre espressa a favore dei principi *user/payer* e *polluter/payer*, dovrebbe continuare su questa strada nella sua prossima attività di revisione legislativa dell'*Eurovignette* e che il solo sistema equo per operatori e utenti è il sistema del pedaggio, calcolato sulla distanza effettivamente percorsa dai veicoli; peraltro, secondo Dionelis, nell'analizzare il tema della tariffazione stradale, occorre distinguere tra le esigenze

dei centri urbani ed extraurbani, questi ultimi essendo ovviamente di pertinenza dei membri ASECAP. Quanto all'interoperabilità nell'esazione elettronica del pedaggio, Dionelis ha ricordato i risultati del già citato progetto REETS per l'interoperabilità a livello regionale, preludio ad una possibile interoperabilità del telepedaggio applicabile a tutta l'Unione europea.

La Giornata informativa della Commissione europea sulle *Road Initiatives* si è conclusa con l'intervento del Direttore Generale della DG MOVE, l'estone Henrik Hololei, il quale ha ribadito quanto detto in apertura dalla Commissaria Bulc, in particolare il *focus* delle nuove iniziative sull'obiettivo della de-carbonizzazione del trasporto e ha annunciato che i servizi della Direzione Generale Mobilità e Trasporti da lui guidata procederanno anzitutto all'avvio di una consultazione pubblica sui temi discussi il 19 aprile e che, sulla base dei commenti e delle osservazioni ricevute, la Commissione presenterà, auspicabilmente a fine giugno del corrente anno, una Comunicazione contenente orientamenti politici sulla de-carbonizzazione del trasporto, testo che dovrebbe probabilmente essere elaborato dalla Commissione europea di concerto con la EEA (*European Environment Agency – Agenzia europea per l'ambiente*). Per poter visionare e scaricare le presentazioni illustrate nel corso della Conferenza del 19 aprile scorso, visitare la seguente pagina del sito della DG MOVE: http://ec.europa.eu/transport/modes/road/events/2016-04-19-road-transport-conference_en.htm

► Dichiarazione del Consiglio UE Trasporti sulla cooperazione per la guida automatizzata

Nel corso di una sessione informale del Consiglio UE Trasporti, svoltasi ad Amsterdam il 14 e 15 aprile scorsi sotto l'egida della Presidenza olandese dell'Unione europea, i Ministri dei Trasporti dei ventotto Stati membri hanno sottoscritto una Dichiarazione sulla cooperazione nel campo della guida automatizzata, raccomandando l'introduzione sul mercato di veicoli automatizzati e connessi se possibile già entro il 2019. Il tema è di stringente attualità, come si è visto anche nel corso dell'audizione pubblica sui veicoli connessi svoltasi in seno alla commissione TRAN del Parlamento europeo, riportata nella relativa rubrica a pag. 3 della presente edizione del Bollettino.

Secondo i Ministri riuniti ad Amsterdam, il rapido sviluppo di nuove tecnologie applicate ai veicoli sta operando progressivamente un cambiamento della mobilità e l'ingresso sul mercato automobilistico di veicoli connessi e automatizzati contribuirà a migliorare i flussi di traffico, ad accrescere i livelli di sicurezza stradale, a ridurre l'impatto ambientale del trasporto, a venire incontro alle esigenze degli utenti vulnerabili (persone anziane e disabili soprattutto), nonché a creare nuova occupazione e opportunità di lavoro per le imprese europee, rafforzando se possibile per queste ultime la loro competitività sul mercato mondiale.

I Ministri hanno anche sottolineato, nella loro Dichiarazione, che oltre ai benefici che ci si aspetta

dalla progressiva utilizzazione dei veicoli connessi e automatizzati, occorre senza dubbio fare i conti con altrettante sfide e ostacoli, quali ad esempio il problema della coesistenza tra veicoli connessi e veicoli guidati manualmente dagli utenti, o ancora la problematica



Fonte: sito della Presidenza olandese del Consiglio dell'Unione europea <http://www.eu2016.nl>

relativa all'adattamento delle infrastrutture per consentire la circolazione di questo tipo di veicoli, o la questione della responsabilità civile e del ruolo delle società di assicurazione in caso di incidenti; tenendo conto di ciò, secondo i Ministri è fondamentale che gli Stati membri della UE adottino un approccio di conoscenza basata sull'esperienza e che dunque portino avanti un'efficace collaborazione transfrontaliera (in particolare per quel che concerne lo sviluppo di

tests transfrontalieri sulle tecnologie di guida automatizzata e connessa) che consenta di condividere e ampliare le conoscenze relative all'argomento, in modo che sia possibile elaborare delle linee guida comuni in grado di porre in essere un quadro interoperabile di sistemi e di servizi per gli utenti. Se gli Stati membri dovranno farsi carico delle descritte attività, alla Commissione europea spetterà invece il compito, come sottolineato dai Ministri ad Amsterdam, di elaborare una Strategia politica comune e, laddove necessario, operare una riforma del quadro normativo europeo che possa facilitare lo sviluppo e l'utilizzazione della guida automatizzata e connessa.

Il tema è dunque molto attuale e certamente torneremo sull'argomento con ulteriori dettagli relativi ai suoi sviluppi nelle successive edizioni del nostro Bollettino.

► Il Piano Strategico dell'AIPCR 2016-2019: *focus sul finanziamento delle infrastrutture*

L'AIPCR, Associazione Internazionale Permanente dei Congressi della Strada poi ridenominata Associazione mondiale della strada, rappresenta le amministrazioni stradali di ben 121 Paesi in tutto il mondo, ricomprendendo inoltre fra i suoi membri oltre 2000 soci collettivi e individuali provenienti da più di 140 Paesi, in rappresentanza degli operatori stradali, delle società e delle organizzazioni operanti nel settore del trasporto stradale. L'Associazione si avvale di un Segretariato Generale con sede a Parigi, nonché di numerosi Comitati tecnici incaricati di studiare e analizzare le principali tematiche relative alle infrastrutture stradali (sicurezza, manutenzione, esercizio, tecnologia, ambiente, finanziamento, *governance*, ecc.); i Comitati svolgono il loro lavoro sulla base di linee guida adottate dall'Associazione attraverso un Piano Strategico che viene rinnovato ogni quattro anni. Il Piano Strategico attuale, per il ciclo di lavoro 2016-2019, è stato adottato nel novembre dello scorso anno in occasione del Congresso Mondiale dell'AIPCR svoltosi a Seoul in Corea ed è entrato in vigore all'inizio del corrente anno. Il Piano contempla i seguenti cinque macro-temi strategici: gestione e finanza, accesso e mobilità, sicurezza, infrastrutture e cambiamenti climatici, ambiente e catastrofi naturali, temi affidati all'analisi e allo studio di diciotto Comitati tecnici e di quattro *Task Forces*.

Il nuovo Piano Strategico dell'AIPCR è molto incentrato sul tema del finanziamento delle infrastrutture stradali, elemento essenziale

che rende possibile non solo la costruzione e la realizzazione, ma anche e soprattutto il mantenimento e il miglioramento delle infrastrutture stesse. Il Piano strategico dà rilievo al finanziamento delle infrastrutture anzitutto introducendo, come si è visto, un macro-tema dedicato al finanziamento stesso e, più specificamente, attraverso la creazione di un apposito gruppo di lavoro (cosiddetta *Task Force "Innovative financing"*) con il compito di analizzare e identificare quegli strumenti di finanza innovativa che possano contribuire all'efficace realizzazione di progetti stradali da parte dei Governi nazionali, le cui risorse di bilancio non sono sempre in grado di far fronte alle esigenze infrastrutturali del proprio Paese.

Il tema del finanziamento era peraltro già stato studiato nel corso del precedente ciclo di lavoro dell'AIPCR 2012-2015 e, in tale ambito, i relativi comitati tecnici internazionali e nazionali avevano analizzato le strategie di finanziamento per una rete stradale sostenibile e, più specificatamente, le modalità di finanziamento da parte del settore privato. Per quel che riguarda in particolare il Comitato tecnico internazionale sul finanziamento delle infrastrutture, che ha studiato la situazione all'interno dei singoli Paesi membri dell'AIPCR, i risultati della sua analisi hanno sostanzialmente concluso che lo strumento del PPP (partenariato pubblico-privato) risulta essere la soluzione più utile e affidabile, capace di coinvolgere capitali privati nel conseguimento di finalità e interessi pubblici e di rispondere efficacemente alle

esigenze di mobilità dei cittadini e delle imprese.

Pur prendendo le mosse da queste conclusioni, in materia di finanziamento delle infrastrutture stradali, il nuovo Piano Strategico AIPCR tuttavia va oltre e chiede qualcosa in più, in particolare alla *Task Force* sulla finanza innovativa: identificare, analizzare e valutare tutti gli strumenti di finanziamento alternativi disponibili, e soprattutto innovativi, che siano in grado, unitamente ai pedaggi e ai sistemi di *project financing*, di accrescere la capacità dei Governi nazionali di realizzare progetti infrastrutturali, tanto di nuove costruzioni, quanto di miglioramento e ampliamento delle infrastrutture stradali esistenti a beneficio della mobilità per la collettività intera, sia dei cittadini che delle imprese.

Sotto il profilo operativo la *Task Force* sulla finanza innovativa ha una composizione internazionale, in rappresentanza di tutti i membri dell'AIPCR, e si avvale di singole *Task Forces* nazionali di riferimento per quel che riguarda l'analisi e la presa in considerazione di specifiche problematiche e situazioni a livello nazionale. Alla fine del prossimo mese di giugno avranno luogo a Parigi le riunioni di avvio delle *Task Forces*, le quali dovranno, sulla base delle linee guida fornite dall'Associazione, elaborare i loro piani di lavoro e adottare delle conclusioni e raccomandazioni entro due anni. Per maggiori informazioni sul Piano Strategico dell'AIPCR e sul funzionamento dell'Associazione mondiale, visitare il sito www.piarc.org.

► GU L

- Decisione di esecuzione (UE) 2016/587 della Commissione, del 14 aprile 2016, relativa all'approvazione della tecnologia di illuminazione esterna efficace mediante l'uso di diodi a emissione di luce (LED) come tecnologia innovativa per la riduzione delle emissioni di CO2 delle autovetture a norma del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio. **GU L 101 del 16.04.2016**
- Decisione di esecuzione (UE) 2016/588 della Commissione, del 14 aprile 2016, relativa all'approvazione della tecnologia a 12 Volt degli alternatori efficienti come tecnologia innovativa per la riduzione delle emissioni di CO2 delle autovetture a norma del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio. **GU L 101 del 16.04.2016**
- Decisione (UE) 2016/590 del Consiglio, dell'11 aprile 2016, relativa alla firma, a nome dell'Unione europea, dell'accordo di Parigi adottato nell'ambito della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici **GU L 103 del 19.04.2016**

► COM¹

- COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI DIGITALIZZAZIONE DELL'INDUSTRIA EUROPEA. Cogliere appieno i vantaggi di un mercato unico digitale **COM/2016/0180 final del 19/04/2016**
- RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO E AL PARLAMENTO EUROPEO. Relazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo a norma dell'articolo 18, paragrafo 2, della direttiva 2004/35/CE sulla responsabilità ambientale in materia di prevenzione e di riparazione del danno ambientale **COM/2016/0204 final del 14.04.2016**
- Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO che stabilisce la posizione che deve essere adottata a nome dell'Unione in sede di comitato per gli appalti pubblici in relazione al progetto di decisione sulle procedure arbitrali a norma dell'articolo XIX, paragrafo 8, dell'accordo riveduto sugli appalti pubblici **COM/2016/0172 final - 2016/090 (NLE) del 01.04.2016**

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

■ *Ljubljana, Slovenia, 21-22 aprile 2016*

Conferenza sugli investimenti nel settore dei trasporti focalizzata sulla cooperazione tra l'Unione europea e i Balcani "**Investment Plan for Europe- Investing in Transport infrastructure**", organizzata dalla Commissione europea DG MOVE, http://regionalinvestmentconference.eu/21_22/

FUTURI

■ *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, 16-18 ottobre 2016:*

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