

STRATEGIA UE 2020

LO SCORSO 3 MARZO LA COMMISSIONE EUROPEA HA PRESENTATO LA NUOVA STRATEGIA POLITICA COMUNITARIA PER IL PROSSIMO DECENNIO, IN SOSTITUZIONE DELLA PRECEDENTE "STRATEGIA DI LISBONA" SULLA CRESCITA E SULL'OCCUPAZIONE. LA NUOVA STRATEGIA È FONDATA SULL'INNOVAZIONE E SU UNA CRESCITA "VERDE", COMPETITIVA E SOSTENIBILE, PREVEDENDO ALLO STESSO TEMPO UN PIÙ INCISIVO MONITORAGGIO DEI PROGRAMMI NAZIONALI DI RIFORMA, UNITAMENTE AI PROGRAMMI DI CONVERGENZA E STABILITÀ, ALL'INTERNO DEGLI STATI MEMBRI. NELLA SUA STRATEGIA 2020, LA COMMISSIONE EUROPEA INDI-



VIDUA IN PARTICOLARE TRE MOTORI DI CRESCITA FONDAMENTALI, CHE VANNO SVILUPPATI TANTO A LIVELLO NAZIONALE QUANTO A LIVELLO COMUNITARIO: LA CRESCITA INTELLIGENTE, DA REALIZZARSI ATTRAVERSO LA PROMOZIONE DELL'INNOVAZIONE, DELLA CONOSCENZA, DELL'ISTRUZIONE E DELLA SOCIETÀ DIGITALE; LA CRESCITA SOSTENIBILE, ATTRAVERSO IL RILANCIO DELLA COMPETITIVITÀ DELL'INDUSTRIA EUROPEA ED ATTRAVERSO UNA MAGGIORE EFFICIENZA DELLE RISORSE PRODUTTIVE; LA CRESCITA INCLUSIVA, DA REALIZZARSI ATTRAVERSO LA LOTTA ALLA POVERTÀ, L'INCENTIVAZIONE ALLA PARTECIPAZIONE AL MERCATO DEL LAVORO E L'ACQUISIZIONE DI COMPETENZE.

Fonte: Commissione europea - http://ec.europa.eu/eu2020/index_en.htm

PARLAMENTO EUROPEO

▶ durante la sessione di marzo, la commissione TRAN ha incontrato il Ministro spagnolo dei Trasporti, il quale ha presentato agli eurodeputati un bilancio delle attività svolte nei primi tre mesi di Presidenza della UE, identificando i settori prioritari sui quali la Presidenza intende avviare delle iniziative di cui alla fine del suo mandato: la sicurezza nel settore aereo, lo sviluppo di un sistema di trasporti sostenibile, la revisione delle linee guida strategiche relative alle RTE-T. I deputati hanno poi ascoltato Jukka Luukkanen, Direttore della Divisione Finanziamento delle Reti Transeuropee presso la BEI (Banca europea per gli Investimenti), il quale ha illustrato il funzionamento degli strumenti a disposizione della BEI per contribuire al finanziamento delle RTE-T.

COMMISSIONE EUROPEA

▶ la Commissione ha presentato la nuova strategia politica comunitaria per il prossimo decennio, in sostituzione della precedente "Strategia di Lisbona" sulla crescita e sull'occupazione. La nuova strategia UE 2020 è fondata sull'innovazione e su una crescita "verde", competitiva e sostenibile dell'Europa. La Commissione ha inoltre pubblicato il quarto invito a presentare proposte nel quadro Programma Marco Polo, focalizzato sulla sostenibilità del trasporto merci in Europa. I progetti selezionati dovranno avere come obiettivi principali la riduzione della congestione del trasporto stradale europeo ed il miglioramento delle prestazioni ambientali del sistema di trasporto delle merci nell'ambito della UE.

CONSIGLIO

▶ durante la sessione del Consiglio europeo di primavera, svoltosi a Bruxelles il 25 e 26 marzo scorsi, i Capi di Stato e di Governo dei ventisette paesi dell'Unione europea, hanno discusso la nuova strategia dell'Unione per il 2020 sulla crescita, l'occupazione, la competitività e la sostenibilità, concordando sugli elementi principali e sugli obiettivi fondamentali che guideranno l'attuazione della strategia UE 2020 e sottolineando l'importanza di accrescere la competitività europea. Infine, in occasione dell'ultimo Consiglio UE Trasporti ed Energia, i Ministri hanno ricevuto conferma della prossima organizzazione a Saragozza, in Spagna, per l'8 e 9 giugno 2010, della Conferenza ministeriale sulle Reti Transeuropee di Trasporto, i TEN-T Days.

ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI

▶ l'ASECAP ha organizzato a Praga la seconda edizione dell'ASECAP Road Safety Event, evento al quale hanno preso parte esponenti delle Istituzioni comunitarie, di organizzazioni ed associazioni europee attive nel settore stradale e rappresentanti delle società concessionarie appartenenti all'ASECAP. Si è parlato a grandi linee del IV Programma d'Azione europeo per la sicurezza stradale, nonché delle attività, portate avanti costantemente dalle concessionarie autostradali europee, per garantire agli utenti una rete stradale sicura ed affidabile. Il tema della sicurezza stradale ha impegnato anche le Nazioni Unite con una Risoluzione ad hoc e gli Stati Uniti, ove è stata creata l'organizzazione Partnership for Advancing Road Safety.

INDICE

| argomenti | pagina |
|--|-----------|
| PARLAMENTO EUROPEO | 2 |
| • Commissione TRAN, sessione di marzo | |
| COMMISSIONE EUROPEA | 4 |
| • Strategia UE 2020 | |
| • Programma MARCO POLO - Invito a presentare proposte | |
| • Programma di lavoro per la normalizzazione TIC 2010-2013 | |
| CONSIGLIO UE | 8 |
| • Consiglio europeo di primavera | |
| • TEN-T Days in Spagna | |
| ASSOCIAZIONI INTERNAZIONALI | 10 |
| • Il ASECAP Road Safety Event – Praga, 1° marzo 2010 | |
| • UNECE: ruolo delle commissioni regionali ONU per promuovere la sicurezza stradale | |
| • Partnership for Advancing Road Safety: nuova organizzazione statunitense per la sicurezza stradale | |
| EASYWAY | 14 |
| • Il ruolo degli "studi europei" nel programma EasyWay, l'esempio di Mare Nostrum | |
| LEGISLAZIONE E COMUNICAZIONI | 18 |
| CALENDARIO EVENTI | 19 |
| GLOSSARIO | 20 |

► COMMISSIONE TRAN, SESSIONE DI MARZO

Durante la sessione svolta a Bruxelles il 22 e 23 marzo scorsi, la commissione TRAN ha incontrato il Ministro spagnolo dei Trasporti José Blanco Lopez, il quale ha presentato agli eurodeputati un bilancio delle attività svolte nei primi tre mesi di Presidenza della UE da parte della Spagna ed ha altresì identificato i settori prioritari sui quali la Presidenza intende avviare delle iniziative di cui alla fine del suo mandato: la sicurezza nel settore aereo, lo sviluppo di un sistema di trasporti sostenibile, la revisione delle linee guida strategiche relative alle RTE-T (Reti Transeuropee di Trasporto). Com'è noto la Spagna ha assunto la Presidenza della UE in un periodo di rilevanti cambiamenti istituzionali, dovuti sia alla nomina ed entrata in funzione della nuova Commissione europea, sia all'entrata in vigore del Trattato di Lisbona, pertanto l'operato della Presidenza e lo svolgimento del suo programma hanno subito dei ritardi e degli adattamenti necessari.

Il Ministro Blanco ha inoltre sottolineato alcuni punti emersi in occasione del recente Consiglio UE Trasporti, che interessano il Parlamento europeo nel suo ruolo di co-legislatore

nell'ambito della procedura legislativa ordinaria (ex procedura di co-decisione); si tratta in particolare dei seguenti temi:

- l'adozione di un approccio comune europeo sulla prevenzione degli incidenti nell'aviazione civile, con la possibilità di raggiungere un accordo Parlamento europeo-Consiglio già in prima lettura;

- l'adozione di un testo in prima lettura sulla tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto marittimo e dei passeggeri nel trasporto su autobus e pullman;

- l'elaborazione di una metodologia efficace e di criteri uniformi per la revisione delle RTE-T, in vista della presentazione del quadro generale in occasione delle Giornate TENT che la Presidenza spagnola organizzerà a Saragozza l'8 e 9 giugno prossimi;

- l'adozione, in seconda lettura, della proposta di Direttiva sui Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS), con l'inclusione dei cosiddetti atti delegati ed atti di implementazione ai sensi della rinnovata procedura di comitatologia.

Durante il dibattito seguito

alla presentazione del Ministro Blanco, alcuni eurodeputati hanno espresso le proprie osservazioni, in particolare sulla revisione delle RTE-T, auspicando che il Consiglio tenga conto dell'importanza dei progetti prioritari ed in particolar modo della necessità di assicurare adeguati finanziamenti per il loro completamento e/o realizzazione. Alcuni deputati hanno poi deplorato l'assenza del dossier Eurovignette III dal programma della Presidenza spagnola anche per la seconda e conclusiva parte del suo mandato: su questo punto il Ministro Blanco ha ricordato che la situazione su Eurovignette rimane invariata e che il dossier sarà ripreso dalla successiva Presidenza belga della UE per decidere se perfezionarlo o meno.

I deputati della commissione TRAN hanno poi avuto un altro incontro istituzionale con Jukka Luukkanen, Direttore della Divisione Finanziamento delle Reti Transeuropee presso la BEI (Banca europea per gli Investimenti), il quale ha illustrato il funzionamento degli strumenti a disposizione della BEI per contribuire al finanziamento delle RTE-T: la BEI può

infatti erogare prestiti e sovvenzioni di carattere generale, nonché avvalersi di fondi specifici quali il LGTT (Loan Guarantee Instrument for Trans-European Transport Network – Strumento di garanzia per le sovvenzioni alle RTE-T), lo SFF (Structure Finance Facility – strumento di finanziamento strutturato, creato dalla BEI nel 2001 come sostegno finanziario aggiuntivo, e a condizioni agevolate, per la realizzazione dei progetti prioritari RTE-T), il Fondo europeo 2020 per l'energia, il cambiamento climatico e le infrastrutture, denominato Fondo Margherita, creato nel 2009 per rispondere alle nuove sfide europee in materia di clima, trasporti ed energia.

Il Direttore Luukkanen ha inoltre sottolineato l'importanza, per le Istituzioni comunitarie, di garantire un maggiore e più efficace coordinamento degli esistenti fondi europei per le RTE-T, cercando allo stesso tempo di favorire la partecipazione del settore privato allo sviluppo ed al finanziamento delle RTE-T, attraverso una serie di misure ad hoc volte a facilitare gli investimenti, da parte dei mercati finanziari, nelle infrastrutture energetiche e di trasporto.

I deputati della commissione TRAN hanno positivamente commentato l'intervento della BEI, auspicando anche la creazione di nuovi strumenti finanziari sul modello del Fondo Margherita, per garantire la

sussistenza e la continuità dei progetti prioritari in ambito RTE-T, essendo il finanziamento delle Reti il vero nodo da risolvere nello sviluppo di questa importante politica comunitaria, dalla quale ne dipendono molte altre, quali la coesione economica e sociale della UE ed il corretto funzionamento del Mercato Interno.

► STRATEGIA UE 2020

Lo scorso 3 marzo la Commissione europea ha presentato la nuova strategia politica comunitaria per il prossimo decennio, in sostituzione della precedente "Strategia di Lisbona" sulla crescita e sull'occupazione, che termina proprio quest'anno.

La nuova strategia è fondata sull'innovazione e su una crescita "verde", competitiva e sostenibile, prevedendo allo stesso tempo un più incisivo monitoraggio dei programmi nazionali di riforma, unitamente ai programmi di convergenza e stabilità, all'interno degli Stati membri, elemento che invece è stato carente durante la strategia di Lisbona, soprattutto in occasione dell'impatto negativo, su tutta l'Europa, della crisi finanziaria internazionale.

Nella sua strategia 2020, la Commissione europea individua in particolare **tre motori di crescita** fondamentali, che vanno sviluppati tanto a livello nazionale quanto a livello comunitario:

- la **crescita intelligente**, da realizzarsi attraverso la promozione dell'innovazione (c.d. iniziativa Innovation Union), della conoscenza e dell'istruzione (c.d. iniziativa Youth on the move) e della società digitale (c.d. iniziativa A digital agenda for Europe);

- la **crescita sostenibile**, attraverso il rilancio della competitività dell'industria europea (c.d. iniziativa An industrial policy for the globalisation area) ed attraverso una maggiore efficienza delle risorse produttive; in tale ambito, peraltro, la Commissione include l'iniziativa **"Resource efficient Europe"**, relativa alle azioni volte relative alla decarbonizzazione dei vari settori economici europei (in primis i trasporti), all'incremento



Fonte: Commissione europea
http://ec.europa.eu/eu2020/index_en.htm

to dell'utilizzazione di energie rinnovabili, alla modernizzazione del settore dei trasporti ed alla promozione dell'efficienza energetica europea;

- la **crescita inclusiva**, da realizzarsi attraverso la lotta alla povertà (c.d. iniziativa European platform against poverty), l'incentivazione alla partecipazione al

mercato del lavoro e l'acquisizione di competenze (c.d. iniziativa An agenda for new skills and jobs).

Il Presidente Barroso, nel presentare la strategia UE 2020, ha dichiarato che per vincere la sfida europea per la crescita e l'occupazione sarà necessario un coordinamento al massimo livello politico, con un'ampia collaborazione di tutti gli Stati membri della UE. Sulla base di queste premesse, la Commissione europea auspica pertanto la realizzazione, entro il 2020, dei seguenti obiettivi:

- aumentare il tasso di occupazione della popolazione europea di età compresa tra i 20 ed i 64 anni dall'attuale 69% al 75%;
- investire il 3% del PIL della UE nei settori della ricerca e dello sviluppo tecnologico;
- ridurre le emissioni di gas effetto serra di almeno il 20% rispetto ai livelli degli anni '90 o del 30% se le condizioni economico-ambientali della UE lo consentono, nonché aumentare la percentuale di utilizzazione delle energie rinnovabili, per farla arrivare almeno al 20% del consumo globale di energia nella UE;

- ridurre il tasso di abbandono scolastico dei giovani europei dall'attuale 15% ad una percentuale inferiore al 10% ed aumentare la fascia di popolazione europea diplomata o laureata dall'attuale 31% almeno al 40%;
- ridurre la percentuale di popolazione europea che vive in condizioni di povertà, per far sì che entro il 2020, 20 milioni di persone in meno siano a ri-

schio povertà.

Questi ambiziosi obiettivi e questa nuova strategia assai articolata, che punta in maniera inequivocabile sull'occupazione, sull'efficienza energetica, sulla competitività, sulla sostenibilità, sarà definitivamente approvata dal Consiglio europeo di giugno, dopo che i suoi principali obiettivi saranno stati confermati dal Consiglio euro-

peo di primavera del 25 e 26 marzo a Bruxelles. Successivamente, durante l'autunno del 2010, gli Stati membri dovranno presentare alla Commissione i loro programmi nazionali di stabilità, convergenza e riforme, al fine di sviluppare politiche ed iniziative coerenti con la nuova strategia europea UE 2020.

► PROGRAMMA MARCO POLO - INVITO A PRESENTARE PROPOSTE

Come anticipato nel Marco Polo Information Day svoltosi a Bruxelles lo scorso 10 febbraio, del quale si è parlato nella precedente edizione del nostro Bollettino, a metà marzo la Commissione europea ha pubblicato il IV invito a presentare proposte nell'ambito della seconda fase del Programma Marco Polo, focalizzato sulla sostenibilità del trasporto merci in Europa.

I progetti selezionati dovranno avere come obiettivi principali la riduzione della congestione nel trasporto stradale europeo ed il **miglioramento delle prestazioni ambientali del sistema di trasporto delle merci nell'ambi-**

to della UE.

Già da qualche anno il Programma Marco Polo è uno strumento di aiuto e sostegno a quelle imprese che intendano realizzare servizi volti a trasferire una parte del trasporto di merci su strada verso modi di trasporto più "ecologicamente" compatibili, quali il trasporto ferroviario, il trasporto marittimo a corto raggio ed il trasporto fluviale attraverso la navigazione interna. Il sostegno finanziario comunitario alle imprese selezionate viene erogato in particolare nella fase più delicata di un progetto, ossia quella dell'avvio. Inoltre, il co-finanziamento prevede contratti di sovvenzione

comunitaria della durata massima di cinque anni: tuttavia, solo quelle imprese che saranno in grado di dimostrare, già in fase di presentazione del progetto, di poter sostenere le attività di trasferimento modale del trasporto di merci in una determinata area geografica anche al di là della durata dei cinque anni, avranno maggiori opportunità di essere selezionate e di ricevere il co-finanziamento comunitario. Obiettivo della Commissione europea è infatti cercare di assicurare un'efficace continuità, un perdurare nel tempo degli effetti del Programma Marco Polo sul mercato europeo dei trasporti.

L'attuale invito a presentare proposte contempla i seguenti cinque tipi di azioni:

- **azioni di trasferimento modale**, volte a trasferire una parte del trasporto stradale di merci verso il trasporto marittimo a corto raggio, il trasporto ferroviario, la navigazione interna o verso una combinazione dei suddetti modi di trasporto;
- **azioni ad effetto catalizzatore**, basate sull'innovazione al fine di superare gli ostacoli strutturali esistenti sul mercato europeo di trasporto delle merci; l'innovazione è peraltro, come si è visto nel precedente capitolo, uno dei cardini della nuova strategia politica comunitaria UE 2020;
- **azioni a favore delle autostrade del mare**, volte a trasferire una parte del trasporto stradale di merci verso il trasporto marittimo a corto raggio o verso una combinazione del trasporto marittimo a corto raggio con al-

tre modalità di trasporto, al fine di offrire un servizio di trasporto marittimo intermodale che consenta di trasferire ingenti volumi di traffico delle merci, e con una frequenza regolare, verso l'hinterland;

- **azioni di prevenzione contro traffico e congestione**, attraverso l'integrazione della logistica nella catena produttiva con lo scopo di ridurre al domanda di trasporto stradale delle merci che abbia un impatto diretto sulle emissioni nocive;
- **azioni di apprendimento comuni**, volte ad incoraggiare e favorire la cooperazione e lo scambio di buone pratiche tra le parti interessate nel settore della logistica relativa al trasporto delle merci.

Il **bilancio** stanziato dalla Commissione europea per l'attuale invito a presentare proposte per l'anno **2010** è pari a **64 milioni di Euro**. La novità di

quest'anno è rappresentata dall'abbassamento delle soglie di eleggibilità per le imprese, al fine di favorire la partecipazione al Programma Marco Polo anche di piccole imprese di trasporto; infine, sono state anche rese più rapide e semplici le procedure di gara, in particolar modo attraverso una riduzione dei tempi di selezione ed attribuzione del co-finanziamento alle imprese qualificate.

► PROGRAMMA DI LAVORO PER LA NORMALIZZAZIONE TIC 2010-2013

Nel luglio del 2009 la Commissione europea pubblicò un Libro Bianco sulla normalizzazione delle TIC, le tecnologie dell'informazione e della comunicazione, dal titolo « Ammodernamento della normalizzazione delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione nell'UE – Prospettive », dando avvio ad una consultazione pubblica sul tema in vista di un'ampia revisione dell'attuale sistema di normalizzazione europeo; questo processo di riflessione, che ha visto il coinvolgimento delle parti interessate e di un panel di esperti indipendenti incaricati di elaborare raccomandazioni strategiche per la revisione del sistema globale di normalizzazione europeo, ha portato alla recente elaborazione di un programma di lavoro per la normalizzazione delle TIC per il periodo 2010-2013.

L'obiettivo principale della politica comunitaria in materia di normalizzazione delle TIC è quello di rafforzare la competitività dell'economia europea, trovando allo stesso tempo un equilibrio tra le aspettative dell'industria e le esigenze della società, promuovendo l'utiliz-

zazione di norme comuni come strumento per aumentare l'interoperabilità di servizi ed applicazioni TIC.

Un ampio capitolo è dedicato alla normalizzazione delle TIC applicate al settore dei trasporti: si parla infatti delle iniziative comunitarie Intelligent Car i2010 ed eSafety applicate ai veicoli, o ancora dei sistemi di esazione elettronica del pedaggio (anche alla luce della recente Decisione 2009/750/CE sul "servizio europeo di telepedaggio") e del Piano d'Azione per lo sviluppo dei Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS), con la correlata proposta di Direttiva, il cui iter di approvazione è attualmente in fase di conclusione. Nell'enumerare queste iniziative, la Commissione europea ricorda come i servizi e le applicazioni fondate sulla normalizzazione delle TIC possano contribuire ad uno sviluppo armonizzato dei sistemi ITS in Europa, ad una progressiva riduzione dell'incidentalità, della congestione, delle emissioni di CO₂.

La Commissione sottolinea inoltre la necessità di cooperare con gli esistenti or-

ganismi europei preposti alla normalizzazione (CEN, ETSI, CENELEC, ecc.) e di sviluppare altresì un'intensa cooperazione internazionale per lo sviluppo di norme mondiali armonizzate: in tale ambito, le Istituzioni comunitarie hanno siglato un accordo con il Dipartimento dei Trasporti statunitense in merito alle applicazioni TIC al trasporto stradale.

Data la rilevanza del programma di lavoro per la normalizzazione delle TIC soprattutto con riferimento al settore dei trasporti, sarà opportuno monitorare l'applicazione del programma stesso e la sua valutazione d'impatto a metà percorso, prevista dalla Commissione europea per il 2011.

► CONSIGLIO EUROPEO DI PRIMAVERA

Durante la sessione del Consiglio europeo di primavera, svoltosi a Bruxelles il 25 e 26 marzo scorsi, i Capi di Stato e di Governo dei ventisette paesi dell'Unione europea, hanno discusso la nuova strategia dell'Unione per il 2020 sulla crescita, l'occupazione, la competitività e la sostenibilità, che abbiamo illustrato nella rubrica dedicata alla Commissione europea.

Il Consiglio europeo ha concordato sugli elementi principali e sugli obiettivi fondamentali che guideranno l'attuazione della strategia UE 2020, sottolineando l'importanza di accrescere la competitività europea, rappresentando quest'ultima il vero e proprio aspetto critico delle prospettive di crescita dell'Europa.

I Ministri e Capi di Governo hanno inoltre convenuto sulla necessità di sviluppare, a livello comunitario e nazionale, adeguati meccanismi di monitoraggio della strategia UE 2020, per far sì che detta strategia venga

attuata con successo. In particolare il Consiglio chiede che, sulla base di un previo monitoraggio effettuato dalla Commissione, i Ministri ed i Capi di Governo procedano una volta all'anno ad una valutazione globale dei progressi compiuti, sia a livello dell'UE sia a livello nazionale, nell'attuazione della strategia, tenendo conto soprattutto dello sviluppo della produttività su scala europea, poiché la produttività rappresenta un essenziale indicatore di progresso. Saranno inoltre presi in considerazione dal Consiglio europeo gli sviluppi macroeconomici e strutturali relativi alla competitività, valutando al tempo stesso la stabilità finanziaria globale dell'Unione.

Quanto alle tappe successive, nell'ottobre del 2010, il Consiglio europeo esaminerà l'aspetto della ricerca e dello sviluppo tecnologico, concentrando in particolare l'attenzione su come stimolare il potenziale d'innovazione dell'Europa per accrescerne la competitività

a livello internazionale. Infine, all'inizio del 2011, il Consiglio europeo discuterà di politica energetica e di come questa politica possa sostenere al meglio il passaggio verso un'economia a bassa emissione di CO₂ e una maggiore sicurezza dell'approvvigionamento, il tutto, ancora una volta, nell'ottica di accrescere il livello di competitività dell'Unione europea.

► TEN-T DAYS IN SPAGNA

In occasione dell'ultimo Consiglio UE Trasporti ed Energia, svoltosi a Bruxelles l'11 e 12 marzo scorsi, dedicato prevalentemente alle tematiche relative alla sicurezza nell'aviazione civile ed alla tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto marittimo, i Ministri hanno ricevuto conferma della prossima organizzazione a Saragozza, in Spagna, per l'8 e 9 giugno 2010, della Conferenza ministeriale sulle Reti Transeuropee di Trasporto, i TEN-T Days, dopo il successo della prima edizione svoltasi a Napoli ad ottobre del 2009.

I TEN-T Days di Saragozza saranno l'occasione per fare il punto sul processo di revisione delle linee guida relative alle

Reti Transeuropee di Trasporto, in particolare nell'ottica di una più efficace strategia per il loro finanziamento, in grado di unire sinergicamente e fattivamente fondi nazionali, comunitari, pubblici e privati, nonché dell'accresciuta importanza della "dimensione esterna" delle Reti stesse, che tenga conto dei necessari collegamenti con i paesi limitrofi alla UE.

► II ASECAP ROAD SAFETY DAY: “COORDINATION & COOPERATION: THE PACE IN EUROPEAN ROAD SAFETY”

Si è ripetuto anche quest'anno l'appuntamento dell'ASECAP dedicato alla sicurezza stradale, in seguito al successo della prima edizione dell'evento, svoltasi ad Innsbruck nel marzo del 2009 per iniziativa del Presidente dell'AISCAT dott. Fabrizio Palenzona. Lo scorso 1° Marzo, infatti, l'ASECAP ha organizzato a Praga, di concerto con la sua associata ceca Kapsch Telematic Services, la seconda edizione dell'ASECAP Road Safety Event, evento al quale hanno preso parte esponenti delle Istituzioni comunitarie, di organizzazioni ed associazioni europee attive nel settore stradale (ERF, ETSC, IRU) e rappresentanti delle società concessionarie appartenenti all'ASECAP.

Si è parlato a grandi linee del IV Programma d'Azione europeo per la sicurezza stradale, che la Commissione europea dovrebbe presentare a maggio, nonché delle attività, portate avanti costantemente dalle concessionarie autostradali europee, per garantire agli utenti una rete stradale sicura ed affidabile, in linea con gli obiettivi europei di sicurezza. L'ASECAP ed i suoi membri hanno infatti voluto sot-

tolineare, in questa occasione, gli importanti risultati raggiunti in termini di sicurezza stradale dal settore durante il decennio 2000-2010, grazie all'applicazione, da parte delle concessionarie europee, della ricerca e della tecnologia più avanzata alla progettazione, alla manutenzione, all'esercizio, al continuo miglioramento della rete stradale in concessione, ove gli introiti del pedaggio percepito vengono costantemente rein-



vestiti per rendere le infrastrutture stradali sempre più sicure, intelligenti, sostenibili, rispetto dell'ambiente.

Il dott. Enrico Grillo Pasquarelli, Direttore della Direzione Trasporto Terrestre presso la neo costituita DG MOVE (ex DG TREN), Direzione generale Mobilità e Trasporti della Commissione europea, intervenendo nella sessione di apertura, ha riconosciuto l'importante ruolo dell'ASECAP e dei suoi membri, partner pro-

fessionali ed affidabili per la Commissione, per quel che riguarda la sicurezza. Il dott. Grillo Pasquarelli ha inoltre illustrato a grandi linee i principali contenuti del IV Piano d'azione europeo per la sicurezza stradale, che sarà prevalentemente focalizzato sui cosiddetti anelli deboli della “catena” della sicurezza: il comportamento degli utenti, che necessita un potenziamento, a livello nazionale e comunitario, di campagne educative e di formazione; l'attenzione agli utenti della strada più vulnerabili, nonché alla rete stradale secondaria, senza dubbio assai più pericolosa della rete autostradale; il controllo del rispetto delle regole

esistenti in materia di sicurezza, soprattutto in quegli Stati membri della UE che hanno registrato i risultati peggiori in termini di sicurezza stradale rispetto al resto dell'Europa.

E' poi intervenuto il Vice Ministro dei Trasporti della Repubblica ceca Tomáš Kaas, il quale ha sottolineato l'importanza della futura strategia comunitaria per migliorare la sicurezza ed ha informato i partecipanti sull'ambizioso programma che il Governo ceco sta portando

avanti sulla sicurezza stradale, programma che interviene sia a migliorare e potenziare la supervisione tecnico-ingegneristica nella costruzione e manutenzione della rete stradale, sia a diffondere maggiormente, presso

applicazione a livello nazionale) ed alla sicurezza nella gestione delle infrastrutture stradali (con riferimento alla Direttiva 2008/96/CE ed alla sua applicazione), animati da esperti delle singole concessionarie auto-

della situazione europea, con riferimento ai paesi appartenenti all'ASECAP, in merito all'applicazione della Direttiva 2004/54/CE, per ottemperare alla quale gli Stati membri della UE hanno dovuto elaborare dei piani per adeguare tecnicamente le gallerie esistenti nel loro territorio ai requisiti richiesti dalla Direttiva. Si tratta di un onere finanziario non indifferente, soprattutto per quei paesi, come l'Italia, che possiedono la più alta percentuale di gallerie rispetto al resto della rete TERN: solo il territorio italiano, infatti, ospita ben il 48% delle gallerie stradali dell'Unione europea, seguito solo, ma con un rilevante distacco, dall'Austria, poi dalla Francia e dalla Spagna. Gli ingenti investimenti sopportati dalle concessionarie italiane per adempiere agli obblighi derivanti dalla Direttiva 2004/54/CE rappresentano un notevole costo aggiuntivo agli esistenti contratti di concessione, il che implica necessariamente, al fine di garantire l'equilibrio finanziario dei contratti di concessione, un incremento tariffario volto ad "assorbire" gli investimenti in questione; in caso però di investimenti più ingenti, l'equilibrio del piano finanziario dovrebbe essere ricercato attraverso una compensazione più elevata, ad esempio attraverso il prolungamento del periodo di durata della concessione: si



Karel Feix, Managing Director of Kapsch T.S. durante la sessione di apertura.

Fonte: sito Internet dell'ASECAP www.asecap.com

la popolazione della Repubblica ceca, le campagne informative e di educazione alla sicurezza nei confronti degli utenti.

L'evento del 2010 ha visto inoltre l'introduzione di una novità nello svolgimento dei lavori, su iniziativa del COPER II (Comitato Permanente ASECAP sulla sicurezza stradale e l'ambiente) e del suo Presidente, l'Ing. Maurizio Rotondo: si sono infatti svolti, nel corso del pomeriggio precedente l'evento, due seminari tematici, dedicati rispettivamente alla sicurezza nelle gallerie (alla luce della Direttiva 2004/54/CE e della sua

stradali europee appartenenti all'ASECAP: l'Ing. Roberto Arditi della SINA SpA per il gruppo tecnico sulla sicurezza nelle gallerie, l'Ing. Bernhard Lautner dell'ASFAG per il gruppo tecnico dedicato alla sicurezza nella gestione delle infrastrutture stradali. Il giorno seguente poi, i due Relatori sono intervenuti nella sessione plenaria pomeridiana dell'evento ASECAP per illustrare i risultati dei dibattiti svoltisi nei loro gruppi tematici di lavoro.

Particolarmente interessante è stato l'intervento dell'Ing. Arditi, che ha offerto una panoramica

tratta peraltro di una soluzione già applicata in passato dalla

vò il prolungamento delle concessioni relative alla gestione

menti delle due concessionarie per l'applicazione dei nuovi standard di sicurezza nelle rispettive gallerie.

Per maggiori informazioni sull'evento di Praga e per le presentazioni illustrate nel corso delle sessioni, si può visitare il sito dell'ASECAP: www.asecap.com



Kallistratos Dionelis, Segretario Generale dell'ASECAP, Karel Feix, Direttore Generale di Kapsch T.S. e Kevin Borrás, Direttore di Thinking Highways durante la sessione di apertura.

Fonte: sito Internet dell'ASECAP www.asecap.com

Commissione europea, esattamente nel febbraio del 2006, quando la Commissione appro-

della galleria del Monte Bianco e della Galleria Maurice Lemaire in Francia, a fronte di investi-

► UNECE: RUOLO DELLE COMMISSIONI REGIONALI ONU PER PROMUOVERE LA SICUREZZA STRADALE

Anche l'UNECE, la Commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa, si è recentemente espressa a favore di iniziative volte a migliorare la sicurezza stradale, elaborando il testo di una Risoluzione, che è stata adottata dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite lo scorso 2 marzo a Ginevra. La Risoluzione intende portare avanti, nel corso del prossimo decennio – arco temporale

che sostanzialmente coincide con l'imminente Piano d'Azione europeo per la sicurezza stradale 2001-2020 – una serie di azioni per ridurre il numero dei morti e dei feriti nell'ambito degli incidenti stradali in tutto il mondo (è chiaro che il target delle Nazioni Unite è mondiale, laddove quello europeo si riferisce unicamente al territorio della UE, ma le rispettive iniziative a favore della sicurezza

stradale sono ovviamente complementari).

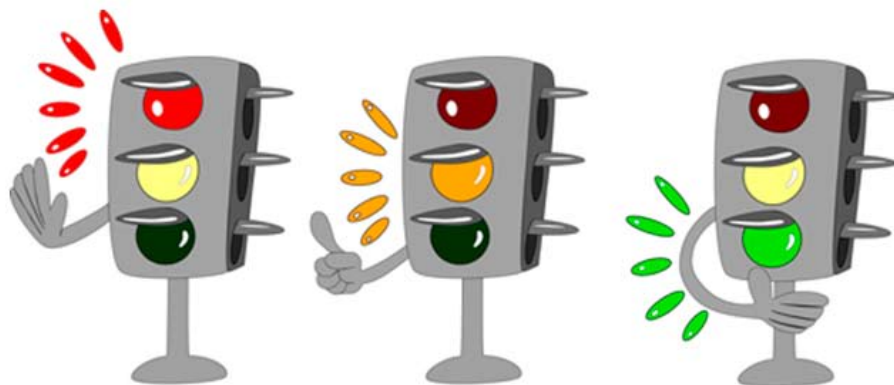
La Risoluzione delle Nazioni Unite, che è stata presentata su iniziativa del Governo della Federazione Russa ed ha subito ricevuto il sostegno di novanta Stati membri dell'ONU, proclama il decennio 2001-2020 il "Decennio della Sicurezza Stradale", durante il quale tutti gli Stati membri dovranno impegnarsi a fondo per ridurre la

mortalità negli incidenti stradali e sviluppare tutta una serie di iniziative volte ad accrescere i livelli di sicurezza nella gestione delle infrastrutture – tema peraltro già ampiamente monitorato dagli Stati membri della UE anche sotto il profilo legislativo come si è visto – a migliorare la sicurezza dei veicoli, il comportamento degli utenti, nonché lo svolgimento delle modalità

d'intervento successive agli incidenti.

In tale quadro l'Assemblea Generale dell'ONU ha sottolineato l'importante lavoro svolto dalle commissioni regionali delle Nazioni Unite, in particolare per quel che riguarda l'assistenza ai paesi a medio e basso reddito nel portare avanti campagne di comunicazione e di sensibilizzazione degli utenti alla sicurezza

al fine di ridurre progressivamente i tassi d'incidentalità e mortalità stradale in quei territori. Infine, la Risoluzione invita le commissioni regionali dell'ONU e gli stakeholders interessati ad organizzare la seconda edizione della Settimana delle Nazioni Unite per la sicurezza stradale volta a dare l'avvio al Decennio per la sicurezza 2001-2020.



Fonte: sito della Commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa www.unece.org

► PARTNERSHIP FOR ADVANCING ROAD SAFETY: NUOVA ORGANIZZAZIONE STATUNITENSE PER LA SICUREZZA STRADALE

Decisamente il mese di marzo è stato ovunque, in Europa come negli Stati Uniti ed in tutto il mondo attraverso l'azione dell'ONU come si è visto, un periodo dedicato a diffondere la cultura della sicurezza stradale. Negli Stati Uniti in particolare si è formata un'organizzazione denominata "Partnership for Advancing Road Safety", focalizzata sull'applicazione della più avanzata tecnologia al trasporto stradale nell'ottica di

un miglioramento generalizzato dei livelli di sicurezza.



Fonte: sito della rivista on-line Traffic Technology Today
www.traffictotechnologytoday.com

I membri della neo-costituita organizzazione sono infatti società operanti nel settore dei Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS): American Traffic Solutions, LaserCraft, Redflex Traffic Systems, Traffipax e Redspeed Illinois, i quali producono, nel complesso, l'88% dei sistemi telematici di controllo del traffico nel Nord America.

VERSIONE ITALIANA

► IL RUOLO DEGLI “STUDI EUROPEI” NEL PROGRAMMA EASYWAY, L'ESEMPIO DI MARE NOSTRUM

Nelle precedenti edizioni del nostro Bollettino, nella sezione dedicata al Programma EasyWay, abbiamo spesso illustrato le origini storiche, le attività, i risultati e gli sviluppi delle Euroregioni, create, nella metà degli anni '90, da numerose concessionarie autostradali europee e da rappresentanti ministeriali dei vari Stati membri e poi confluite in EasyWay nel 2007, con l'avvio della prima fase del Programma.

Un'altra caratteristica di EasyWay, almeno nella sua prima fase, ma assai probabilmente presente anche nella seconda, attualmente in fase di approvazione da parte delle Istituzioni comunitarie, è rappresentata dai cosiddetti “Studi europei”. Questi ultimi, in tutto sei nella prima fase di EasyWay, cercano sostanzialmente di dare concretezza al principio che sta alla base dell'esistenza stessa e della creazione di EasyWay: garantire un efficace coordinamento e sviluppo dei sistemi ITS nell'ambito dell'Unione europea, attraverso una cooperazione strutturata tra

i partners del programma ed un approccio collaborativo tra gli stessi, in grado di portare avanti strategie integrate di gestione del traffico, riduzione della congestione, miglioramento della sicurezza stradale per fornire agli utenti servizi di alta qualità e sostenibilità. Per garantire tutto ciò, i partners di EasyWay hanno dunque ritenuto opportuno dare vita a specifiche aree di cooperazione – gli “Studi europei” - senza tuttavia inquadrarle geograficamente nell'una nell'altra Euroregione, bensì sviluppandole come delle attività di ricerca di carattere trasversale, in grado di elaborare progetti pilota, linee guida, esempi di buone pratiche e cooperazione, come dei veri e propri laboratori di ricerca.

Durante la prima fase di EasyWay, i seguenti sei Studi europei sono stati portati avanti:

- ES 1 – La continuità e la co-modalità dell'informazione all'utenza in tutta Europa.
- ES 2 – La gestione della rete e del traffico in tutta Euro-

pa.

- ES 3 – I servizi relativi alla logistica ed al trasporto delle merci.
- ES 4 – L'armonizzazione dei pannelli a messaggio variabile (PMV).
- ES 5 – DATEX II, per la gestione comune dei dati relativi al traffico;
- ES 6 - La Road Map per un'applicazione europea dei sistemi ITS.

Di particolare interesse, soprattutto per quel che riguarda l'impegno delle concessionarie autostradali europee verso gli utenti, in termini di informazione puntuale e quanto più possibile coordinata in ambito europeo, è lo Studio europeo n. 4 “Mare Nostrum”, relativo all'armonizzazione dei pannelli a messaggio variabile (PMV), le cui attività proseguiranno anche nella seconda fase del Programma EasyWay. Mare Nostrum nasce dall'esigenza, evidenziata dagli operatori autostradali europei, di fornire dei messaggi e delle informazioni universalmente comprensibili per gli utenti –

superando le diversità linguistiche - e soprattutto suscettibili di essere tradotte in messaggi di efficacia immediata, particolarmente nei punti più critici della rete autostradale europea, ove l'utente, leggendo i pannelli a messaggio variabile, deve essere in grado di percepire nel minor tempo possibile le informazioni relative alla sicurezza del suo viaggio, alla necessità di intraprendere percorsi alternativi in caso di incidenti, blocchi, condizioni meteorologiche avverse e via dicendo.

La ricerca e lo studio di Mare Nostrum sono pertanto focalizzate sull'identificazione e sullo sviluppo di specifici elementi d'informazione, quali i pittogrammi ed i caratteri alfanumerici, che possano essere compresi da qualsiasi utente in qualsiasi paese, traducendosi immediatamente in un comportamento o in una scelta di guida da parte dell'utente, a prescindere dalle differenze linguistiche tra paese e paese. Sotto questo profilo Mare Nostrum completa il lavoro svolto a livello europeo dal CEN (European Committee

for Standardization – Comitato europeo di normalizzazione), basato essenzialmente sull'armonizzazione dei parametri tecnici di visualizzazione dei messaggi sui pannelli, quindi rivolto più all'aspetto della percezione visiva che non al problema della comprensione del messaggio da parte dell'utente.

Lo Studio europeo 4, la cui leadership è stata affidata alla Spagna, probabilmente riconfermata anche per la seconda fase del Programma EasyWay, ha elaborato uno "Working Book" sul tema dell'armonizzazione dei PMV e sta finalizzando delle "Linee Guida" che illustrano una serie di specifiche situazioni relative alla gestione del traffico stradale, proponendo ai partners di adottare delle soluzioni informative armonizzate.

E' opportuno ricordare l'importante ruolo svolto, in seno a Mare Nostrum europeo, dal gruppo di lavoro italiano dello Studio europeo 4, animato dall'AISCAT e da numerose delle sue Associate.

Il gruppo italiano realizzò nel gennaio del 2007 una Bro-

chure pieghevole sui Pannelli a Messaggio Variabile (consultabile sul sito dell'AISCAT www.aiscat.it nella sezione pubblicazioni/studi e ricerche), per distribuirla su scala nazionale, al fine di diffonderne la conoscenza tra gli utenti ed illustrare in tal modo, in maniera divulgativa, lo scopo, la struttura ed il funzionamento dei PMV. Il pieghevole è suddiviso in quattro sezioni che illustrano in maniera semplice e schematica il formato dei messaggi e il loro contenuto, con l'indicazione delle varie tipologie e pittogrammi utilizzati per segnalare agli utenti, di volta in volta, rallentamenti, code e blocchi, incidenti o pericoli o ancora eventi atmosferici nell'ambito del tratto autostradale che stanno percorrendo.

ENGLISH VERSION

► THE ROLE PLAYED BY “EUROPEAN STUDIES” IN THE EASYWAY PROGRAMME, THE “MARE NOSTRUM” EXAMPLE

In previous editions of our Bulletin, in the section dedicated to the EasyWay Programme, we often described the historical origins, activities, results and development of Euro-regions, created in the mid '90s by numerous European motorway concessionaires and ministerial representatives of different member states, which were subsequently channelled into the EasyWay Programme in 2007, when the first phase of the Programme kicked-off.

Another feature of EasyWay, at least in its first phase, but most probably also in the second phase currently being negotiated with EU institutions, is represented by the so called “European Studies”. These studies, a total of six in the first phase of EasyWay, substantially try to add an element of concreteness to the principle underlying the very existence of EasyWay: to guarantee effective coordination and development of ITS across the European Union,

through structured cooperation between programme partners and a collaborative approach among the same, capable of moving forward integrated traffic management, traffic reduction, and road safety improvement strategies, to provide road users high quality and sustainable services. In order to guarantee all this, EasyWay partners have deemed it appropriate to set up specific areas of cooperation – the “European Studies” – without however geographically framing these into one Euro-region or another, but rather developing them as transversal research projects, capable of preparing pilot projects, guidelines, examples of good practices and cooperation, just as true and proper research labs.

The following six European Studies were brought forward during the first phase of EasyWay:

- ES 1 – Europe-wide Traveller information continuity and

co-modality

- ES 2 – Europe-wide Traffic and Network management and co-modality

- ES 3 – Freight and Logistics services

- ES 4 – VMS harmonisation

- ES 5 – DATEX II, for shared management of traffic data;

- ES 6 - European ITS deployment Road Map

Of particular interest, especially for the effort made by motorway concessionaires for road users in terms of timely and Europe-wide coordinated information, is European Study no. 4 “Mare Nostrum”, addressing VMS (Variable Message Signs) harmonisation, whose work activities will continue during the second phase of the EasyWay Programme. “Mare Nostrum” was born from the need (highlighted by European motorway operators) to provide universally understandable road user messages and infor-

mation – eliminating the barrier language – which would also translate into immediately effective messages, especially in the most critical points along the European motorway network, where travellers must be able to quickly perceive safety information, information about the need to change route in the case of accidents, blocks and bad weather conditions, etc.

The “Mare Nostrum” studies and research are thus aimed at identification and development of specific information elements, such as pictograms and alphanumerical fonts which may be understood by road users from all countries, which immediately translate into a behaviour or driving decision, regardless of language differences between different countries. Under this aspect, “Mare Nostrum” completes the work carried out at a European level by CEN (European Committee for Standardization), essentially based on the harmonisation of technical parameters for the

visualisation of messages, and thus mainly addressing the aspect of visual perception rather than the road user’s understanding of the message.

European Study 4, whose leadership has been assigned to Spain, probably also re-confirmed for the second phase of the EasyWay Programme, has prepared a “Working Book” on VMS harmonisation and is finalising Guidelines that illustrate a number of specific situations relating to road traffic management, recommending that partners adopt harmonised information solutions.

In relation to the European “Mare Nostrum” study, it is important to underline the role played by the Italian work group of European Study 4, led by AISCAT and a number of its Associates.

In 2007 the Italian work group prepared a booklet on Variable Message Signs (which may be perused on AISCAT’s website www.aiscat.it in the pu-

blications/studies and research section), for national distribution, with the aim of increasing road users’ awareness and illustrate the purpose, structure and operating of VMS. The booklet is divided into four sections presenting information in a clear and schematic way, illustrating the different types of pictograms used to signal slowdowns, queues and blocks, accidents, dangers and weather conditions.

► GU L

- Regolamento (UE) n. 202/2010 della Commissione, del 10 marzo 2010, che modifica il regolamento (CE) n. 6/2003 della Commissione relativo alla diffusione di statistiche sui trasporti di merci su strada. **GU L 61 dell'11.03.2010**
- Adozione definitiva del bilancio generale dell'Unione europea per l'esercizio 2010. **GU L 64 del 12.03.2010**
- Rettifica dell'accordo tra la Comunità europea e la Confederazione svizzera riguardante l'agevolazione dei controlli e delle formalità nei trasporti di merci e le misure doganali di sicurezza (rif. in GU L 199 del 31.07.1999). **GU L 66 del 16.03.2010**
- Regolamento (UE) n. 243/2010 della Commissione, del 23 marzo 2010, che modifica il regolamento (CE) n. 1126/2008 della Commissione che adotta taluni principi contabili internazionali conformemente al regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, per quanto riguarda i miglioramenti agli International Financial Reporting Standard (IFRS). **GU L 77 del 24.03.2010**
- Regolamento (UE) n. 244/2010 della Commissione, del 23 marzo 2010, che modifica il regolamento (CE) n. 1126/2008 della Commissione che adotta taluni principi contabili internazionali conformemente al regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda l'International Financial Reporting Standard (IFRS) 2. **GU L 77 del 24.03.2010**
- Rettifica dell'adozione definitiva del bilancio generale dell'Unione europea per l'esercizio 2010 (pubblicato in GU L 64 del 12.03.2010). **GU L 78 del 24.03.2010**
- Decisione della Commissione, del 25 marzo 2010, 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(2010) 1610]. **GU L 83 del 30.03.2010**

► GU C

- Parere del garante europeo della protezione dei dati sulla comunicazione della Commissione sul piano d'azione per la diffusione di sistemi di trasporto intelligenti in Europa e sulla relativa proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale e nelle interfacce con altri modi di trasporto. **GU C 47 del 25.02.2010**
- Elenco dei valichi di frontiera di cui all'articolo 2, paragrafo 8 del regolamento (CE) n. 562/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, che istituisce un codice comunitario relativo al regime di attraversamento delle frontiere da parte delle persone (codice frontiere Schengen). **GU C 74 del 24.03.2010**

► DOCUMENTI COM E SEC¹

- Relazione della Commissione al Parlamento Europeo e al Consiglio sull'esperienza acquisita nell'applicazione del regolamento (CE) n. 1365/2006 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 6 settembre 2006, relativo alle statistiche sui trasporti di merci per vie navigabili interne. **COM (2010) 64 def. dell'1.03.2010**

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 sono invece Documenti di lavoro interni della Commissione, connessi al processo decisionale e al funzionamento generale dei servizi della Commissione: a volte vengono pubblicati. Taluni documenti COM e SEC possono essere disponibili solo in versione inglese.

▶ EVENTI INTERNAZIONALI

PASSATI

- *Praga, Rep. Ceca, 1° marzo 2010*
- *Amsterdam, Paesi Bassi, 24-26 marzo 2010*

Il ASECAP Road Safety Event, organizzato dall'ASECAP e da KTS

Seminario "Cooperative Mobility Showcase 2010: smart vehicles on intelligent roads" organizzato da Intertraffic Amsterdam 2010

FUTURI

- *Danzica, Polonia, 22-23 aprile 2010*
- *Boston, USA, 23-25 maggio 2010*
- *Lisbona, Portogallo, 31 maggio – 4 giugno 2010*
- *Oslo, Norvegia, 31 maggio – 2 giugno 2010*
- *Saragozza, Spagna, 8-9 giugno 2010*
- *Atene, Grecia, 20-22 giugno 2010*
- *San Diego, USA, 12-15 settembre 2010*
- *Busan, Corea del Sud, 25-29 ottobre 2010*

Seminario sulla sicurezza stradale organizzato dall'Università di Danzica "Poland's Road Safety in the Run-Up to the EU's New Transport Policy"

Seminario sull'interoperabilità del telepedaggio "The future of tolling, going mainstream through ORT and interoperability" organizzato dall'IBTTA

XVI Congresso annuale mondiale dell'International Road Federation "Sharing the Roads"

XXXVIII edizione delle Giornate Annuali di Studio ed Informazione dell'ASECAP

TEN-T Days, Conferenza sulle Reti Transeuropee di Trasporto, organizzata dalla Presidenza spagnola della UE e dalla Commissione europea

Seminario "Modern Toll Roads: A new chapter in social responsibility" organizzato congiuntamente dall'IBTTA e dalla concessionaria greca Attiki Diadromès

LXXVIII edizione dell'Annual Meeting and Exhibition dell'IBTTA

Congresso mondiale ITS (Sistemi Intelligenti di Trasporto)

| | |
|---------------------|--|
| AIPCR: | Association Mondiale de la Route – Associazione Mondiale della Strada |
| DG MOVE: | Direzione Generale “Mobilità e Trasporti” - Commissione europea |
| ERF: | European Union Road Federation |
| ERMTS: | European Rail Traffic Management System – Sistema europeo di gestione del traffico ferroviario |
| GALILEO: | Programma europeo di radionavigazione satellitare |
| 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 |
| JURI: | Commissione per gli Affari Giuridici presso il Parlamento europeo |
| 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 |
| SEPA: | Single Euro Payment Area, Area Unica dei Pagamenti in Euro |
| TIC: | Tecnologie dell'informazione e della comunicazione |
| TRAN: | Commissione Trasporti e Turismo presso il Parlamento europeo |
| UNECE: | Commissione economica delle Nazioni Unite per l’Europa |
| UpM: | Unione per il Mediterraneo – Iniziativa europea lanciata al Vertice di Parigi per il Mediterraneo del 13.07.2008 |



**Associazione Italiana
Società Concessionarie
Autostrade e Trafori**

00198 Roma • Via Po, 12

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
Rosa Anna Priori**