

Fonte: www.ibtta.org

hosted by
Georgia State Road & Tollway Authority
SMTA

85th Annual Meeting & Exhibition

International Mobility Connections

IBTTA ANNUAL MEETING: *International Mobility Connections*

ATLANTA, 11-13 settembre 2017

L'85ª EDIZIONE DEL CONGRESSO ANNUALE DELL'IBTTA SARÀ ORGANIZZATA AD ATLANTA (GEORGIA) DALL'11 AL 13 SETTEMBRE 2017 E SARÀ ISPIRATA AL TEMA SCELTO DALLA PRESIDENTE DELL'IBTTA EMANUELA STOCCHI PER IL 2017 "INTERNATIONAL MOBILITY CONNECTIONS", A SIGNIFICARE CHE L'INDUSTRIA MONDIALE DEL PEDAGGIO È IMPEGNATA, A LIVELLO GLOBALE, A FORNIRE AI CITTADINI E AGLI UTENTI UNA MOBILITÀ SICURA, INTELLIGENTE ED EFFICACE E CHE L'IBTTA RAPPRESENTA IL LUOGO IDEALE DOVE DISCUTERE DI QUESTI TEMI E FAVORIRE LO SCAMBIO DI INFORMAZIONI E BUONE PRATICHE NELL'AMBITO DEL SETTORE AUTOSTRADALE. IL TEMA PRINCIPALE SARÀ POI, COME CONSUETO, DECLINATO IN UNA SERIE DI SESSIONI SPECIFICHE CHE ANALIZZERANNO IN PARTICOLARE LA MOBILITÀ COME SERVIZIO, LA SICUREZZA

(INTESA COME SAFETY E SECURITY) E LA TECNOLOGIA. QUEST'ULTIMO ASPETTO, LA TECNOLOGIA, SARÀ PARTICOLARMENTE TRATTATO DALLA SOCIETÀ OSPITE DELL'EVENTO, LA GEORGIA STATE ROAD & TOLLWAY AUTHORITY, CHE PORTA AVANTI UNA SERIE DI PROGETTI FOCALIZZATI SULL'APPLICAZIONE DELLE PIÙ RECENTI TECNOLOGIE AL TRASPORTO STRADALE E AI COLLEGAMENTI CON LE AREE URBANE, ATTRAVERSO UN'ATTIVA COLLABORAZIONE CON IL TRASPORTO PUBBLICO.

PER ULTERIORI INFORMAZIONI SUI CONTENUTI DELL'EVENTO E PER LE MODALITÀ DI ISCRIZIONE E PARTECIPAZIONE, VISITARE LA PAGINA [HTTPS://WWW.IBTTA.ORG/EVENTS/85TH-ANNUAL-MEETING-EXHIBITION](https://www.ibtta.org/events/85th-annual-meeting-exhibition) SUL SITO DELL'IBTTA.

PARLAMENTO EUROPEO

▶ durante il mese di maggio si sono svolte due distinte sessioni della commissione TRAN nella sede di Bruxelles del Parlamento europeo. Gli eurodeputati hanno discusso tra gli altri temi la "Strategia europea per una mobilità a basse emissioni", adottata lo scorso anno dalla Commissione europea in quanto Comunicazione propedeutica alla presentazione del Pacchetto stradale o "Europe on the Move". Nella Comunicazione, in ottemperanza agli impegni politici presi dalla UE in seguito agli accordi internazionali siglati in occasione della Conferenza di Parigi COP21 sul Cambiamento climatico, la Commissione ha fornito degli orientamenti politici sulla cosiddetta de-carbonizzazione dei trasporti, preannunciando una serie di iniziative, legislative e non, per poter raggiungere entro il 2030 determinati obiettivi ambientali ed energetici.

COMMISSIONE EUROPEA

▶ lo scorso 31 maggio la Commissione europea ha presentato l'atteso pacchetto stradale definito "Europe on the Move", documento di revisione della politica comunitaria dei trasporti, più volte annunciato dai servizi della Commissione e dalla stessa Commissaria ai Trasporti Violeta Bulc. Le proposte contenute nel pacchetto sono assai ampie e intendono portare avanti una vasta riforma della politica comunitaria dei trasporti. Sostanzialmente il documento fa riferimento agli accordi di Parigi sul cambiamento climatico e comprende anche un ampio capitolo sui cosiddetti aspetti sociali del trasporto, 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 e all'utilizzazione del tachigrafo digitale.

CONSIGLIO

▶ nella recente sessione dell'8 e 9 giugno scorsi, ultima sotto l'egida della Presidenza maltese dell'Unione europea, il Consiglio UE Trasporti ha analizzato diverse tematiche afferenti alla politica comunitaria dei trasporti. I Ministri hanno anzitutto accolto con favore il pacchetto stradale Europe on the Move presentato pochi giorni prima dalla Commissione europea, invitando tuttavia gli Stati membri a valutare attentamente, nel corso dell'iter di approvazione, alcuni elementi fondamentali del pacchetto stradale, soprattutto per quel che riguarda l'impatto sociale, economico e ambientale degli stessi. Il Consiglio ha poi adottato delle Conclusioni politiche sulla sicurezza stradale, per approvare definitivamente, e attraverso una procedura formale, quanto condiviso nel corso delle riunioni ministeriali informali svoltesi a Malta nel mese di marzo del corrente anno.

ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

▶ la 45ª edizione delle Giornate di Studio e di Informazione dell'ASECAP ha avuto luogo a Parigi dal 29 al 31 maggio scorsi ed è stata organizzata dall'associata francese ASFA di concerto con il Segretariato dell'ASECAP. Il programma, dal titolo "The concession model in the de-carbonization era: preparing the infrastructure of the future", è stato focalizzato sulla strategia dell'Unione europea relativa alla de-carbonizzazione del trasporto e su come le autostrade europee in concessione siano in grado di contribuire al conseguimento degli obiettivi comunitari. Nella sessione di apertura ha fatto gli onori di casa il Presidente uscente dell'ASECAP, il portoghese José Braga, a cui si è avvicendato lo spagnolo Julián Nuñez, Presidente di SEOPAN, che guiderà l'ASECAP sino a maggio del 2018. Il prossimo anno l'evento annuale dell'Associazione europea si svolgerà in Slovenia.

INDICE

PARLAMENTO EUROPEO

2

- commissione TRAN – Bruxelles, maggio 2017

COMMISSIONE EUROPEA

4

- Adozione del pacchetto stradale "Europe on the Move"

CONSIGLIO UE

7

- Consiglio UE Trasporti: nuovi obiettivi comunitari per la sicurezza stradale

ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

9

- ASECAP STUDY AND INFORMATION DAYS, Parigi 29-31 maggio 2017

LEGISLAZIONE E COMUNICAZIONI

13

CALENDARIO EVENTI

14

GLOSSARIO

15

► commissione TRAN – Bruxelles, maggio 2017

Durante il mese di maggio si sono svolte due distinte sessioni della commissione TRAN nella sede di Bruxelles del Parlamento europeo. Gli eurodeputati hanno discusso tra gli altri temi la Strategia europea per una mobilità a basse emissioni, adottata lo scorso anno dalla Commissione europea in quanto Comunicazione propedeutica alla presentazione del Pacchetto stradale o “Europe on the Move” di cui tratteremo più diffusamente nella rubrica del presente Bollettino dedicata alla Commissione europea a pag. 4. Come si ricorderà, nel luglio del 2016 è stata adottata la Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale e al Comitato delle Regioni dal titolo “Strategia europea per una mobilità a basse emissioni” (COM 2016 – 501 del 20.07.2016), nella quale, in ottemperanza agli impegni politici presi dalla UE in seguito agli accordi internazionali siglati in occasione della Conferenza di Parigi COP21 sul Cambiamento climatico, la Commissione ha fornito degli orientamenti politici sulla cosiddetta de-carbonizzazione dei trasporti, preannunciando 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 CO₂ causate dal settore dei trasporti. La Comunicazione, 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, la DG ENER, la DG GROWTH e la DG ENV, intendeva 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 CO₂ entro il 2030, accompagnato dalla progressiva introduzione di veicoli ibridi ed elettrici sul mercato europeo, con



FONTE: © EUROPEAN UNION 2017, SITO DELLA COMMISSIONE TRAN <http://www.europarl.europa.eu/committees/it/tran/home.html>

evidente riduzione nel consumo di carburante e conseguente incremento nell’utilizzazione di fonti alternative di energia per alimentare i veicoli. Secondo la Comunicazione 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 CO₂ 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.

Come da procedura, la Comunicazione è stata affidata all’analisi delle singole Istituzioni comunitarie e, non essendo un documento legislativo ma di carattere prettamente politico, il Parlamento europeo si è espresso sul testo con una Relazione d’iniziativa, il cui responsabile è l’eurodeputato olandese Bas Eickhout del gruppo dei Verdi. Il Relatore e la commissione TRAN, nel considerare il documento, hanno espresso parere favorevole all’approccio politico della Commissione europea in materia e hanno sottolineato l’importanza che le indicazioni contenute nella Comunicazione rivestono proprio adesso, dato che le Istituzioni europee si apprestano ad analizzare il pacchetto stradale “Europe on the Move”. La commissione TRAN ha inoltre sottolineato la necessità di avere un approccio olistico al tema della mobilità a basse emissioni, che coinvolga più commissioni parlamentari, più Direzioni della Commissione europea e più rappresentanti della società civile

e di diversi settori economici; una particolare attenzione infine, secondo gli eurodeputati della commissione TRAN, dovrebbe essere accordata al tema della digitalizzazione e della multimodalità nell'ambito dei trasporti. La Relazione d'iniziativa sarà probabilmente votata in sessione TRAN a settembre prossimo per essere poi trasmessa al *plenum* del Parlamento europeo per adozione.

Quanto al pacchetto stradale vero e proprio, *Europe on the Move*, la Commissaria ai Trasporti Bulc lo discuterà con la commissione TRAN nella seconda metà di giugno a Bruxelles e di questo dibattito forniremo un resoconto nella prossima edizione del nostro Bollettino.

► Adozione del pacchetto stradale “Europe on the Move”



FONTE: PAGINA WEB DI “EUROPE ON THE MOVE” NEL SITO DELLA DG MOVE, COMMISSIONE EUROPEA: [HTTPS://EC.EUROPA.EU/TRANSPORT/MODES/ROAD/NEWS/2017-05-31-EUROPE-ON-THE-MOVE_EN](https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-05-31-europe-on-the-move_en)

Lo scorso 31 maggio la Commissione europea ha presentato l’atteso “Pacchetto stradale”, definito “**Europe on the Move**” (l’Europa in movimento) documento di revisione della politica comunitaria dei trasporti, più volte annunciato dai servizi della Commissione e dalla stessa Commissaria ai Trasporti Violeta Bulc. La presentazione è stata fatta dinanzi al *plenum* del Parlamento europeo riunito in mini sessione plenaria a Bruxelles, seguita poi da una Conferenza stampa, da parte dei Commissari interessati al dossier: il Commissario slovacco Šefcovic, incaricato della politica energetica europea, la Commissaria belga Thyssen, responsabile dell’occupazione e delle politiche sociali e ovviamente la Commissaria Bulc.

Le proposte contenute nel pacchetto stradale sono assai ampie e intendono portare avanti una vasta riforma della politica comunitaria dei trasporti. Sostanzialmente il documento fa riferimento agli accordi di Parigi sul cambiamento climatico – a tal riguardo in conferenza stampa il Commissario Šefcovic ha ricordato come un quarto delle emissioni

dei gas a effetto serra provengano dal settore stradale - e comprende anche un ampio capitolo sui cosiddetti aspetti sociali del trasporto, 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 inerenti il rispetto degli orari di guida e di riposo degli autotrasportatori.

I tre Commissari hanno detto che gli obiettivi sostanziali del Pacchetto stradale intendono migliorare le condizioni di occupazione nel settore e la situazione sociale dei lavoratori, nonché promuovere, allo stesso tempo, una tariffazione intelligente in Europa e una mobilità pulita.

L’intero documento può essere consultato in tutte le lingue comunitarie ufficiali, al seguente indirizzo Internet: https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-05-31-europe-on-the-move_en

Europe on the Move contiene le seguenti proposte:

- Proposta di modifica al Regolamento 2009/1071, che stabilisce

norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l’attività di trasportatore su strada e al Regolamento 2009/1072, che fissa norme comuni per l’accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada, al fine di adattare i due testi legislativi ai più recenti sviluppi del settore;

- Proposta di modifica alla Direttiva 2006/22 sull’armonizzazione della legislazione sociale nel trasporto stradale;
- Proposta di modifica ai Regolamenti 2006/561 sugli orari di guida e di riposo degli autostrada e 165/2014 sull’utilizzazione del cronometro tachigrafo;
- Proposta di modifica alla Direttiva 2006/1 per l’utilizzazione di veicoli affittati senza conducente per il trasporto stradale di merci;
- Proposta di modifica alla Direttiva 1999/62 c.d. “Eurovignette” e successive modifiche della stessa, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l’uso di alcune infrastrutture;

- Proposta di modifica alla Direttiva 2004/52 concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione (rifusione);
- Proposta di Regolamento sul monitoraggio e sulla dichiarazione di CO₂ e consumo di carburanti dei nuovi veicoli professionali;
- Documento di consultazione delle parti sociali su un'eventuale revisione della Direttiva orario di lavoro nel trasporto stradale.

La Commissaria Bulc, nel commentare l'insieme delle proposte, ha detto che un forte settore dei trasporti è 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, ha aggiunto la Commissaria, 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.

Quanto al tema della **tariffazione stradale**, specificamente trattato nella proposta di revisione della Direttiva cosiddetta "Eurovignette", la Commissaria ha ricordato l'importanza della tariffazione stradale per contribuire alla riduzione delle emissioni nocive e dunque all'obiettivo di

de-carbonizzazione del trasporto. 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

3 ruote. Entrano inoltre a far parte della Direttiva anche i veicoli leggeri e i veicoli pesanti adibiti al trasporto di passeggeri e non più solo i veicoli pesanti per il trasporto merci. Viene inoltre specificato che nell'ambito dei costi dell'infrastruttura è possibile



I TRE COMMISSARI SEFCOVIC (ENERGIA), BULC (TRASPORTI) E THYSSEN (AFFARI SOCIALI E OCCUPAZIONE) DURANTE LA CONFERENZA STAMPA DI PRESENTAZIONE DI EUROPE ON THE MOVE A BRUXELLES. FONTE: COMMISSIONE EUROPEA <https://ec.europa.eu>

inquina paga". In tale ottica la Commissione 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 prevede dunque un periodo 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.

L'ambito di applicazione della futura nuova Direttiva "Eurovignette", stando al testo pubblicato in *Europe on the move*, viene esteso a tutti i tipi di veicoli, restando esclusi solo i veicoli a 2 o

includere ogni spesa sostenuta dal gestore dell'infrastruttura stessa che sia volta a ridurre problemi legati a inquinamento acustico, sicurezza stradale e protezione ambientale.

La disciplina sulla tariffazione stradale deve inoltre, secondo la Commissione europea, tener conto della questione relativa all'**interoperabilità del telepedaggio**, attualmente realizzabile com'è noto 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*). In tale quadro, 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**, motivo per cui, nella nuova proposta di revisione della Direttiva 2004/52 sull'interoperabilità dei sistemi di esazione elettronica del pedaggio, vi è una trattazione specifica del tema delle frodi da pedaggio, essendo la nuova Direttiva volta ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione europea, il che ci sembra un aspetto assai importante soprattutto per il nostro settore.

Torneremo più volte sul tema del Pacchetto stradale o *Europe on the Move* comunque lo si voglia definire, dato che contiene una serie di elementi significativi per il nostro settore e più in generale per il trasporto stradale. Al momento è opportuno sottolineare che per quanto riguarda l'avvio del vero e proprio iter legislativo sarà necessario attendere il 2018, poiché la prossima Presidenza della UE non ha manifestato interesse a portare avanti il dossier tra le sue priorità politiche. Effettivamente le proposte contenute nel pacchetto *Europe on the Move* sono state contestualmente presentate e trasmesse a Parlamento europeo e Consiglio, ma la prossima Presidenza della UE affidata all'Estonia (che sostituisce la Gran Bretagna dopo la Brexit) non le ha messe come priorità politica e dunque si dovrà attendere il 2018 per l'avvio della procedura legislativa e probabilmente il 2019 per la conclusione di tutto l'iter, considerando però che nel 2019

si procederà anche al rinnovo del Parlamento europeo, dunque l'orizzonte temporale per l'adozione legislativa di tutto il Pacchetto stradale si sposta ancora più avanti: da parte nostra saremo vigili e puntuali nel monitorarne gli sviluppi e riferirne sul nostro Bollettino.

► Consiglio UE Trasporti: nuovi obiettivi comunitari per la sicurezza stradale

Nella recente sessione estiva dell'8 e 9 giugno scorsi, ultima sotto l'egida della Presidenza maltese dell'Unione europea, il Consiglio UE Trasporti ha analizzato diverse tematiche afferenti alla politica comunitaria dei trasporti. I Ministri hanno anzitutto accolto con favore il pacchetto stradale *Europe on the Move* presentato pochi giorni prima dalla Commissione europea (vedasi la rubrica del presente Bollettino a pag. 4), invitando tuttavia gli Stati membri a valutare attentamente, nel corso dell'iter di approvazione, alcuni elementi fondamentali del pacchetto stradale, soprattutto per quel che riguarda l'impatto sociale, economico e ambientale degli stessi. Il Consiglio ha poi approvato un orientamento generale sull'aggiornamento delle norme relative alla formazione e alla qualificazione dei conducenti professionali di autocarri e autobus, volte a garantire maggiore sicurezza nella formazione e a migliorare il riconoscimento delle qualifiche professionali ottenute in un altro paese dell'UE.

Infine, le delegazioni ministeriali riunite a Bruxelles hanno adottato delle **Conclusioni politiche sulla sicurezza stradale**, per approvare definitivamente, e attraverso una procedura formale, quanto condiviso nel corso delle riunioni ministeriali informali svoltesi a Malta nel mese di marzo del corrente anno, che avevano portato all'adozione di una Dichiarazione comune sulla sicurezza stradale, la **Dichiarazione de La Valletta**, alla cui redazione anche l'ASECAP ha fornito il suo contributo (vedasi edizione n 86 del Bollettino a pag. 4).

Nelle conclusioni sulla sicurezza stradale il Consiglio UE stabilisce l'obiettivo di dimezzare entro il 2030 il numero di feriti gravi sulle strade europee rispetto al valore di riferimento del 2020.

I ministri dei trasporti degli Stati membri dell'Unione europea concordano sul fatto che, non ostante si sia registrata una tendenza costante verso il conseguimento dell'obiettivo comune di dimezzare il numero di vittime della strada tra il 2010 e il 2020, tuttavia negli ultimi anni i tassi di riduzione delle vittime della strada sono rimasti stabili e suscita particolare preoccupazione il numero di decessi e di lesioni gravi soprattutto tra pedoni e ciclisti. L'obiettivo comunitario diventa dunque sempre più difficile da raggiungere se non vengono posti in essere ulteriori sforzi da parte degli Stati membri, delle Istituzioni, dei cittadini e degli operatori; è un problema che interessa tutti, poiché la sicurezza stradale – come è stato ribadito dal Consiglio UE – rappresenta una responsabilità condivisa sulla base del principio di sussidiarietà, richiedendo un intervento congiunto e concreto da parte delle istituzioni dell'Unione europea, degli Stati membri, degli enti regionali e locali, dell'industria e della società civile.

Il Consiglio UE Trasporti ha ribadito che gli interventi volti a migliorare la sicurezza stradale non dovrebbero essere realizzati solamente in funzione del numero delle vittime della strada, poiché un dato allarmante sulle strade è costituito anche dal numero dei feriti gravi, che attualmente in Europa supera di cinque volte quello dei

decessi sulle strade. Tenendo conto di ciò, occorre dunque stabilire un ambizioso obiettivo globale, nel quadro della Risoluzione dell'Assemblea generale delle Nazioni Unite sul miglioramento della sicurezza stradale nel mondo. Tale obiettivo deve essere monitorato mediante dati comparabili e affidabili, comunicati avvalendosi di una definizione comune a livello europeo, tema sul quale anche l'ASECAP si è espressa più volte e ha offerto la propria collaborazione alle Istituzioni europee.

I Ministri hanno inoltre ricordato la necessità di intervenire sui comportamenti umani, sullo stile di guida degli utenti: l'eccesso di velocità, la guida in stato di ebbrezza o sotto l'influsso di sostanze stupefacenti e la distrazione o la stanchezza durante la guida continuano infatti ad essere le principali cause di incidenti stradali. Già esistono degli strumenti che permetterebbero una migliore attuazione del codice della strada sia negli Stati membri sia a livello transfrontaliero, nonché una migliore formazione e sensibilizzazione degli utenti della strada: questi strumenti vanno applicati da parte di tutti gli Stati membri in tempi rapidi.

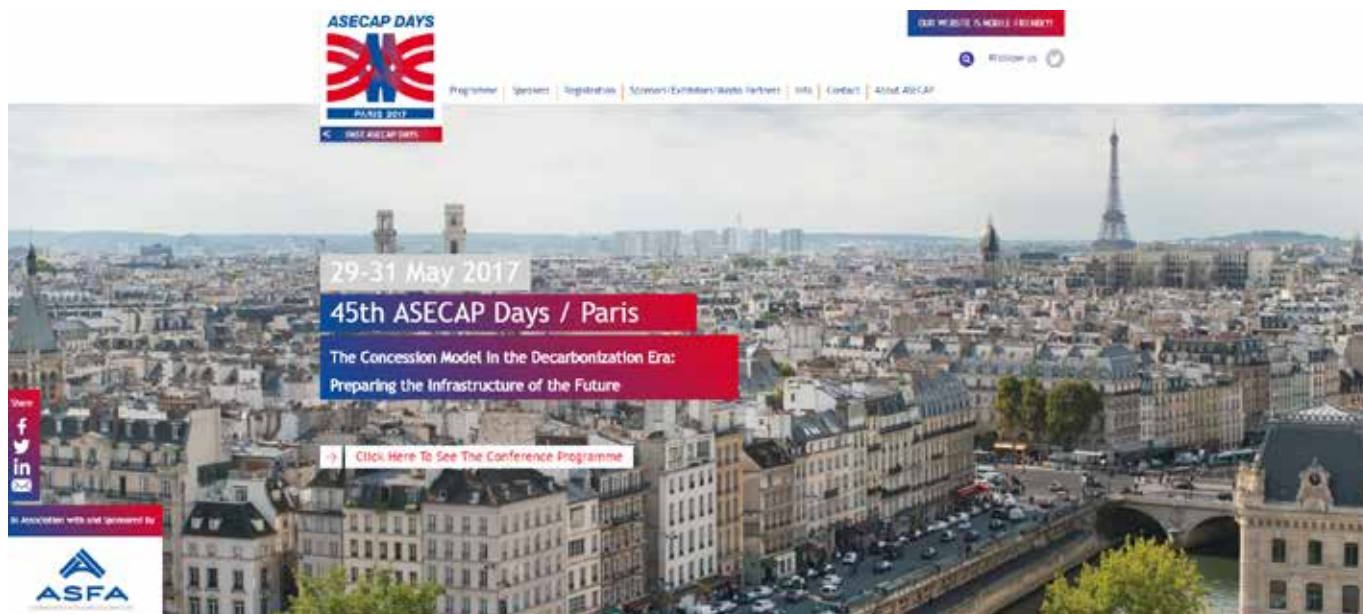
Il Consiglio UE Trasporti ha concluso infine i suoi orientamenti politici chiedendo una serie di impegni a tutti gli Stati membri UE, in particolare: intensificare la cooperazione tra Stati membri, comprese le autorità competenti, nonché con la società civile, gli istituti di ricerca e il settore privato, soprattutto per quanto riguarda i piani e le strategie in materia

di sicurezza stradale; migliorare la sicurezza degli utenti della strada attraverso lo sviluppo di infrastrutture stradali più sicure, tenendo conto della possibilità di estendere l'applicazione dei principi relativi alla gestione della sicurezza delle infrastrutture anche alle strade non appartenenti alla Rete transeuropea dei trasporti (TEN-T); garantire l'effettiva diffusione del sistema di chiamata d'emergenza *e-Call* e ridurre i tempi di soccorso; stabilire l'obiettivo di dimezzare entro il 2030 il numero di feriti gravi nell'Unione europea rispetto al valore di riferimento del 2020 avvalendosi di una definizione comune e nel quadro di una strategia globale in materia di sicurezza stradale per il periodo in questione; continuare a porre in essere misure volte a garantire cure post-incidente, riabilitazione precoce e reintegrazione sociale delle vittime di incidenti stradali; far applicare in modo efficace le norme di sicurezza stradale e fornire sostegno agli organismi preposti all'applicazione del codice della strada, anche attraverso la cooperazione e lo scambio di migliori pratiche, in particolare per quanto riguarda l'eccesso di velocità, la guida in stato di ebbrezza o sotto l'influsso di sostanze stupefacenti, il mancato rispetto dei semafori e delle norme di segnaletica stradale, la distrazione alla guida e il mancato utilizzo di dispositivi di protezione; promuovere, di concerto con la Commissione europea, una cultura della sicurezza stradale a livello europeo fondata su valori comuni

e migliorare il comportamento degli utenti della strada attraverso attività costanti ed efficaci di formazione e sensibilizzazione rivolte a diversi gruppi, tenendo conto delle esigenze specifiche degli utenti della strada vulnerabili nonché dei conducenti professionali; infine, sostenere la diffusione di veicoli connessi e automatizzati compatibili e interoperabili e soprattutto aventi comprovati benefici in termini di sicurezza, come indicato nella Dichiarazione di Amsterdam sui veicoli connessi e autonomi e nella strategia della Commissione per i Sistemi di trasporto intelligenti cooperativi (C-ITS)¹.

1 - COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI Una strategia europea per i sistemi di trasporto intelligenti cooperativi, prima tappa verso una mobilità cooperativa, connessa e automatizzata. **COM (2016) 766 fin. del 30.11.2016**

► ASECAP STUDY AND INFORMATION DAYS – PARIGI, 29-31 MAGGIO 2017



FONTE: www.asecap.com e www.asecapdays.com

La 45a edizione delle Giornate di Studio e di Informazione dell'ASECAP ha avuto luogo a Parigi dal 29 al 31 maggio scorsi ed è stata organizzata dall'associata francese ASFA di concerto con il Segretariato dell'ASECAP. Il programma, dal titolo *"The concession model in the de-carbonization era: preparing the infrastructure of the future"*, è stato focalizzato sulla strategia dell'Unione europea relativa alla de-carbonizzazione del trasporto e su come le autostrade europee in concessione siano in grado di contribuire al conseguimento degli obiettivi comunitari.

Nella sessione di apertura ha fatto gli onori di casa il Presidente uscente dell'ASECAP, il portoghese José Braga, a cui si è avvicinato lo spagnolo Julián Nuñez, Presidente di SEOPAN, che guiderà l'ASECAP sino a maggio del 2018. Sono poi intervenuti Jean Mesqui, Presidente dell'ASFA, il Segretario Generale dell'ASECAP Kallistratos Dionelis e, in rappresentanza del Governo

francese, François Poupard, Direttore Generale Infrastrutture e Trasporti presso l'omonimo Ministero francese. Poupard ha parlato della de-carbonizzazione e ha menzionato i *"plans de relance autoroutiers"*, i piani di rilancio di alcune concessionarie francesi, che hanno ottenuto un allungamento del periodo concessorio – previo accordo con le Istituzioni comunitarie - a fronte di investimenti volti a tutelare l'ambiente (nell'ottica della de-carbonizzazione per l'appunto) e a migliorare la circolazione e i servizi di mobilità lungo le arterie autostradali, soprattutto per quel che riguarda i collegamenti con i centri urbani dell'hexagone. Poupard ha ricordato l'importanza della concertazione che ha caratterizzato l'adozione dei piani di rilancio e che è stata introdotta proprio dal settore autostradale circa venti anni fa attraverso l'efficace strumento del *débat public*, volto a integrare e coinvolgere la società civile e gli *stakeholders* nelle decisioni relative

alla progettazione e alla realizzazione di grandi opere infrastrutturali. In tale quadro, Jean Mesqui ha ricordato come sia importante assicurare maggiore flessibilità allo strumento della concessione: i concessionari sono infatti impegnati a garantire agli utenti una mobilità di qualità, sostenibile, sicura ed efficace, rispettosa dell'ambiente e investono costantemente nel miglioramento dell'infrastruttura, soprattutto attraverso l'utilizzazione e l'applicazione delle più moderne tecnologie. Proprio in ragione di tutto ciò, le Istituzioni nazionali e comunitarie dovrebbero, come è stato sottolineato anche da molti rappresentanti ASECAP, riconoscere la portata e il ruolo dello strumento della concessione nel conseguire gli obiettivi comunitari della de-carbonizzazione e accordargli maggiore flessibilità.

Le Giornate ASECAP sono state inoltre l'occasione per ribadire e rafforzare i già stretti legami di cooperazione tra l'Associazione

europea e l'IBTTA, l'International Bridge Tunnel and Turnpike Association, rappresentata a Parigi dalla Presidente Emanuela Stocchi e dal CEO Patrick Jones. La dott.ssa Stocchi ha ricordato la lunga collaborazione tra l'ASECAP e l'IBTTA, ripercorrendone le tappe: la firma di un Protocollo d'Intesa e cooperazione nel 2004, la redazione di una Dichiarazione congiunta sui benefici del pedaggio nel 2013 e l'organizzazione congiunta di eventi internazionali nel corso degli anni, ricordando altresì che il prossimo ottobre l'IBTTA organizzerà a Roma un Summit Internazionale proprio con il supporto istituzionale dell'ASECAP. La dott.ssa Stocchi ha poi sottolineato il tema che ha scelto per il suo anno di Presidenza all'IBTTA: "International Mobility Connections", affermando che, a prescindere dall'essere in Nord America, in Europa, o in un'altra parte del mondo, coloro che operano nel settore del pedaggio sono tutti impegnati a promuoverne i benefici e, benché provengano da diversi Paesi, da culture e situazioni politiche differenti, ciò non di meno credono tutti nel valore del trasporto finanziato con il pedaggio. L'industria mondiale del pedaggio è infatti impegnata, a livello globale, a fornire ai cittadini e agli utenti una mobilità sicura, intelligente ed efficiente. Questo tema è stato ulteriormente ribadito nel corso di una sessione congiunta USA/UE focalizzata sulle principali priorità politiche delle due Associazioni, ASECAP e IBTTA, nonché sulle loro iniziative e attività volte a promuovere il pedaggio e il principio "chi usa paga". I relatori di questa sessione, Patrick Jones, Kallistratos Dionelis e Klaus Schierhackl, hanno

parlato delle storie di successo dei due continenti, dimostrando che il pedaggio non è solo un principio politico o un obiettivo, ma è anche qualcosa di reale, di tangibile e con una lunga e comprovata storia di risultati positivi.

Nel corso delle Giornate ASECAP 2017 sono stati come sempre affrontati i più importanti e attuali temi per il settore: la sicurezza stradale, lo sviluppo degli ITS, il finanziamento delle infrastrutture stradali, l'interoperabilità dei sistemi

dei clienti, nonché sulla gestione e sulla stabilità economico-finanziaria degli operatori autostradali. Palmore ha sottolineato che il problema principale non è "se" le società autostradali subiscano attacchi informatici ma "quando" ciò possa avvenire. Solo negli Stati Uniti vi sono state nel 2015 ben 2.000 intrusioni informatiche in vari settori economici e industriali e sono stati spesi circa 15 milioni di dollari per porre rimedio a ciascuno di questi casi. Peraltro gli *hackers* non sono



LA SESSIONE DI APERTURA DELLE GIORNATE ASECAP 2017 CON IL PRESIDENTE DELL'ASFA JEAN MESQUI CHE DÀ IL BENVENUTO A PARIGI AI DELEGATI. FONTE: www.asecapdays.com @LOUISDAVID

di esazione elettronica del pedaggio, i servizi innovativi di mobilità offerti agli utenti. A Parigi inoltre l'ASECAP ha proposto l'analisi della tematica relativa alla *cyber-security*, con la partecipazione di un esperto internazionale di eccezione in materia, Malcolm Palmore, agente speciale della Divisione *Cyber* presso la sede della FBI di San Francisco, in California. Nella sessione si è parlato dunque degli attacchi informatici, senza dubbio non drammatici come quelli terroristici, ma aventi un impatto negativo sulla vita e sulla sicurezza economica

sempre e solamente dei singoli individui, ma spesso si tratta di vere e proprie organizzazioni che intendono bloccare lo sviluppo e la commercializzazione di un determinato prodotto ad esempio. Un altro problema, ha detto Palmore, è rappresentato dal cosiddetto "detection deficit", ossia dal tempo medio necessario ad una società per realizzare di essere stata oggetto di un attacco informatico, tempo che in genere è di circa otto mesi, durante i quali i dati sensibili possono essere già stati rubati o compromessi. Palmore ha

dunque sottolineato l'importanza della prevenzione e soprattutto della formazione del personale: la Divisione per la quale lavora nella FBI

needs and trends - preparing the infrastructure of the future: what are the solutions". Nel corso del dibattito, moderato dal vivace e

settore pubblico, investimenti volti a riqualificare e migliorare le infrastrutture viarie esistenti e a potenziare l'utilizzazione delle tecnologie stradali più all'avanguardia. A tal proposito, è intervenuto il senatore francese del Dipartimento dell'Ourthe Louis-Jean de Nicolay, il quale ha affermato che tra gli obiettivi della nuova amministrazione Macron vi è anche il miglioramento della rete, che dovrà avvenire, secondo de Nicolay, nel rispetto degli adempimenti contrattuali. Hanno partecipato al dibattito anche un rappresentante della Commissione europea, DG ECFIN (Affari Economici e Finanziari) e un rappresentante della BEI (Banca europea per gli Investimenti), il quale ha ricordato come la BEI investa in progetti infrastrutturali da sempre e si stia concentrando, in tempi più recenti, su progetti relativi alla mobilità urbana, che contribuiscano a ridurre la congestione nelle città, a risolvere i problemi di parcheggio, di tutela dell'ambiente, di sicurezza stradale. L'accento alla mobilità urbana ha dato il destro ai rappresentanti delle concessionarie autostradali



LA SESSIONE CONGIUNTA ASECAP-IBTTA SUL PEDAGGIO IN EUROPA E IN NORD AMERICA.
 FONTE: www.asecapdays.com @LOUISDAVID

organizza al riguardo dei seminari educativi sul tema, affinché le varie società e imprese siano preparate con personale specializzato e con le risorse necessarie a fronteggiare possibili attacchi informatici. Alcuni relatori hanno poi messo in evidenza la peculiarità delle società autostradali e degli operatori che gestiscono dati relativi all'esazione elettronica del pedaggio, ai sistemi ITS, che hanno dei veri e propri dipartimenti dedicati ai contatti con i clienti, forse sarebbe opportuno prevedere per questo tipo di attività e operazioni dei sistemi di sicurezza appositamente studiati per la protezione di questi dati sensibili e quindi realizzare delle *security zones* separate dal resto della gestione.

Un'altra interessante sessione delle Giornate ASECAP ha analizzato il tema del finanziamento delle infrastrutture stradali *"Financing new mobility*

preparato giornalista britannico Alex Taylor, è stato sottolineato che il trasporto stradale in Europa muove il 72% dei passeggeri e il 60% delle merci, il che dimostra che si tratta della modalità di trasporto ancora preferita dai cittadini privati e anche dal trasporto commerciale. Per queste ragioni è necessario prevedere, anche da parte del



PATRICK JONES INVITA I DELEGATI ALL'IBTTA INTERNATIONAL SUMMIT DI ROMA, EVENTO CHE AVRÀ IL SUPPORTO DELL'ASECAP.

presenti come relatori nella sessione, a illustrare le loro attività al riguardo: José Louis Giménez Sevilla, direttore Sviluppo industriale del gruppo Abertis, Amélia Rung, responsabile dello sviluppo delle concessioni di Vinci e Bill Halkias, Presidente dell'associazione greca delle concessionarie autostradali Hellastron, nonché primo Vice Presidente dell'ASECAP. Il rappresentante di Abertis ha

Vinci è intervenuta in tal senso, ricordando che Vinci sta portando avanti un progetto di integrazione con il trasporto pubblico locale, attraverso l'assegnazione di una corsia autostradale agli autobus e questo è solo l'inizio di una crescente collaborazione tra gli operatori autostradali e le amministrazioni pubbliche urbane. Sulle nuove sfide tecnologiche è poi intervenuto Bill Halkias, il quale ha

e di comune beneficio tanto per l'economia quanto per la comunità e la società civile.

Vi è stata inoltre, nel corso delle Giornate ASECAP, una sessione dedicata ai recenti sviluppi sull'interoperabilità dei sistemi di esazione elettronica del pedaggio, moderata da Bruno de la Fuente, Direttore del Dipartimento concessioni presso la spagnola SEOPAN e Presidente del COPER I, Comitato permanente dell'ASECAP sul pedaggio e sulle concessioni. Nel corso della sessione Hubert Resch, Direttore di ASFINAG International e leader dell'ormai concluso progetto REETS sull'interoperabilità regionale del telepedaggio europeo, ha parlato del progetto regionale REETS e ha descritto i contenuti della *EETS Information Platform*, gestita dall'ASECAP e dalla Commissione europea, volta a fornire assistenza tecnica nella fase di implementazione del servizio, svolgendo un importante ruolo di raccordo e coordinamento fondamentale per tutti i soggetti interessati al Servizio europeo di telepedaggio: operatori, fornitori del servizio e utenti, che potranno in tal modo fare riferimento, per le loro operazioni di telepedaggio, ad un'unica Piattaforma Informativa che fornisce informazioni aggiornate, agevola lo scambio di buone pratiche e offre un vero e proprio servizio di *help desk* (i dettagli sulle attività e sul funzionamento delle piattaforma sono consultabili sul sito <http://eetsinfoplatfrom.eu/index.php>).

Molti dunque quest'anno gli spunti interessanti, e dobbiamo dire anche innovativi rispetto alle edizioni passate, delle Giornate ASECAP, che si confermano



La sessione sulla cyber-security moderata da Christophe Boutin, Vice Direttore dell'ASFA, alla quale ha preso parte Malcolm Palmore

parlato dei nuovi sviluppi della mobilità, delle nuove tecnologie, della necessità di tener conto dei collegamenti con i nodi urbani anche da parte dei gestori autostradali: secondo Giménez Sevilla dobbiamo cambiare la nostra prospettiva tradizionale, non forniamo solo infrastrutture fisiche di trasporto, non muoviamo merci e passeggeri da un luogo a un altro, ma offriamo mobilità, tecnologia, servizi a valore aggiunto ai nostri clienti, il nostro *core business* è cambiato ed è maggiormente *customer-centric*, orientato alle nuove esigenze di mobilità degli utenti. Anche Amélia Rung di

raccomandato un lavoro di squadra, dato che stiamo vivendo un periodo di vera e propria rivoluzione tecnologica, basti pensare ai veicoli autonomi e connessi, a *Internet of Things*, e via dicendo. Secondo Halkias, per fronteggiare queste nuove sfide da protagonisti, è necessario sviluppare un'efficace cooperazione tra pubblico e privato, una collaborazione in cui i privati sostengono lo sviluppo con i loro investimenti e le istituzioni pubbliche codificano le regole, garantendo però la necessaria flessibilità ai concessionari. Halkias ha concluso dicendo che deve essere un rapporto paritario

ancora una volta un appuntamento importante di scambio di informazioni ed *expertise* tra gli esponenti del settore autostradale in concessione, arricchite dall'apporto di rappresentanti delle Istituzioni comunitarie e di altri settori come si è visto.

Nel 2018 l'evento annuale dell'Associazione europea si svolgerà in Slovenia e sarà organizzato dall'associata DARS di concerto con il Segretariato dell'ASECAP; daremo maggiori e più dettagliate informazioni sulle Giornate ASECAP 2018 nelle successive edizioni del nostro Bollettino. Al momento, per scaricare e visionare le presentazioni delle Giornate di Parigi 2017, è possibile collegarsi al sito congressuale www.asecapdays.com

► GU L

- Decisione di esecuzione (UE) 2017/695 della Commissione, del 7 aprile 2017, che autorizza gli Stati membri ad adottare determinate deroghe a norma della direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al trasporto interno di merci pericolose [notificata con il numero C(2017) 2198] **GU L 101 del 13.04.2017**
- Accordo a norma del regolamento (UE) 2015/1017 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 giugno 2015, relativo al Fondo europeo per gli investimenti strategici, al polo europeo di consulenza sugli investimenti e al portale dei progetti di investimento europei e che modifica i regolamenti (UE) n. 1291/2013 e (UE) n. 1316/2013 — il Fondo europeo per gli investimenti strategici **GU L 128 del 19.05.2017**

► COM¹

- RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO Riesame dell'applicazione pratica del documento di gara unico europeo (DGUE) **COM/2017/0242 final del 17.05.2017**
- Proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica la direttiva 1999/62/CE, relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture **COM/2017/0275 final - 2017/0114 (COD) del 31.05.2017**
- Proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione (rifusione) **COM/2017/0280 final - 2017/0128 (COD) del 31.05.2017**
- Proposal for a COUNCIL DECISION on the signing, on behalf of the European Union, and provisional application of the Transport Community Treaty. **COM/2017/0324 final - 2017/0132 (NLE) del 9.06.2017**

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 o 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, SEC e SWD possono essere disponibili solo in versione inglese, francese o tedesca.

► CALENDARIO EVENTI INTERNAZIONALI

PASSATI

■ Parigi, Francia, 29-31 maggio 2017

ASECAP Study and Information Days dal titolo “*The concession model in the de-carbonization era: preparing the infrastructure of the future*”, organizzato dall’ASECAP e dall’ASFA, www.asecap.com e www.asecapdays.com

■ Milano, Italia, 12-16 giugno 2017

World Conference on Pavement and Asset Management (WCPAM), organizzata dal Dipartimento di Ingegneria Civile e Ambientale del Politecnico di Milano, Sezione Infrastrutture di Trasporto e Geoscienze, <http://www.wcpam2017.com/wcpam/conference-presentation/>

FUTURI

■ Strasburgo, Francia, 19-22 giugno 2017

XII edizione dell’**ITS European Congress**, organizzata da ERTICO Bruxelles, <http://strasbourg2017.itsineurope.com>

■ Bruxelles, Belgio, 28 giugno 2017

Breakfast conference sui veicoli connessi, autonomi ed elettrici “**Road infrastructure for connected, autonomous and electric vehicles**” organizzata da EU-PAVE, European Concrete Paving Association, presso la sede di Bruxelles del Parlamento europeo, <http://www.eupave.eu/documents/news-items/04052017-euevent.xml?lang=en>

■ Dallas, Texas, USA, 16-18 luglio 2017

Joint Symposium on AET and Managed Lanes, organizzato congiuntamente da TRB e dall’IBTTA, www.ibtta.org

■ Atlanta, Georgia, USA, 10-13 settembre 2017

85^a edizione dell’Annual Meeting dell’IBTTA “International Mobility Connections”, organizzato dall’IBTTA, www.ibtta.org

■ Tirana, Albania, 20-22 settembre 2017

Managing Quality in Road Transport, a condition for sustainability and business success, seminario di formazione organizzato dall’IRU (World Road Transport Organization), <https://www.iru.org/events>

■ Roma, 15-17 ottobre 2017

IBTTA International Summit, organizzato dall’AISCAT e dall’IBTTA, www.ibtta.org

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



Associazione Italiana
Società Concessionarie
Autostrade e Trafori

Via G. Donizetti 10
00198 Roma

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

Direttore responsabile: Massimo Schintu

Redazione: Emanuela Stocchi

Impaginazione e grafica: Saverio Gallotti

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