

## IBTTA Global Summit on the Americas, Città del Messico 16-18 ottobre 2016

IL PROSSIMO AUTUNNO L'IBTTA SARÀ PER LA PRIMA VOLTA PRESENTE IN MESSICO, IN OCCASIONE DEL SUO GLOBAL SUMMIT OF THE AMERICAS CHE SI SVOLGERÀ A CITTÀ DEL MESSICO DAL 16 AL 18 OTTOBRE P.V. IL MESSICO RAPPRESENTA PER ESTENSIONE IL TERZO PIÙ GRANDE PAESE DELL'AMERICA LATINA ED È SENZA DUBBIO UN OSSERVATORIO INTERESSANTE PER IL SETTORE DELLE INFRASTRUTTURE A PEDAGGIO, CON UNA RETE AUTOSTRADALE DI OLTRE 8.000 KM A PEDAGGIO GESTITI DA 140 CONCESSIONARIE; INOLTRE LA DOMANDA DI MOBILITÀ IN MESSICO È CRESCIUTA IN MANIERA ESPONENZIALE NEGLI ULTIMI ANNI, SE SI PENSA CHE NEL PERIODO DAL 1995 AL 2010 IL NUMERO DEI VEICOLI IMMATRICOLATI NEL PAESE È PRATICAMENTE TRIPPLICATO, PASSANDO DA 11 A 34 MILIONI. LA PRIMA GIORNATA CONGRESSUALE SARÀ PERTANTO DEDICATA ALL'ANALISI DI QUESTI SVILUPPI: SI PARLERÀ DEL SISTEMA DI INTEROPERABILITÀ DEL TELEPEDAGGIO APPLICATO IN MESSICO, DEI COLLEGAMENTI TRANSFRONTALIERI CON GLI STATI UNITI, DEL COMMERCIO INTERNAZIONALE, DELLA SECURITY, DELL'ENFORCEMENT, DELLE INIZIATIVE DI CUSTOMER SERVICE A BENEFICIO DEGLI UTENTI DELLE INFRASTRUTTURE A PEDAGGIO MESSICANE. LE ALTRE SESSIONI OFFRIRANNO, COME SEMPRE AVVIENE NEI MEETINGS DELL'IBTTA, UN'ANALISI COMPARATIVA TRA LE REALTÀ DELL'INDUSTRIA A PEDAGGIO NEI VARI PAESI APPARTENENTI ALL'ASSOCIAZIONE INTERNAZIONALE. LE INFORMAZIONI DETTAGLIATE SULL'EVENTO DI CITTÀ

DEL MESSICO, NONCHÉ SU TUTTE LE ATTIVITÀ DELL'IBTTA, SI POSSONO TROVARE SUL SITO ASSOCIATIVO [www.ibtta.org](http://www.ibtta.org)



Summit of the Americas in Mexico City  
October 16 - 18, 2016 | Mexico City, Mexico

FONTE: SITO IBTTA [www.ibtta.org](http://www.ibtta.org)

### PARLAMENTO EUROPEO

► nell'ultima sessione della commissione TRAN prima della pausa estiva, gli eurodeputati hanno nuovamente discusso, tra gli altri temi, il progetto di Relazione d'iniziativa del collega polacco Tomasz Piotr Poreba (Vice Presidente della commissione TRAN e membro del gruppo politico ECR "Conservatori e Riformisti Europei") sul miglioramento dei collegamenti e dell'accessibilità delle infrastrutture di trasporto nell'Europa centrale e orientale. Gli eurodeputati della commissione TRAN hanno poi ascoltato la presentazione delle priorità della neo insediata Presidenza slovacca della UE nel settore dei trasporti. È intervenuto infatti, nella sessione di luglio della commissione TRAN, Roman Brecely, Ministro dei Trasporti, delle Costruzioni e dello Sviluppo regionale della Slovacchia.

### COMMISSIONE EUROPEA

► la UE sta attraversando un periodo politico molto particolare e la sua attenzione è stata prettamente focalizzata, negli ultimi mesi, su alcune specifiche problematiche, assai rilevanti, dalla cui soluzione dipende il futuro stesso della UE, la sua ragion d'essere e la sua integrità: le conseguenze della Brexit, la gestione dei flussi migratori e la lotta contro il terrorismo. Dovendo affrontare questi urgenti problemi, che impegnano tutte le Istituzioni comunitarie a vario titolo, la UE ha rallentato negli ultimi tempi la sua produzione legislativa, con evidente ritardo o comunque rinvio nella presentazione delle varie iniziative legislative e Comunicazioni politiche della Commissione europea nell'ambito dei diversi settori industriali. Ciò ha riguardato anche la politica comunitaria dei trasporti: durante lo scorso mese di luglio infatti la Commissione europea ha presentato una Comunicazione sulla de-carbonizzazione dei trasporti.

### CONSIGLIO

► dallo scorso 1° luglio la Slovacchia è alla guida dell'Unione europea per il secondo semestre dell'anno. Durante la Conferenza di illustrazione del programma, il Ministro slovacco per gli affari esteri ed europei Miroslav Lajčák ha annunciato che il suo Governo ha individuato quattro fondamentali priorità politiche da perseguire, di concerto ovviamente con il programma condiviso dal cosiddetto Trio di Presidenze della UE che dura per l'arco temporale di diciotto mesi: contribuire a rendere l'Europa forte sotto il profilo economico, favorire la realizzazione di un Mercato Unico moderno, portare avanti concrete politiche di immigrazione e di asilo, impegnare l'Europa a livello globale. Quanto al calendario della formazione Trasporti del Consiglio UE, la Presidenza slovacca ha previsto due riunioni del Consiglio il 14 ottobre e il 1° dicembre, nonché una Conferenza di esperti della sicurezza stradale a Bratislava per il prossimo 19 settembre.

### ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

► ha avuto luogo a Boston nello Stato del Massachusetts, dal 24 al 26 luglio scorsi, la decima edizione del Summit annuale dell'IBTTA denominato "Summit on All Electronic Tolling AET, Managed Lanes & Interoperability", evento dedicato all'analisi di tutte le tematiche che afferiscono alla tecnologia applicata all'esazione elettronica del pedaggio, nonché alla gestione delle cosiddette "managed lanes", le corsie autostradali specificatamente adibite alla circolazione di determinati veicoli. 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.

## INDICE

### PARLAMENTO EUROPEO

2

- commissione TRAN - Bruxelles, luglio 2016

### COMMISSIONE EUROPEA

4

- Comunicazione sulla de-carbonizzazione dei trasporti

### CONSIGLIO UE

6

- Presidenza slovacca della UE

### ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

7

- Boston: Summit dell'IBTTA su All Electronic Tolling AET, Managed Lanes & Interoperability

### LEGISLAZIONE E COMUNICAZIONI

9

### CALENDARIO EVENTI

10

### GLOSSARIO

11

## ► commissione TRAN – Bruxelles, luglio 2016

Nell'ultima sessione della commissione TRAN prima della pausa estiva, gli eurodeputati hanno nuovamente discusso, tra gli altri temi, il progetto di **Relazione d'iniziativa** del collega polacco **Tomasz Piotr Poreba** (Vice Presidente della commissione TRAN e membro del gruppo politico ECR "Conservatori e Riformisti Europei") sul **miglioramento dei collegamenti e dell'accessibilità delle infrastrutture di trasporto nell'Europa centrale e orientale**. Il Relatore prende le mosse dall'obiettivo principale delle Reti TEN-T (Reti Transeuropee di Trasporto), ossia sviluppare una rete di trasporto multimodale integrata a livello europeo, attraverso la promozione dell'interconnessione e dell'interoperabilità delle reti nazionali e sottolinea come, grazie agli orientamenti TEN-T e al Meccanismo per collegare l'Europa (CEF), istituiti nel 2013, siano stati finalmente predisposti nella UE i pilastri fondamentali per l'attuazione della politica comunitaria in materia di infrastrutture di trasporto: in virtù dell'apparato regolatorio e finanziario costruito nel 2013 con il CEF, gli Stati membri e l'Unione europea sono chiamati a cooperare e a mettere insieme le loro risorse per elaborare e realizzare progetti volti a ultimare la rete centrale strategica entro il 2030 e la rete globale entro il 2050. Partendo da queste incoraggianti premesse, Poreba chiede tuttavia al Parlamento europeo uno sforzo in più, nel tenere vivo e attivo lo slancio di

questo nuovo processo TEN-T, per poter efficacemente affrontare le sfide ancora aperte in materia di accessibilità e connettività delle infrastrutture di trasporto in quegli Stati membri della UE situati nelle regioni centrali e orientali, quali l'Estonia, la Lettonia, la Lituania, la Polonia, la Repubblica ceca, la Slovacchia, l'Ungheria, la Slovenia, la Croazia, la Romania e la Bulgaria.



FONTE: SITO DEL PROGETTO VIA CARPATIA  
<http://www.viacarpatia.eu/>

E' vero che sin dall'epoca della loro adesione le infrastrutture di trasporto di questi Paesi hanno subito indubbi miglioramenti e ammodernamenti proprio grazie agli aiuti comunitari, purtroppo però ancora ad oggi si registrano, a detta del Relatore, delle lacune in termini di accessibilità e connettività delle infrastrutture di trasporto in tutta l'Unione europea centrale e orientale. Poreba invita il Parlamento europeo a colmare queste lacune per incentivare la crescita dell'economia in questi Paesi e accrescere le opportunità di lavoro per cittadini e imprese, senza contare poi che il mantenimento di collegamenti di trasporto sostenibili

rappresenta anche un elemento fondamentale per garantire la stabilità e la sicurezza del confine orientale dell'Unione europea e dei Balcani occidentali. Secondo Poreba inoltre è necessario dare un nuovo impulso per migliorare la connettività transfrontaliera lungo l'asse nord-sud tra gli Stati membri dell'Europa centrale e orientale, nonché l'accessibilità nelle aree delle regioni orientali. In tale ambito sarebbe opportuno sviluppare ulteriormente il **progetto "Via Carpatia"**, nato nella metà degli anni 2000 come GECT (Gruppo europeo di cooperazione territoriale) e volto a collegare la Lituania alla Grecia (dal porto lituano di Klaipeda sino a quello greco di Salonicco) attraversando la Polonia, la Repubblica ceca, la Slovacchia, l'Ungheria, la Romania e la Bulgaria. Altra priorità, oltre alla Via Carpatia, è poi rappresentata, secondo il Relatore Poreba, dalla necessità di assicurare la navigabilità dei fiumi Elba e Danubio per favorire i collegamenti di trasporto nei Paesi da essi attraversati. Per quanto concerne gli aspetti finanziari, Poreba ha ribadito l'importanza di utilizzare i fondi comunitari esistenti, prevedendo altresì la possibilità di mobilitare investimenti privati. La Relazione d'iniziativa Poreba, sulla quale si attende anche il parere della commissione parlamentare REGI (politica regionale) dati gli evidenti legami tra la politica dei trasporti e la politica di coesione sociale e territoriale, sarà votata in commissione TRAN il prossimo 26

settembre, per poi essere trasmessa al *plenum* del Parlamento europeo probabilmente nel mese di ottobre.

Gli eurodeputati della commissione TRAN hanno poi ascoltato la presentazione delle **priorità della neo insediata Presidenza slovacca della UE nel settore dei trasporti**. E' intervenuto infatti, nella sessione di luglio della commissione TRAN, Roman Breceľy, Ministro dei Trasporti, delle Costruzioni e dello Sviluppo regionale della Slovacchia. Come spiegato in dettaglio anche nella rubrica del Consiglio UE, a pag. 6 del presente Bollettino, per quanto concerne il trasporto stradale, la Presidenza slovacca forse non farà in tempo, nel suo mandato semestrale, a ricevere nuove proposte legislative della Commissione europea, quali ad esempio le *Road Initiatives*, limitandosi assai probabilmente all'analisi della *Strategia europea per una mobilità a basse emissioni*, comunicazione politica della Commissione europea illustrata più diffusamente nella rubrica a pag. 4 del presente Bollettino. A tal riguardo il Ministro Breceľy ha sottolineato tra le priorità del trasporto stradale proprio il tema della decarbonizzazione dei trasporti, unitamente a quello della sicurezza stradale e della revisione della relativa legislazione (sicurezza infrastrutture e sicurezza gallerie), nonché il tema dei veicoli a guida autonoma. Per quel che riguarda gli altri modi di trasporto, il Ministro slovacco ha ricordato l'importanza nei negoziati in corso, su mandato del Consiglio UE Trasporti, per siglare appositi accordi sul trasporto

aereo tra l'UE e vari Paesi terzi. Sempre in materia di aviazione, la Slovacchia si adopererà per coordinare un'azione comune dell'Unione europea sulle emissioni causate dal trasporto aereo, per poterle presentare e difendere nel corso dell'Assemblea Generale dell'Aviazione Civile Internazionale prevista per la fine di settembre del corrente anno.

## ► Comunicazione sulla de-carbonizzazione dei trasporti

L'Unione europea sta attraversando un periodo politico molto particolare e la sua attenzione è stata prettamente focalizzata, negli ultimi mesi, su alcune specifiche problematiche, assai rilevanti, dalla cui soluzione dipende il futuro stesso della UE, la sua ragion d'essere e la sua integrità; si tratta di tre macro temi sostanzialmente: le conseguenze della Brexit, la gestione dei flussi migratori e la lotta contro il terrorismo. Dovendo affrontare questi urgenti problemi, che impegnano tutte le Istituzioni comunitarie a vario titolo, la UE ha effettivamente rallentato negli ultimi tempi la sua produzione legislativa, con evidente ritardo o comunque rinvio nella presentazione delle varie iniziative legislative e Comunicazioni politiche della Commissione europea nell'ambito dei differenti settori industriali. Ciò ha riguardato anche il nostro settore e dunque la politica comunitaria dei trasporti: durante lo scorso mese di luglio infatti la Commissione europea ha presentato una **Comunicazione sulla de-carbonizzazione dei trasporti**, inizialmente prevista per la fine dello scorso anno, il cui titolo per intero è il seguente: COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI **Strategia europea per una mobilità a basse emissioni** (COM 2016/501 def. Del 20.07.2016).

Questa Comunicazione - in ottemperanza agli impegni politici presi dalla UE in seguito agli accordi internazionali siglati in occasione della Conferenza COP21

sul Cambiamento climatico (Parigi, 12 dicembre 2015) - contiene una serie di iniziative, legislative e non, per poter raggiungere entro il 2030 determinati obiettivi ambientali ed energetici, soprattutto per quanto concerne la riduzione di emissioni inquinanti di CO<sub>2</sub> causate dal settore dei trasporti. La Comunicazione sulla de-carbonizzazione dei trasporti, benché presentata dal Commissario per l'azione per il Clima, lo spagnolo Miguel Arias Cañete, è tuttavia frutto del lavoro congiunto delle cinque Direzioni della Commissione europea che si occupano di cambiamenti climatici, di trasporti e mobilità, di energia, di crescita e Mercato Interno, di ambiente, ovvero: la DG CLIMA, la DG MOVE (con la Commissaria ai Trasporti, la slovena Violeta Bulc, i cui servizi hanno dato un notevole contributo alla redazione della Comunicazione), la DG ENER, la DG GROWTH e la DG ENV.

La Comunicazione intende dare un segnale politico, da parte dell'Unione europea, sulla necessità per la UE di procedere verso un obiettivo di azzeramento (o quanto meno di riduzione) delle emissioni di CO<sub>2</sub> entro il 2030, accompagnato dalla progressiva introduzione di veicoli ibridi ed elettrici sul mercato europeo, con evidente riduzione nel consumo di carburante e conseguente incremento nell'utilizzazione di fonti alternative di energia per alimentare i veicoli. L'obiettivo della de-carbonizzazione dei trasporti entro il 2030 dovrebbe essere raggiunto attraverso l'applicazione dei tre seguenti principi: **improvement in vehicles' efficiency**: migliorare l'efficienza

dei veicoli, attraverso una riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e una maggiore diffusione dei veicoli a propulsione elettrica; **development of low emission fuels**: sviluppo e introduzione progressiva sul mercato europeo di carburanti derivanti da fonti alternative e rinnovabili di energia; **management of transportation activity**: gestione delle attività di trasporto attraverso lo sviluppo della multi-modalità, del trasferimento modale (*modal shift*), dei sistemi intelligenti di trasporto e di un efficace sistema di tariffazione delle infrastrutture.

La descritta decisione politica della Commissione europea ha avuto un impatto anche sull'attesa presentazione delle iniziative comunitarie sulla politica europea dei trasporti. Come si ricorderà infatti, 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. Data la nuova situazione descritta, e la scelta di dare un chiaro segnale politico per fronteggiare le conseguenze negative del cambiamento climatico, la Commissione ha preferito optare per un diverso approccio, decidendo di procedere all'elaborazione di singole **Road Initiatives** (iniziative per il settore del trasporto stradale), che saranno prettamente orientate



sugli aspetti ambientali del trasporto (dunque sulla de-carbonizzazione) 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.

Commentando di recente le *Road Initiatives*, la Commissaria Bulc ha detto che contribuiranno anche all'attuazione delle priorità politiche individuate dal Presidente della 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 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 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 emissioni nocive e dunque all'obiettivo di de-carbonizzazione del trasporto; fra le *Road Initiatives* vi sarà pertanto 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](http://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 (cosidetto *EETS – European Electronic Tolling Service*). Peraltro, al fine di assicurare una corretta ed efficiente attuazione dello EETS a 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 la formalità relativa all'avvio di consultazioni pubbliche e di successive valutazioni d'impatto sulle *Road Initiatives*.

Lo scorso 8 luglio infatti, come più volte annunciato dai propri servizi, la DG MOVE ha pubblicato due **consultazioni pubbliche**, rispettivamente sulla **revisione della legislazione relativa alla tariffazione stradale (*Eurovignette*, Direttiva 1999/62/CE e successive modificazioni attraverso le Direttive 2006/38/EC e 2011/76/UE) e sul telepedaggio (Direttiva 2004/52/CE e Decisione 2009/750/CE): le consultazioni sono aperte fino al prossimo 2 ottobre e possono essere consultate e scaricate ai seguenti indirizzi Internet: [http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-eurovignette\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-eurovignette_en.htm) (per la Direttiva Eurovignette) e [http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-eets\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/road/consultations/2016-eets_en.htm) (per la Direttiva e la Decisione "interoperabilità del telepedaggio").**

## ► Presidenza slovacca della UE

Dallo scorso 1° luglio la Slovacchia è alla guida dell'Unione europea per il secondo semestre dell'anno. Durante la Conferenza di illustrazione del programma, il Ministro slovacco per gli affari esteri ed europei Miroslav Lajčák ha presentato il logo della Presidenza, che riprende il tricolore slovacco e richiama forme relative a elementi utilizzati nella comunicazione elettronica dai giovani, per sottolineare, come ha detto il Ministro, che la Slovacchia è un Paese giovane, dinamico e creativo.



FONTE: SITO INTERNET DELLA PRESIDENZA SLOVACCA DELLA UE:  
[HTTP://WWW.EU2016.SK](http://www.eu2016.sk)

Per quel che riguarda nello specifico il Programma della Presidenza, il Ministro Lajčák ha annunciato che il suo Governo ha individuato quattro fondamentali priorità politiche da perseguire, di concerto ovviamente con il programma condiviso dal cosiddetto Trio di Presidenze della UE che dura per l'arco temporale di diciotto mesi:

- Contribuire a rendere l'**Europa forte sotto il profilo economico**: in tale ambito saranno portate avanti iniziative che favoriscano un clima appropriato per incentivare gli investimenti in tutti i settori dell'economia, nel quadro dell'esistente Piano Juncker per il rilancio degli investimenti strategici nella UE.
- Favorire la realizzazione di un **Mercato Unico moderno**: il Mercato Unico è già di per sé uno dei migliori risultati del processo di integrazione europea, ma va ancor di più rafforzato e consolidato, in particolare, secondo la Slovacchia, attraverso l'ulteriore sviluppo di quei grandi

progetti europei che maggiormente siano in grado di unire gli Stati membri, quali l'Unione energetica e il Mercato Unico Digitale.

- Portare avanti **concrete politiche di immigrazione e di asilo**: la crisi migratoria sta mettendo una notevole pressione ai confini esterni dell'Unione, con conseguenze che riguardano soprattutto i sistemi di accoglienza e asilo di alcuni degli Stati membri; è pertanto necessario portare avanti politiche condivise e sostenibili a livello dell'Unione intera, per poter efficacemente far fronte ai flussi migratori.
- Impegnare l'**Europa a livello globale**: è questo un tema ricorrente nei programmi delle Presidenze della UE, ossia rafforzare il peso dell'Unione su scala mondiale, soprattutto alla luce del negoziato transatlantico di cui si è molto sentito parlare negli ultimi mesi e le cui trattative vanno avanti senza ancora giungere ad un risultato concreto.

Le suddette priorità potranno efficacemente essere attuate, secondo la Presidenza slovacca, solo se terranno conto del necessario coinvolgimento dei cittadini europei: il Governo slovacco ritiene infatti che l'obiettivo prioritario della UE è dimostrare ai propri cittadini che i progetti europei comuni hanno un impatto diretto e pratico in termini di miglioramento della qualità di vita per i cittadini stessi. Per queste ragioni è necessario cercare di ottenere dei risultati comuni, omogenei, che superino la frammentazione nazionale e realizzino un Mercato Unico moderno: la Slovacchia ha detto a più riprese che è fondamentale ritrovare la fiducia dei cittadini della UE nel progetto comune europeo, altrimenti

si rischia di proseguire nel pericoloso vortice aperto dalla Brexit.

Per quel che riguarda più specificatamente il **settore dei trasporti** (come già indicato nella rubrica sulle attività del Parlamento europeo a pag. 2 del presente Bollettino) è probabile che la Presidenza slovacca possa solamente elaborare una posizione sulla già citata Comunicazione della Commissione europea in merito alla de-carbonizzazione dei Trasporti (vedasi la rubrica a pag. 4 del presente Bollettino), ma assai difficilmente entro la fine del corrente anno, e dunque entro il termine del mandato slovacco, vi saranno iniziative legislative in materia (le cosiddette *Road Initiatives*), per le quali sarà necessario attendere il 2017, guidato nel primo semestre da Malta e poi dall'Estonia per il secondo semestre, Paese che subentra eccezionalmente alla Gran Bretagna (cui spettava la Presidenza UE per la seconda parte del 2017), avendo il nuovo Governo britannico espressamente rinunciato a svolgere questo ruolo in seguito ai risultati del referendum sulla Brexit.

Quanto al calendario della formazione Trasporti del Consiglio UE, la Presidenza slovacca ha previsto due riunioni del Consiglio TTE (Trasporti, Telecomunicazioni ed Energia): il 14 ottobre e il 1° dicembre. Per quel che riguarda invece le riunioni informali del Consiglio, come da prassi e tradizione focalizzate su un particolare tema, la Presidenza slovacca ha organizzato una Conferenza di esperti della sicurezza stradale a Bratislava per il prossimo 19 settembre: maggiori informazioni possono essere trovate sul sito ufficiale della Presidenza all'indirizzo <http://www.eu2016.sk>

## ► Boston: Summit dell'IBTTA su All Electronic Tolling AET, Managed Lanes & Interoperability

FONTE: SITO IBTTA [www.ibtta.org](http://www.ibtta.org)



Ha avuto luogo a Boston nello Stato del Massachusetts, dal 24 al 26 luglio scorsi, 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 cosiddette "managed lanes", le corsie autostradali specificatamente 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: in tale ambito è stata organizzata una sessione internazionale dal titolo "A Worldwide perspective on communicating interoperability to customers and policy makers", moderata dalla dott.ssa Stocchi dell'AISCAT e alla quale ha preso parte il dott. Del Pizzo di Telepass,

dell'interoperabilità. Alla sessione hanno anche partecipato rappresentanti degli Stati Uniti, del Canada, di Israele e del Messico, dando vita a un vivace dibattito sui diversi gradi di attuazione e sviluppo dell'interoperabilità in questi Paesi.

Un interessante elemento di novità è stato caratterizzato quest'anno a Boston dall'introduzione di sessioni cosiddette "INNOVATION Tech Talks", parafrasando la più nota



FONTE: @IBTTA TWITTER

che ha illustrato in particolare gli aspetti relativi alla comunicazione dei vantaggi derivanti dall'interoperabilità agli utenti, oltre a fornire una panoramica dei risultati del progetto REETS a livello europeo per la realizzazione

dicitura delle *TED Talks (Technology Entertainment Design)* ampiamente diffuse nelle Conferenze del Nord America. Durante queste sessioni gli esperti del settore hanno illustrato temi e progetti legati alla tecnologia applicata al trasporto



stradale, seguendo uno schema di presentazione innovativo e interattivo con il pubblico. In una di queste sessioni è intervenuto

pochi giorni l'IBTTA celebrerà l'84a edizione del suo *Annual Meeting* a Denver, nello Stato del Colorado, dall'11 al 14 settembre

Buddy Croft, Direttore Esecutivo della *Rhode Island Turnpike and Bridge Authority* “ *People, Partnership, Progress*” – “Persone, Collaborazione, Progresso”, a sottolineare il valore aggiunto dell'appartenenza all'IBTTA, volto a sviluppare per l'appunto collaborazione e *partnership* tra i rappresentanti dell'industria mondiale del pedaggio ed a contribuire per quanto possibile al progresso del settore nonché, in una prospettiva più ampia, dell'economia e della società. 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.

Per maggiori informazioni sugli eventi menzionati e più in generale sulle attività dell'IBTTA, visitare il sito [www.ibtta.org](http://www.ibtta.org)

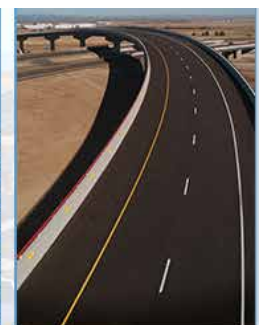


L'ING. SCHINTU, SECONDO DA SX, DURANTE LA SESSIONE TECH TALKS  
 FONTE: @IBTTA TWITTER

il Direttore Generale dell'AISCAT Ing. Massimo Schintu, con una presentazione in merito al funzionamento e alla struttura del sistema centrale italiano utilizzato per l'esazione elettronica del pedaggio lungo la rete autostradale nazionale.

Ricordiamo infine che tra

p.v.; l'evento sarà come consueto preceduto dalle riunioni degli organi direttivi dell'Associazione internazionale (*Board* ed *Executive Committee*), che si terranno dall'8 al 10 settembre 2016. Il Congresso Annuale dell'IBTTA sarà ispirato al tema scelto dal Presidente in carica dell'Associazione per l'anno 2016



People, Partnerships and Progress



## ► GU L

- Regolamento n. 117 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) — Disposizioni uniformi relative all'omologazione dei pneumatici per quanto concerne le emissioni sonore prodotte dal rotolamento e l'aderenza sul bagnato e/o la resistenza al rotolamento [2016/1350]. **GU L 218 del 12.08.2016**
- Regolamento n. 34 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) — Disposizioni uniformi relative all'omologazione dei veicoli per quanto concerne la prevenzione dei rischi di incendio [2016/1428]. **GU L 231 del 26.08.2016**

## ► GU C

- Relazione speciale n. 17/2016 — «Le istituzioni dell'UE possono fare di più per semplificare l'accesso ai loro appalti pubblici». **GU C 257 del 15.07.2016**
- Comunicazione della Commissione — Documento di orientamento della Commissione sulla razionalizzazione delle valutazioni ambientali effettuate a norma dell'articolo 2, paragrafo 3, della direttiva concernente la valutazione dell'impatto ambientale (direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, modificata dalla direttiva 2014/52/UE). **GU C 273 del 27.07.2016**

## ► COM<sup>1</sup>

- COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI Strategia europea per una mobilità a basse emissioni. **COM/2016/0501 final/2 del 20/07/2016**
- Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO relativo alle riduzioni annuali vincolanti delle emissioni di gas a effetto serra a carico degli Stati membri nel periodo 2021-2030 per un'Unione dell'energia resiliente e per onorare gli impegni assunti a norma dell'accordo di Parigi e recante modifica del regolamento (UE) n. 525/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo ad un meccanismo di monitoraggio e comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra e di comunicazione di altre informazioni in materia di cambiamenti climatici. **COM/2016/0482 final - 2016/0231 (COD) del 20/07/2016**

---

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

■ 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](http://www.ibtta.org)

### FUTURI

■ Tampere, Finlandia, 7-8 settembre 2016

**Transport and Transportation Conference**, organizzata dall’Associazione ITS Finlandia, <http://tapahtumat.tieyhdistys.fi/vaylat-liikenne/?lang=en>

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

84<sup>a</sup> edizione dell’Annual Meeting dell’IBTTA **“People, Partnership, Progress”**, [www.ibtta.org](http://www.ibtta.org)

■ Europa, in tutti gli Stati membri, 21 settembre 2016

**European Day Without A Road Death – Giornata europea**

■ Bruxelles, Belgio, 27 settembre 2016

**European Transport Forum**, evento annuale sull’attualità della politica europea dei trasporti organizzato dal *Think Tank* brussellese ETF (*European Transport Forum*), <http://www.europeantransportforum.eu>

■ Bruxelles, Belgio, 28 settembre 2016

**2016 Information Day on the Horizon 2020 “Smart, green and integrated transport”**, Giornata Informativa sul Programma comunitario HORIZON 2020, sezione “Trasporto intelligente, verde e integrato”, organizzata dalla Commissione europea, Direzione Generale “Ricerca e Innovazione”, <http://ec.europa.eu/research/index.cfm?pg=events&eventcode=7D988A71-0B41-3E5A-420495F511712DDB>

■ Qatar, Doha, 27-28 settembre 2016

**Qatar Transport safety Forum**, organizzato dall’IRF (*International Road Federation*), <http://www.irfnet.ch/event.php?id=1&title=IRF%20Events>

■ Melbourne, Australia, 10-14 ottobre 2016

**Conferenza Mondiale ITS - ITS World Conference**, organizzata dall’Associazione ITS Australia, [www.its-australia.com.au/events/2016-its-world-congress-melbourne](http://www.its-australia.com.au/events/2016-its-world-congress-melbourne)

■ Città del Messico, Messico, 16-18 ottobre 2016:

**Global Summit of Mexico**, organizzato dall’IBTTA, [www.ibtta.org](http://www.ibtta.org)

■ Leeds, Regno Unito, 18-20 ottobre 2016

**European Road Infrastructure Congress**, organizzato dall’ERF (*European Road Federation*), <http://www.erf.be/index.php/events>

■ Città del Messico, Messico, 16-18 ottobre 2016

**Intertraffic Mexico**, <http://www.intertraffic.com/en/mexico>

<b>AIPCR:</b>	<i>Association Mondiale de la Route</i> – Associazione Mondiale della Strada
<b>ASEM:</b>	<i>Asia-Europe Meeting</i> forum interregionale Asia – Europa
<b>DG MOVE:</b>	Direzione Generale “Mobilità e Trasporti” - Commissione europea
<b>EFSD:</b>	<i>European Fund for Strategic Investments</i> – Fondo europeo per gli investimenti strategici nelle infrastrutture
<b>EGNOS:</b>	<i>European geostationary navigation overlay system</i> - Sistema geostazionario europeo di navigazione di sovrapposizione
<b>ERF:</b>	<i>European Union Road Federation</i>
<b>EUSALP:</b>	<i>EU Strategy for the Alpine Region</i> – Strategia della UE per la regione alpina
<b>GALILEO:</b>	Programma europeo di radionavigazione satellitare
<b>GNSS:</b>	<i>Global Navigation Satellite System</i> - Sistema satellitare globale di navigazione
<b>GU:</b>	Gazzetta ufficiale dell'Unione europea
<b>IBTTA:</b>	<i>International Bridge Tunnel and Turnpike Association</i>
<b>ITF:</b>	<i>International Transport Forum</i>
<b>ITS:</b>	<i>Intelligent Transport Systems</i> – Sistemi intelligenti di trasporto
<b>ITRE:</b>	Commissione Industria e Ricerca presso il Parlamento europeo
<b>LGTT:</b>	<i>Loan Guarantee Instrument for TEN-T</i> – strumento di garanzia dei prestiti per le TEN-T
<b>OCDE/OCSE:</b>	Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico
<b>PPE:</b>	Gruppo politico del Partito Popolare europeo presso il Parlamento europeo
<b>PPP:</b>	Partenariato Pubblico Privato
<b>PPPI:</b>	Partenariato Pubblico Privato Istituzionalizzato
<b>RTE-T/TEN-T:</b>	Reti transeuropee di Trasporto
<b>TFUE:</b>	Trattato sul funzionamento dell'Unione europea
<b>TRAN:</b>	Commissione Trasporti e Turismo presso il Parlamento europeo
<b>UNECE:</b>	Commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa
<b>UPM:</b>	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](mailto:info@aiscat.it)  
**F** +39 06 47 46 968    **W** [www.aiscat.it](http://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](mailto:INFO@AISCAT.IT))