

Congresso mondiale ITS 2018 a Copenhagen: "Quality of Life"

IL CONGRESSO MONDIALE ITS (INTELLIGENT TRANSPORTATION SYSTEM) DEL 2018 AVRÀ LUOGO A COPENHAGEN, DANIMARCA, DAL 17 AL 21 SETTEMBRE E VI È ANCORA LA POSSIBILITÀ, FINO AL PROSSIMO 15 DICEMBRE, DI INVIARE PROPOSTE DI PRESENTAZIONI TECNICHE COLLEGANDOSI AL SEGUENTE SITO: [HTTPS://ITSWORLDCONGRESS.COM/PROGRAMME/SUBMISSIONS/](https://itsworldcongress.com/programme/submissions/).

IL CONGRESSO DI COPENHAGEN SARÀ DEDICATO AL TEMA "QUALITY OF LIFE", PARTICOLARMENTE CARO ALLA CAPITALE DANESE, CHE INTENDE DIVENTARE LA PRIMA CITTÀ EUROPEA "CARBON-NEUTRAL" ENTRO IL 2025 E VEDE L'UTILIZZAZIONE DEI SISTEMI ITS, NELL'AMBITO DELLA MOBILITÀ, COME EFFICACE STRUMENTO PER POTER RAGGIUNGERE QUESTO AMBIZIOSO OBIETTIVO AMBIENTALE, ATTRAVERSO IL CONTRIBUTO DELLE ULTIME TECNOLOGIE ITS PER RIDURRE LA CONGESTIONE, PROMUOVERE L'USO DI BICICLETTE E POTENZIARE IL TRASPORTO PUBBLICO. PARTENDO DA QUESTO TEMA PRINCIPALE SULLA QUALITÀ DELLA VITA, IL CONGRESSO ITS DI COPENHAGEN ANALizzerà POI IN PARTICOLARE LE SEGUENTI TEMATICHE NEL CORSO DELLE VARIE SESSIONI TECNICHE: SERVIZI DI MOBILITÀ - DAL TRASPORTO ALLA MOBILITÀ ALLA VIBILITÀ; GLI ITS E L'AMBIENTE; IL TRASPORTO CONNESSO, COOPERATIVO E AUTOMATIZZATO; LA PROSSIMA GENERAZIONE DI CONSEGNA DELLE MERCI; LA TECNOLOGIA SATELLITARE APPLICATA ALLA MOBILITÀ; LE OPE-



FONTE: PAGINA TWITTER DEL CONGRESSO ITS COPENHAGEN [HTTPS://TWITTER.COM/ITS_CONGRESSES](https://twitter.com/ITS_Congresses)

RAZIONI DI TRASPORTO ATTRAVERSO LE RETI. VI SARÀ INOLTRE UNA SESSIONE TEMATICA TRASVERSALE DEDICATA ALLE SOLUZIONI ITS APPLICATE IN AMBITO TRANSFRONTALIERO, COORDINATA E ORGANIZZATA DA TUTTE LE ASSOCIAZIONI ITS NAZIONALI. INFINE, IL PROGRAMMA DI COPENHAGEN CERCHERÀ QUANTO PIÙ POSSIBILE DI STABILIRE UN LEGAME TRA LE CONCLUSIONI E RIFLESSIONI DEL CONGRESSO ITS EUROPEO E QUELLO MONDIALE. PER MAGGIORI INFORMAZIONI SULL'EVENTO, VISITARE IL SITO [HTTPS://ITSWORLDCONGRESS.COM/](https://itsworldcongress.com/) E LE RELATIVE PAGINE TWITTER E LINKEDIN PRESENTI IN HOME PAGE.

PARLAMENTO EUROPEO

► la commissione Trasporti e Turismo del Parlamento europeo è attualmente impegnata nell'analisi del pacchetto stradale *Europe on the Move*, presentato lo scorso 31 maggio dalla Commissione europea. Il pacchetto stradale mette soprattutto in luce l'importanza della tariffazione stradale per contribuire alla riduzione delle emissioni nocive e dunque all'obiettivo di decarbonizzazione del trasporto; fra le *Road Initiatives* vi è pertanto un'ulteriore proposta di revisione della cosiddetta Direttiva *Eurovignette*, nonché una proposta di revisione della Direttiva e successiva Decisione sul telepedaggio. Il Pacchetto stradale contiene senza dubbio una serie di elementi significativi per il nostro settore e più in generale per il trasporto stradale.

COMMISSIONE EUROPEA

► la Direzione Mobilità e Trasporti DG MOVE della Commissione europea, di concerto con la Presidenza estone della UE, ha organizzato a Tallinn, dall'8 al 10 novembre scorsi, le Giornate dedicate alla digitalizzazione nel campo dei trasporti, i *Digital Transport Days*, con l'obiettivo di esplorare il potenziale delle tecnologie digitali applicate ai trasporti e analizzare le implicazioni della digitalizzazione dei trasporti sulla futura mobilità dei passeggeri e delle merci. Per far fronte alle nuove sfide e cogliere appieno le opportunità offerte dalle tecnologie digitali per la crescita economica e la competitività dell'Unione europea, a Tallinn la Commissaria ai Trasporti Violeta Bulc e il Ministro estone degli Affari economici e delle Infrastrutture Kadri Simson hanno deciso di adottare una Dichiarazione congiunta sulla digitalizzazione nel settore dei trasporti.

CONSIGLIO

► lo scorso 8 novembre è stato raggiunto un accordo tra i rappresentanti del Consiglio UE e del Parlamento europeo per prorogare il FEIS, il Fondo europeo per gli investimenti strategici, definendolo, in questa nuova versione, "Fondo 2.0". Il FEIS è stata una delle prime iniziative della Commissione Juncker alla fine del 2014, con lo scopo di mobilitare capitali privati e contribuire al finanziamento di progetti nel campo delle infrastrutture, dell'innovazione e delle piccole e medie imprese. A tre anni dalla sua adozione, e dalle sue prime applicazioni nell'ambito della UE, le Istituzioni comunitarie hanno concordato sulla necessità di una sua proroga, attraverso una nuova proposta di Regolamento FEIS. Detta proposta intende estendere il Piano di investimenti per l'Europa in termini sia di durata sia di capacità finanziaria.

NEWS DA AISCAT SERVIZI

► hanno avuto luogo di recente a Milano, presso la sede dell'UNI (Ente Nazionale Italiano di Unificazione) le giornate di meeting del *WG17 Urban ITS* e la plenaria del comitato tecnico CEN/TC 278, che si occupa di standardizzazione nel campo della telematica del trasporto su strada e riunisce esperti tecnici degli Stati membri interessati ai temi del settore al fine di formalizzare norme tecniche. La 59-esima riunione plenaria del comitato tecnico ospitata da UNINFO ha visto, nelle vesti di sponsor, Autostrade Tech, Sinelec e Aiscat Servizi, società a socio unico AISCAT (Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori), che fornisce servizi ad alto valore aggiunto nel settore dell'ingegneria dei trasporti. L'incontro ha rappresentato l'occasione per un proficuo scambio di esperienze con professionisti-organismi europei di settore.

INDICE

PARLAMENTO EUROPEO

2

- commissione TRAN – Bruxelles, novembre 2017

COMMISSIONE EUROPEA

4

- Dichiarazione sulle Giornate "Digital Transport" a Tallin

CONSIGLIO UE

6

- Accordo sulla proroga del FEIS (Fondo europeo per gli investimenti strategici)

NEWS DA AISCAT SERVIZI

8

- Presentazione della procedura di accreditamento per accedere al mercato del telepedaggio in Italia

LEGISLAZIONE E COMUNICAZIONI

10

CALENDARIO EVENTI

12

GLOSSARIO

13

► commissione TRAN – Bruxelles, novembre 2017

La commissione Trasporti e Turismo del Parlamento europeo è attualmente impegnata nell'analisi del **pacchetto stradale *Europe on the Move***, presentato lo scorso 31 maggio dalla Commissione europea. Come si ricorderà il Pacchetto contiene una serie di misure legislative rivolte al settore stradale, prettamente focalizzate sugli aspetti ambientali del trasporto (dunque sulla de-carbonizzazione) nonché sui cosiddetti aspetti sociali del trasporto stradale, relativi al miglioramento dei diritti e delle condizioni dei lavoratori del settore del trasporto, attraverso la revisione della normativa relativa al sistema del cabotaggio, all'utilizzazione del tachigrafo digitale o ancora alla definizione delle regole relative al rispetto degli orari di guida e di riposo per i trasportatori. Attraverso *Europe on the Move* la Commissione europea intende contribuire all'attuazione delle priorità politiche comunitarie relative al rafforzamento del Mercato Interno della UE, alla creazione di un'Unione energetica in grado di contrastare il cambiamento climatico e alla creazione di un Mercato Unico Digitale. Come più volte sottolineato dalla Commissaria Bulc, 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 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.

Il pacchetto stradale mette soprattutto in luce l'importanza della tariffazione stradale per contribuire alla riduzione delle emissioni nocive e dunque all'obiettivo di de-carbonizzazione del trasporto; fra le *Road Initiatives* vi è pertanto un'ulteriore proposta di revisione della cosiddetta Direttiva *Eurovignette* (Direttiva 1999/62/CE relativa alla "tassazione di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di talune infrastrutture"), nonché una proposta di revisione della Direttiva e successiva Decisione sul telepedaggio (rispettivamente Direttiva 2004/52 e Decisione 2009/750). In materia di tariffazione stradale, la Commissione europea ha più volte espresso la propria preferenza per i sistemi basati sulla distanza percorsa, nonché sull'applicazione dei principi "chi usa paga" e "chi inquina paga". In tal senso la Commissione europea sottolinea il carattere discriminatorio delle vignette per l'esazione del pedaggio, ritenendo la vignetta non proporzionata all'uso dell'infrastruttura ed equiparandola a una sorta di tassa; in tale ottica, si dovrebbe dunque prevedere un periodo per così dire di "*phasing-out*" dall'utilizzazione delle vignette verso l'applicazione più uniforme, in tutti gli Stati membri, della

tariffazione fondata sul principio *user/payer*, chi usa paga e paga proprio in funzione e in proporzione all'utilizzazione di una determinata infrastruttura. La disciplina sulla tariffazione stradale deve inoltre tener conto, nella prospettiva della Commissione europea, della questione relativa all'interoperabilità del telepedaggio, attualmente realizzabile a livello regionale (come dimostrato dal progetto REETS www.reets.eu) e solo in un secondo momento probabilmente in grado di essere estesa a tutto il territorio dell'Unione europea, per la realizzazione di un Servizio europeo di telepedaggio a livello comunitario (cosiddetto *EETS – European Electronic Tolling Service*). Peraltro, al fine di assicurare una corretta ed efficiente attuazione dello EETS 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.

Per quel che riguarda nello specifico alcuni punti principali delle due citate proposte di Direttive, sui quali la commissione TRAN sta attualmente lavorando, così come il Consiglio UE, per elaborare delle posizioni e avviare almeno l'iter di prima lettura dei due testi, sottolineiamo quanto segue: per la Direttiva c.d. *Eurovignette*, la proposta della Commissione europea prevede di estendere l'applicazione della futura Direttiva a tutti gli autoveicoli e non solo, come finora avvenuto, ai mezzi pesanti; viene inoltre fornita una

definizione, avente un impatto ai fini dell'applicabilità della Direttiva a concessioni esistenti, di "modifica sostanziale" dell'oggetto, legata in percentuale al valore della concessione e vengono infine introdotti ulteriori parametri di variazione della tariffa di pedaggio rispetto a quelli attuali, legati a caratteristiche non misurabili del veicolo, mentre l'applicazione di alcuni oneri aggiuntivi (cosiddetto *mark-up*) viene estesa al di là delle aree di montagna.

Per quanto concerne invece la proposta di revisione della Direttiva Telepedaggio, la Commissione europea propone la creazione di un meccanismo europeo per il recupero dei mancati pagamenti del pedaggio da parte degli utenti stranieri, elemento molto importante che per la prima volta figura in un testo legislativo comunitario; la Commissione propone poi di estendere il servizio europeo di telepedaggio anche a quei sistemi di esazione che utilizzano la sola lettura delle targhe e non solo dunque attraverso l'utilizzazione dell'apparato di telepedaggio OBU (*On Board Unit*); infine, la proposta della Commissione europea prevede alcune semplificazioni per i cosiddetti Fornitori del Servizio europeo di telepedaggio, al fine di facilitare l'accesso al mercato.

Il Pacchetto stradale contiene senza dubbio una serie di elementi significativi per il nostro settore e più in generale per il trasporto stradale. Al momento è tuttavia opportuno sottolineare che, pur essendo già stato avviato l'iter legislativo di adozione delle proposte

di Direttiva, è ipotizzabile che le Istituzioni comunitarie saranno in grado di chiudere l'intero Pacchetto solamente in prima lettura nel corso del 2018 e riprendere poi i relativi dossiers nell'ambito della nuova legislatura che emergerà dalle elezioni politiche europee del 2019, ma questa ovviamente è solo opinione personale di chi scrive.

Nel frattempo, come spesso avviene quando le Istituzioni comunitarie, e in particolare il Parlamento europeo, sono chiamate ad affrontare dossiers complessi e articolati quali il Pacchetto stradale, il 22 e 23 novembre scorsi la commissione TRAN ha organizzato presso la sede del Parlamento europeo a Bruxelles un'audizione pubblica sul Pacchetto stradale, alla quale sono stati invitati a partecipare i rappresentanti del settore per esprimere le loro opinioni e posizioni sul tema; fra di essi l'IRU (*International Road Union*) e la FNTR (*Fédération Nationale Française du Transport Routier*) sui temi del trasporto commerciale e, per quanto riguarda rispettivamente la tariffazione e il servizio europeo di telepedaggio, hanno preso parte all'audizione l'ASECAP con il Segretario Generale Kallistratos Dionelis e TELEPASS, con il CEO Gabriele Benedetto. E' possibile scaricare il *web-streaming* dell'audizione e il programma definitivo al seguente indirizzo: <http://www.europarl.europa.eu/ep-live/en/committees/video?event=20171123-0900-COMMITTEE-TRAN>

Sarà nostra cura fornire aggiornamenti sull'evoluzione legislativa dei due *dossiers Eurovignette* e telepedaggio nelle

prossime edizioni del nostro Bollettino, tenendo conto del fatto che i Relatori delle due proposte di Direttive, l'eurodeputata francese socialista Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy per l'*Eurovignette* e l'eurodeputato italiano del PPE Massimiliano Salini per la Direttiva Telepedaggio europeo, sono chiamati a presentare i loro primi Rapporti durante la riunione della commissione TRAN prevista per il 22-23 gennaio 2018; successivamente tutti gli eurodeputati della TRAN e della altre commissioni parlamentari interessate per parere dovranno presentare emendamenti da discutere, votare ed eventualmente includere nel Rapporto finale, previsto per giugno, in modo da inviare alla sessione plenaria un testo da votare o prima o dopo la pausa estiva in prima lettura.

► Dichiarazione sulle Giornate “Digital Transport” a Tallinn

La Direzione Mobilità e Trasporti DG MOVE della Commissione europea, di concerto con la Presidenza estone della UE, ha organizzato a Tallinn, dall'8 al 10 novembre scorsi, le Giornate dedicate alla digitalizzazione nel campo dei trasporti, i *Digital Transport Days*, con l'obiettivo di esplorare il potenziale delle tecnologie digitali applicate ai trasporti e analizzare le implicazioni

strutturare il sistema dei trasporti e i servizi di mobilità in una maniera innovativa rispetto al passato. Allo stesso tempo però, oltre a cogliere queste opportunità di sviluppo e miglioramento dei trasporti grazie all'avvento della digitalizzazione, è anche opportuno riflettere sugli ostacoli e sulle criticità che naturalmente sono nascosti dietro il potenziale offerto dalla nuova era digitale.

pea nella digitalizzazione – a tutti i livelli, dagli stakeholders a livello individuale e collettivo – deve trasformare il nostro sistema di trasporti in tutti i suoi aspetti, rendendolo più efficiente, sicuro, incluso sotto il profilo sociale, sostenibile, multimodale a beneficio di tutti gli utenti.

2. La digitalizzazione può e deve age-



FONTE: SITO DELLA COMMISSIONE EUROPEA DG MOVE DEDICATO AI DIGITAL TRANSPORT DAYS: <http://www.digitaltransportdays.eu/>

delle digitalizzazione dei trasporti sulla futura mobilità dei passeggeri e delle merci.

Certamente, come affermato dalla Commissione e dal Consiglio UE a Tallinn, la digitalizzazione cambierà radicalmente il mondo dei trasporti così come lo conosciamo oggi: le nuove tecnologie saranno in grado di rispondere alla necessità di rendere il sistema dei trasporti più sicuro, efficiente e sostenibile e i dati diventeranno il nuovo “carburante” nel settore dei trasporti, come è stato sottolineato durante i *Digital Transport Days*, fornendo numerose opportunità per organizzare e

Per far fronte alle nuove sfide e cogliere appieno le opportunità offerte dalle tecnologie digitali per la crescita economica e la competitività dell'Unione europea, a Tallinn la Commissaria ai Trasporti Violeta Bulc e il Ministro estone degli Affari economici e delle Infrastrutture Kadri Simson hanno deciso di adottare una **Dichiarazione congiunta**, contenente delle conclusioni sulla **digitalizzazione nel settore dei trasporti**, che riportiamo qui di seguito tradotta dall'originale in lingua inglese:

1. Dobbiamo osare trasformare in realtà i sogni. La leadership euro-

volare la sicurezza dell'automatizzazione e l'integrazione di tutti i modi di trasporto, accrescendo la capacità e la qualità dei differenti modi. La tecnologia sta diventando fruibile ora e dobbiamo utilizzarla.

3. L'accesso ai dati, la loro riutilizzo e impiego nei settori della mobilità, dei trasporti e della logistica, nell'ottica di un partenariato pubblico-privato, è essenziale e deve avvenire in un clima di fiducia.
4. Per fornire delle soluzioni intero-

- perabili agli utenti, è necessario stabilire una giusta governance e trovare delle soluzioni globali.
5. I modelli di dati comuni e interfacce condivise agevoleranno la messa in comune dei dati virtuali, senza bisogno di stamparli e ridurranno di conseguenza gli oneri amministrativi, accresceranno la sicurezza e l'efficienza e contribuiranno a creare nuovi servizi di mobilità.
 6. Più alti livelli di protezione dei dati e della privacy, così come definiti nel Regolamento sulla Protezione dei dati generali, offriranno l'opportunità di ottenere la fiducia dei consumatori in un mondo dei trasporti digitalizzato.
 7. Il settore dei trasporti deve adattarsi alle sfide in corso, quali gli attacchi cibernetici che possono rappresentare delle minacce per le vite umane e per le imprese, accrescendo tra l'altro la consapevolezza e collaborando per un corretto scambio di informazioni.
 8. Affinché la digitalizzazione possa funzionare, dobbiamo sempre ricordare il ruolo importante svolto dalle persone, dagli individui. Nuove misure concrete e creative saranno necessarie per assicurare una transizione socialmente sostenibile verso un sistema di trasporti digitale e automatizzato. Investire nelle competenze e nella formazione a lungo periodo rappresenta anche un investimento nella digitalizzazione.
 9. E' importante che venga allocato sufficiente bilancio comunitario, utilizzandolo strategicamente per espandere gli investimenti e supportare specificamente lo sviluppo e l'applicazione di iniziative digitali in tutto il territorio europeo.
 10. L'accresciuta cooperazione di tutti gli stakeholders, vecchi e nuovi, è essenziale. I partenariati pubblico-privati e una visione condivisa rappresentano la chiave per attuare una digitalizzazione di successo di ogni futuro sistema di mobilità e per lo sviluppo di un'area unica del trasporto digitale.

► Accordo sulla proroga del FEIS (Fondo europeo per gli investimenti strategici)

Lo scorso 8 novembre è stato raggiunto un accordo tra i rappresentanti del Consiglio UE e del Parlamento europeo per prorogare il FEIS, il Fondo europeo per gli investimenti strategici, definendolo, in questa nuova versione, "Fondo 2.0". Come si ricorderà, il FEIS è stata una delle prime iniziative della Commissione Juncker alla fine del 2014, con lo scopo di mobilitare capitali privati e contribuire al finanziamento di progetti nel campo delle infrastrutture, dell'innovazione e delle piccole e medie imprese. All'epoca il Piano prevedeva investimenti per 315 miliardi di euro, finalizzati a favorire la crescita e il rilancio economico della UE, puntando soprattutto sull'applicazione dello strumento del PPP come chiave di successo del Piano stesso per un efficace sviluppo delle infrastrutture. L'elemento fondamentale del piano Juncker, inoltre, risiede nel fatto che gli investimenti nazionali degli Stati membri siano da considerarsi come contributi alla crescita europea e come tali non computati nell'ambito del Patto di Stabilità. Il FEIS fondamentale evidenzia l'importanza delle risorse pubbliche come attivazione delle risorse private e si basa sull'importante ruolo della Banca europea degli investimenti e degli strumenti di finanziamento innovativi (quali i *project bonds*), come elementi di successo del Piano stesso.

A tre anni dunque dalla

sua adozione e dalle sue prime applicazioni nell'ambito della UE, le Istituzioni comunitarie hanno concordato sulla necessità di una sua proroga, attraverso una nuova proposta di Regolamento FEIS. Detta proposta intende estendere il Piano di investimenti per l'Europa in termini sia di durata sia di capacità finanziaria: anzitutto il totale degli investimenti previsti entro il 2018,

Infine, la proposta aumenta il contributo della BEI (Banca europea per gli investimenti) portandolo a 7,5 miliardi di euro dai 5 miliardi attuali, quest'ultimo punto ovviamente necessita l'approvazione da parte del Consiglio di amministrazione della BEI stessa.

La Presidenza in carica del Consiglio UE, rappresentata



FONTE: SITO DELLA COMMISSIONE EUROPEA DEDICATO AL FEIS [HTTPS://EC.EUROPA.EU/COMMISSION/INVESTMENT-PLAN_IT](https://ec.europa.eu/commission/investment-plan_it)

e generati dagli iniziali 315 miliardi di Euro, viene portato a 500 miliardi di euro di qui al 2020. La proposta di Regolamento, inoltre, vuole incentivare l'addizionalità, rafforzare la trasparenza e l'equilibrio geografico del FEIS, nonché aumentare la garanzia di bilancio dell'Unione europea portandola a 26 miliardi di euro, 16 miliardi dei quali saranno disponibili per le attivazioni della garanzia fino a metà del 2018.

dall'Estonia sino alla fine del corrente anno, si è espressa favorevolmente in merito all'accordo che sancisce la proroga del FEIS e, a tal riguardo, il Ministro estone delle Finanze Toomas Tõniste, ha detto che *"le condizioni di investimento sono migliorate in Europa, ma i tassi di investimento rimangono al di sotto dei livelli pre crisi. Con un Fondo più grande e più efficace saremo in grado di rilanciare gli investimenti e di rafforzare le prospettive"*

1. REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Regulations (EU) No 1316/2013 and (EU) 2015/1017 as regards the extension of the duration of the European Fund for Strategic Investments as well as the introduction of technical enhancements for that Fund and the European Investment Advisory Hub. Interinstitutional File: 2016/0276 (COD) – <http://www2.consilium.europa.eu/media/31483/st13847en17.pdf>

di crescita a lungo termine”.

(Fonte: comunicati stampa Consiglio UE e Presidenza estone <https://www.eu2017.ee>).

Per quel che concerne la rappresentanza nell'ambito del Consiglio Direttivo del FEIS, l'accordo tra Consiglio e Parlamento europeo prevede l'aggiunta di un esperto indipendente nominato dal Parlamento europeo, un rappresentante, senza diritto di voto, che si aggiunga ai quattro membri del Consiglio Direttivo del FEIS, attualmente composto da tre membri designati dalla Commissione e da un membro designato dalla BEI, con l'obiettivo di definire la strategia globale, la politica di investimento e il profilo di rischio del Fondo europeo per gli investimenti strategici. Come si ricorderà il FEIS, sin dalla sua istituzione tre anni or sono, opera nell'ambito della BEI, in virtù di un accordo tra la Commissione e la BEI stessa e dunque ogni progetto sostenuto dal FEIS deve essere approvato dalla BEI. Al Consiglio Direttivo del FEIS si aggiunge inoltre comitato per gli investimenti, costituito da otto esperti indipendenti e da un direttore generale, con il compito di selezionare i progetti beneficiari del Fondo FEIS.

I progetti attualmente co-finanziati dal FEIS riguardano i trasporti, l'energia e le infrastrutture a banda larga, l'istruzione, la sanità, la ricerca e il finanziamento del rischio per le piccole e medie imprese; il FEIS inoltre incentiva progetti sostenibili sotto il profilo sociale ed economico. Il progetto di Regolamento per la sua proroga contempla anzitutto degli adeguamenti tecnici sulla base degli insegnamenti tratti durante la prima

fase di attuazione e prevede l'aggiunta di nuovi settori ammissibili, il potenziamento delle azioni relative al clima, la precisazione del carattere integrativo degli investimenti, nonché un sostegno più mirato agli Stati membri che riscontrano difficoltà nello sviluppo di progetti.

RIPORTIAMO CON PIACERE, QUI DI SEGUITO, UN ARTICOLO IN MATERIA DI TELEPEDAGGIO ITALIANO, REDATTO DAI COLLEGHI DI AISCAT SERVIZI IN MERITO ALLA PRESENTAZIONE AL CEN/TC 278 DELLA PROCEDURA DI ACCREDITAMENTO PER ACCEDERE AL MERCATO DEL TELEPEDAGGIO IN ITALIA.



società a socio unico



*A cura di Fabrizio Federici,
Paolo Giorgi, Selenia Perelli,
Maurizio Rotondo*

Il 13 e 14 settembre scorsi si sono tenute a Milano presso la sede dell'UNI (Ente Nazionale Italiano di Unificazione) le giornate di meeting del WG17 Urban ITS e la plenaria del comitato tecnico CEN/TC 278, che si occupa di standardizzazione nel campo della telematica del trasporto su strada e riunisce esperti tecnici degli Stati membri interessati ai temi del settore al fine di formalizzare norme tecniche.

La 59-esima riunione plenaria del comitato tecnico ospitata da UNINFO ha visto, nelle vesti di sponsor, Autostrade Tech, Sinelec e Aiscat Servizi, società a socio unico AISCAT (Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori), che fornisce servizi ad alto valore aggiunto nel settore dell'ingegneria dei trasporti, in particolare su tematiche di interesse quali ICT (*Information & Communication Technology*), EFC (*Electronic Fee Collection*), ecc..

L'incontro ha rappresentato l'occasione per un proficuo scambio di esperienze con professionisti-organismi europei di settore e, grazie allo spazio concesso dal Comitato, Aiscat Servizi ha presentato la procedura

di accreditamento per accedere al mercato del telepedaggio in Italia, messa a punto con il supporto dell'AISCAT. Aiscat Servizi è il soggetto designato dal comparto autostradale italiano a svolgere un ruolo di interfaccia verso i potenziali fornitori dei servizi di telepedaggio.

In particolare, l'introduzione del Servizio Europeo di Telepedaggio (SET) attraverso la Direttiva 2004/52/CE e la successiva Decisione 2009/750/EU ha reso necessarie nuove procedure che Esattori del Pedaggio (EdP) e Fornitori del Servizio (FdS) devono mettere in atto per garantire l'interoperabilità del SET su scala europea.

La suddetta normativa stabilisce che l'apparato di bordo SET deve essere un unico dispositivo contenente 3 moduli compatibili rispettivamente con:

- la tecnologia satellitare GNSS/CN;
- la tecnologia DSRC a standard CEN TC278-EN 15509;
- la tecnologia DSRC descritta dallo standard ETSI ES 200 674-1 (come previsto dalle specifiche SET) utilizzabile limitatamente al territorio italiano.

Ciò permette agli EdP italiani di poter scegliere, per gli impianti di terra, la tecnologia DSRC 5.8 GHz conforme allo standard ETSI 200 674-1. L'interoperabilità con gli

altri operatori europei sarà garantita da OBE (On-Board Equipment) monolitici che dispongono di moduli adeguati in grado di colloquiare con tutti gli impianti installati in Europa. Queste tecnologie consentono una gestione multi fornitore in un ambiente la cui architettura prevede livelli di security adeguati, in modo da tutelare EdP e FdS da possibili forzature del sistema. Anche la norma ETSI 200 674-1 riunisce i tre livelli di interoperabilità: fisico, data link ed applicativo.

In parallelo all'introduzione del SET, in Italia si sono creati i presupposti per introdurre il Servizio Interoperabile di Telepedaggio per i Mezzi Pesanti (SIT-MP) che segue, per quanto possibile, logiche che tengono in debita considerazione il contesto europeo sui temi del telepedaggio.

Il SIT-MP consente ai FdS che dispongano di un OBE contenente almeno la tecnologia DSRC a standard ETSI 200 674-1 di poter fornire un servizio nazionale. È altresì ammesso che un FdS che disponga di un OBE conforme a quanto prescritto per il SET decida di svolgere il solo servizio nazionale SIT-MP.

Al fine di ottimizzare e velocizzare il processo di accreditamento per il SET, tenuto conto che la maggioranza della rete

autostradale italiana a pedaggio è fisicamente interconnessa,¹ le Concessionarie italiane hanno deciso di condurre in comune le parti ripetibili e non soggette a specificità commerciali, affidandole operativamente all'Aiscat Servizi dietro specifica delega.

La procedura di accreditamento includerà sia la verifica delle caratteristiche organizzative e finanziarie dei candidati sia la verifica della compatibilità dei loro apparati di bordo. In particolare dal punto di vista tecnico si andrà a testare l'idoneità all'uso degli OBE in termini di Verifica della Conformità del Corretto Funzionamento e di Verifica di Regolare Servizio.

Attualmente in Italia sono in corso, con diverse fasi di avanzamento, 5 procedure di accreditamento per altrettanti candidati FdS e sono state avviate le interlocuzioni con ulteriori 2 potenziali FdS.

Per ulteriori informazioni:
www.aiscatservizi.com

1. La gestione della rete interconnessa prevede il trattamento di transiti per tratti appartenenti a Concessionarie diverse. Questa caratteristica ha richiesto la stesura di un accordo di interconnessione tra tutte le Concessionarie interessate nel quale sono contenute regole tecniche e gestionali che consentono sia l'uniformità di trattamento nei confronti dell'utente finale (per il quale gli Esattori del pedaggio appaiono come un unico interlocutore), sia uno standard di settore per le tecnologie e le procedure mutuamente riconosciute che consentono, tra le altre cose, alle Società autostradali di effettuare il clearing in back office e ridistribuire i proventi a seconda delle competenze relative.

► GU L

- Decisione del Comitato misto SEE n. 316/2015, dell'11 dicembre 2015, che modifica l'allegato XIII (Trasporti) dell'accordo SEE [2017/1827] **L 263 del 12.10.2017**
- Decisione del Comitato misto SEE n. 317/2015, dell'11 dicembre 2015, che modifica l'allegato XIII (Trasporti) dell'accordo SEE [2017/1828] **L 263 del 12.10.2017**
- Decisione (UE) 2017/1937 del Consiglio, dell'11 luglio 2017, relativa alla firma, a nome dell'Unione europea, e all'applicazione provvisoria del trattato che istituisce la Comunità dei trasporti. **L 278 del 27.10.2017**
- Trattato che istituisce la Comunità dei trasporti. **L 278 del 27.10.2017**

► GU C

- Risoluzione del Comitato europeo delle regioni sul Libro bianco della Commissione europea sul futuro dell'Europa — Riflessioni e scenari per l'UE a 27 verso il 2025. **C 306 del 15.09.2017**
- Notifica preventiva di concentrazione (Caso M.8536 — Atlantia/Abertis Infraestructuras). (1) **C 308 del 16.09.2017**
- Risoluzione del Parlamento europeo del 9 settembre 2015 sulla messa in atto del Libro bianco 2011 sui trasporti: bilancio e via da seguire per una mobilità sostenibile (2015/2005(INI)) **C 316 del 22.09.2017**
- Parere del Comitato europeo delle regioni — La dimensione locale e regionale del programma Orizzonte 2020 e il nuovo programma quadro per la ricerca e l'innovazione. **C 342 del 12.10.2017**
- Parere del Comitato europeo delle regioni — Il futuro sostenibile dell'Europa: prossime tappe — L'azione europea a favore della sostenibilità **C 342 del 12.10.2017**
- Posizione del Parlamento europeo definita in prima lettura il 12 marzo 2014 in vista dell'adozione della direttiva 2014/.../UE del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la direttiva 2011/92/UE concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati. **C 378 del 09.11.2017**
- P7_TA(2014)0228 Agenzia del GNSS europeo I Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 12 marzo 2014 sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (UE) n. 912/2010 che istituisce l'Agenzia del GNSS europeo (COM(2013)0040 — C7-0031/2013 — 2013/0022(COD)) P7_TC1-COD(2013)0022 **C 378 del 09.11.2017**
- Posizione del Parlamento europeo definita in prima lettura il 12 marzo 2014 in vista dell'adozione del regolamento (UE) n. .../2014 del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (UE) n. 912/2010 che istituisce l'Agenzia del GNSS europeo **C 378 del 09.11.2017**
- P7_TA(2014)0244 Livello comune elevato di sicurezza delle reti e dell'informazione. I Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 13 marzo 2014 sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante misure volte a garantire un livello comune elevato di sicurezza delle reti e dell'informazione nell'Unione (COM(2013)0048 — C7-0035/2013 — 2013/0027(COD)) **C 378 del 09.11.2017**
- P7_TC1-COD(2013)0027 Posizione del Parlamento europeo definita in prima lettura il 13 marzo 2014 in vista dell'adozione della direttiva 2014/.../UE del Parlamento europeo e del Consiglio recante misure volte a garantire un livello comune elevato di sicurezza delle reti e dell'informazione nell'Unione **C 378 del 09.11.2017**

► COM¹

- Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on ENISA, the "EU Cybersecurity Agency", and repealing Regulation (EU) 526/2013, and on Information and Communication Technology cybersecurity certification ("Cybersecurity Act"). **COM/2017/0477 final - 2017/0225 (COD) D 13/09/2017**
- COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO Sfruttare al meglio le reti e i sistemi informativi – verso l'efficace attuazione della direttiva (UE) 2016/1148 recante misure per un livello comune elevato di sicurezza delle reti e dei sistemi informativi nell'Unione. **COM/2017/0476 final del 13/09/2017**
- Relazione della Commissione al Parlamento Europeo e al Consiglio sull'attuazione dei Programmi Galileo Ed Egnos e sulle prestazioni dell'agenzia del Gnss Europeo. **COM/2017/0616 final del 23.10.2017**
- Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO relativo all'ENISA, l'agenzia dell'Unione europea per la cibersicurezza, che abroga il regolamento (UE) n. 526/2013, e relativo alla certificazione della cibersicurezza per le tecnologie dell'informazione e della comunicazione ("regolamento sulla cibersicurezza") **COM/2017/0477 final/2 - 2017/0225 (COD) del 04.10.2017**
- Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni appalti pubblici efficaci in Europa e per l'Europa. **COM/2017/0572 final del 03.10.2017**
- Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni sostegno agli investimenti mediante una valutazione ex ante volontaria degli aspetti relativi agli appalti per i grandi progetti infrastrutturali. **COM/2017/0573 final del 03.10.2017**
- Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO relativa alla posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione europea nel consiglio ministeriale costituito a norma del trattato che istituisce la Comunità dei trasporti. **COM/2017/0635 final - 2017/0278 (NLE) del 03.11.2017**
- COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS Towards the broadest use of alternative fuels - an Action Plan on Alternative Fuels Infrastructure under Article 10(6) of Directive 2014/94/EU, including the assessment of national policy frameworks under Article 10(2) of Directive 2014/94/EU **COM/2017/0652 final dell'08.11.2017**

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

■ Roma, 15-17 ottobre 2017

IBTTA International Summit, The Global Tolling Movement organizzato dall'AISCAT e dall'IBTTA, con il supporto dell'ASECAP, www.ibtta.org

FUTURI

■ Charlotte, North Carolina, USA, 22-24 aprile 2018

Managed Lanes, AET & Technology Summit, meeting annuale dell'IBTTA sulla tecnologia applicata al trasporto stradale, organizzato dall'IBTTA www.ibtta.org

■ Atene, Grecia, 3-4 maggio 2018

ASECAP marketing seminar, evento annuale dell'ASECAP dedicato alle tematiche del marketing e dei servizi all'utenza, organizzato dall'ASECAP e dall'associata greca HELLASTRON, www.asecap.com

■ Ljubljana, Slovenia, 6-8 giugno 2018

XLVI ASECAP Study and Information Days, 46^a edizione delle Giornate ASECAP di Studio e Informazione, organizzate dall'ASECAP con il supporto dell'associata slovena DARS, www.asecap.com

■ Harrisburg, Pennsylvania, USA, 24-26 giugno 2018

Maintenance&Roadway Operations Workshop, seminario annuale sull'esercizio e sulla manutenzione, organizzato dall'IBTTA, www.ibtta.org

■ Portland, Oregon, USA, 22-24 luglio 2018

Summit on Finance and Policy, Summit annuale dell'IBTTA focalizzato sul finanziamento delle infrastrutture, organizzato dall'IBTTA, www.ibtta.org

■ Salisburgo, Austria, 5-7 settembre 2018

Global Tolling Summit, Summit Internazionale dell'IBTTA organizzato di concerto con l'associata austriaca ASFINAG, www.ibtta.org

■ Copenhagen, Danimarca, 17-21 settembre 2018

ITS World Congress, Congresso mondiale del mondo ITS (Sistemi intelligenti di Trasporto), organizzato congiuntamente dalle Associazioni Nazionali ITS, <https://itsworldcongress.com/>

■ Baltimora, Maryland, USA, 14-16 ottobre 2018

86th IBTTA Annual Meeting, 86^a edizione del Congresso annuale dell'IBTTA, organizzata dall'IBTTA di concerto con la Maryland Transportation Authority, 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)