

IBTTA SALISBURGO - 5-7 SETTEMBRE 2018 GLOBAL TOLLING SUMMIT

AVRÀ LUOGO A SALISBURGO, AUSTRIA, DAL 5 AL 7 SETTEMBRE 2018, L'EDIZIONE ANNUALE DEL GLOBAL TOLLING SUMMIT DELL'IBTTA, LA TRADIZIONALE CONFERENZA INTERNAZIONALE CHE L'ASSOCIAZIONE MONDIALE DEL SETTORE DEL PEDAGGIO ORGANIZZA AL DI FUORI DEL NORD AMERICA. L'EVENTO SARÀ QUEST'ANNO DEDICATO ALLA TECNOLOGIA APPLICATA AL TRASPORTO STRADALE, ALLA STRATEGIA MONDIALE, E NON SOLO EUROPEA, VOLTA A MIGLIORARE LA MOBILITÀ DEI CITTADINI E DEGLI UTENTI ATTRAVERSO LA DIGITALIZZAZIONE, L'INTERMODALITÀ E LA FUTURA INTRODUZIONE ALLA CIRCOLAZIONE DI VEICOLI CONNESSI E AUTONOMI. IL SUMMIT SI FOCALIZZERÀ PERTANTO SULLE SFIDE E SULLE OPPORTUNITÀ, PER L'INDUSTRIA DEL PEDAGGIO, DERIVANTI DAL PROGRESSIVO SVILUPPO DI UNA RETE DI TRASPORTI DIGITALE, CONNESSA E COOPERATIVA. LE DUE GIORNATE DI LAVORI SI APRIRANNO CON UNA SESSIONE DEDI-

CATA AL SISTEMA AUTOSTRADALE AUSTRIACO, CON LA PARTECIPAZIONE DI RAPPRESENTANTI DELL'ASF-NAG, LA SOCIETÀ CHE GESTISCE DA SOLA L'INTERA RETE AUTOSTRADALE IN AUSTRIA. VI SARANNO POI DUE SESSIONI DI RESPIRO INTERNAZIONALE: UNA DAL TITOLO "TOLLING PROJECTS FROM AROUND THE WORLD", IN CUI SARANNO PRESENTATI ALCUNI DEI PIÙ INTERESSANTI PROGETTI DI APPLICAZIONE DEL PEDAGGIO IN VARI PAESI E UN'ALTRA DEDICATA AL TEMA "TRENDS IN DISTANCE BASED CHARGING", CHE OFFRIRÀ UNA PANORAMICA INTERNAZIONALE SUI SISTEMI DI TARIFFAZIONE IN EUROPA E NEGLI STATI UNITI. PER MAGGIORI INFORMAZIONI SULLE MODALITÀ DI PARTECIPAZIONE AL GLOBAL TOLLING SUMMIT DI SALISBURGO, VISITARE IL SITO [HTTPS://WWW.IBTTA.ORG/EVENTS/GLOBAL-TOLLING-SUMMIT](https://www.ibtta.org/events/global-tolling-summit)



FONTE: PAGINA DEL SITO IBTTA PER IL SUMMIT DI SALISBURGO www.ibtta.org

PARLAMENTO EUROPEO

► la commissione Trasporti e Turismo del Parlamento europeo ha votato, lo scorso 24 maggio, alcuni provvedimenti contenuti nel pacchetto stradale *Europe on the Move*, tra cui in particolare le due proposte di revisione delle Direttive cosiddette "Eurovignette" e "Telepedaggio". Ambedue i testi hanno ricevuto la quasi totalità dei voti da parte degli eurodeputati presenti alla riunione. Gli emendamenti di compromesso votati dalla commissione TRAN dovranno essere perfezionati dal voto in sessione plenaria, sul quale ancora non si hanno delle informazioni precise. La commissione TRAN ha anche discusso una *Relazione d'iniziativa* (testo dunque di carattere non legislativo) in materia di realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi nell'Unione europea, dossier affidato all'eurodeputato tedesco Ismail Ertug del gruppo dei socialisti europei.

COMMISSIONE EUROPEA

► lo scorso 17 maggio la Commissione europea ha pubblicato l'atteso III Pacchetto Mobilità, il cui documento principale è costituito da una Comunicazione politica della Commissione, indirizzata alle altre Istituzioni comunitarie, dal titolo "Verso la mobilità automatizzata: una strategia della UE per la mobilità del futuro". Obiettivo principale del nuovo Pacchetto è consentire a tutti i cittadini europei di beneficiare dei vantaggi di un traffico più sicuro, di veicoli meno inquinanti e di soluzioni tecnologiche più avanzate, sostenendo allo stesso tempo la competitività dell'industria della UE. Peraltro, unitamente alla presentazione delle proposte del Terzo Pacchetto Mobilità, la Commissione europea ha lanciato anche un nuovo bando, da 450 milioni di Euro, per finanziare progetti che contribuiscono alla sicurezza stradale e alla digitalizzazione dei trasporti.

CONSIGLIO

► lo scorso 22 maggio il Consiglio UE ha adottato un Regolamento per la riforma del sistema di omologazione e vigilanza del mercato dei veicoli a motore nell'ambito della UE. La riforma è volta in sostanza a modernizzare il sistema vigente e a migliorare i controlli delle emissioni delle autovetture, nell'ottica della decarbonizzazione del trasporto, obiettivo e principio che guida gran parte delle azioni e iniziative dell'Unione europea da due anni a questa parte. Obiettivo della riforma è quello di conseguire un livello elevato di sicurezza e di prestazioni ambientali dei veicoli e soprattutto far fronte alle carenze individuate nell'attuale sistema di omologazione. Le Istituzioni comunitarie hanno infatti convenuto sulla necessità di attuare disposizioni rigorose in materia di omologazione, nonché di migliorare i metodi di prova per quanto riguarda le emissioni inquinanti degli autoveicoli, per evitare il ripetersi di casi analoghi in futuro.

NEWS DA AISCAT SERVIZI

► l'apertura del mercato del telepedaggio sta delineando uno scenario molto articolato, che necessita di essere costantemente monitorato, tanto a livello complessivo quanto nel dettaglio delle specifiche tecniche. In questo ambito, Aiscat Servizi ha avviato l'organizzazione di specifici workshop sul tema dedicati alle concessionarie autostradali italiane. Nel corso dei seminari sono stati approfonditi gli elementi che compongono il contesto di riferimento del Servizio europeo di Telepedaggio SET. In particolare, sono stati presentati gli obblighi derivanti dall'applicazione della normativa in materia, le diverse fasi della procedura di accreditamento dei candidati fornitori del servizio, nonché lo schema del contratto redatto a livello di settore per disciplinare le condizioni tecnico-economiche tra il fornitore del servizio e la società concessionaria.

INDICE

PARLAMENTO EUROPEO

2

- commissione TRAN – Bruxelles, maggio 2018

COMMISSIONE EUROPEA

5

- Il III Pacchetto Mobilità

CONSIGLIO UE

7

- Riforma del sistema di omologazione e vigilanza del mercato dei veicoli a motore nella UE

NEWS DA AISCAT SERVIZI

8

- Seminari sull'attuazione del Servizio europeo di telepedaggio (SET) in Italia

LEGISLAZIONE E COMUNICAZIONI

10

CALENDARIO EVENTI

12

GLOSSARIO

13

► commissione TRAN – Bruxelles, maggio 2018

Lo scorso 24 maggio la commissione Trasporti e Turismo del Parlamento europeo ha votato alcuni provvedimenti contenuti nel pacchetto stradale *Europe on the Move*, tra cui in particolare le due proposte di revisione delle Direttive cosiddette “Eurovignette” (Direttiva 1999/62/CE relativa alla “tassazione di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l’uso di talune infrastrutture”) e “Telepedaggio” (Direttiva 2004/52 sul telepedaggio).

Ambedue i testi hanno ricevuto la quasi totalità dei voti da parte degli eurodeputati presenti alla riunione (40 voti a favore, nessuna astensione e un solo voto contrario per la “Telepedaggio”, mentre per la “Eurovignette” 35 voti a favore, 2 astensioni e 3 voti contrari).

Gli emendamenti di compromesso, il cui contenuto abbiamo riassunto nella precedente edizione del nostro Bollettino, sono stati pertanto votati dalla commissione TRAN, ma dovranno essere perfezionati dal voto in sessione plenaria, sul quale ancora non si hanno delle informazioni precise, poiché è assai probabile che - al fine di trovare un accordo tra tutte le Istituzioni comunitarie sui testi finali, almeno per concludere la fase di cosiddetta prima lettura – si decida di avviare la procedura di trilogio interistituzionale prima che i testi vengano inviati all’approvazione della sessione plenaria.

Peraltro sul fronte del Consiglio la situazione è assai più articolata, poiché, mentre l’*Eurovignette* non

sarà discussa né adottata fino al cambio di Presidenza della UE, ossia al passaggio di consegne tra l’attuale Presidenza bulgara e la successiva austriaca all’inizio del secondo semestre dell’anno, la Direttiva Telepedaggio sarà invece probabilmente presentata al Consiglio UE Trasporti del prossimo 8 giugno, pur sussistendo ancora molte divergenze tra il testo del Consiglio UE e quello del Parlamento europeo; in tali circostanze la conclusione della prima lettura per le due proposte di Direttive è rinviata a data ancora da definirsi, per lo meno al momento in cui scriviamo.

La commissione TRAN ha anche discusso una *Relazione d’iniziativa* (testo dunque di carattere non legislativo) in materia di realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi nell’Unione europea, *dossier* affidato all’eurodeputato tedesco Ismail Ertug del gruppo dei socialisti europei.

La Relazione Ertug prende le mosse dal Secondo Pacchetto Mobilità della Commissione europea, presentato l’8 novembre 2017 e focalizzato sulla riduzione delle emissioni inquinanti nel settore del trasporto stradale. La Relazione afferma che il progressivo passaggio all’utilizzazione di combustibili e sistemi di propulsione alternativi rappresenta il modo migliore per decarbonizzare il parco veicoli esistente e futuro e che l’effetto generale sarà ancora più incisivo ed efficace se associato a una maggiore efficienza dei veicoli, a un più ampio uso dei trasporti

pubblici, allo sviluppo di una mobilità condivisa e a miglioramenti dell’efficienza complessiva dei sistemi di trasporto attraverso una maggiore utilizzazione dei sistemi cooperativi C-ITS e delle tecnologie di automazione e digitalizzazione.

Ertug accoglie con favore la Comunicazione della Commissione sulla realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi e, nella sua Relazione, invita l’Esecutivo comunitario a presentare una revisione della direttiva 2014/94/UE¹ nel più breve tempo possibile al fine di colmare le lacune nella creazione di infrastrutture per i combustibili alternativi in tutto il territorio dell’Unione europea.

Nella sua Relazione inoltre, l’eurodeputato Ertug apprezza lo sforzo della Commissione europea volto a fornire 800 milioni di Euro quale finanziamento di avviamento per sostenere la realizzazione dell’infrastruttura per i combustibili alternativi; tuttavia, ritiene che questo investimento iniziale non sia sufficiente e propone di istituire un Fondo europeo per la mobilità pulita per agevolare l’investimento necessario stimato in 25 miliardi di Euro fino al 2025. Chiede che questo Fondo venga co-finanziato attraverso un contributo del 10% da parte dell’Unione europea e un apporto finanziario del 90 % da parte del settore interessato: costruttori, fornitori, produttori di energia e combustibili e altre parti interessate. La proposta va anche oltre, suggerendo che, attraverso il loro contributo al Fondo

¹ Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un’infrastruttura per i combustibili alternativi - Testo rilevante ai fini del SEE. GU L 307 del 28.10.2014

per la mobilità pulita, le imprese interessate possano poi beneficiare – come contropartita - di un accesso preferenziale alle sovvenzioni e ai prestiti del CEF (Meccanismo per collegare l'Europa), della Banca europea per gli investimenti e del Piano di investimenti per l'Europa della Commissione europea.

La Relazione Ertug è stata al momento discussa in commissione TRAN e sarà nuovamente analizzata nelle successive riunioni parlamentari, con l'obiettivo di adottarla in commissione TRAN e poi in sessione plenaria entro l'autunno prossimo.

► Il Terzo Pacchetto Mobilità della UE: una mobilità automatizzata, connessa e sicura

Lo scorso 17 maggio la Commissione europea ha pubblicato l'atteso III Pacchetto Mobilità, il cui documento principale è costituito da una Comunicazione politica della Commissione, indirizzata alle altre Istituzioni comunitarie, dal titolo **“Verso la mobilità automatizzata: una strategia della UE per la mobilità del futuro”**.

E' utile ripercorrere brevemente l'iter normativo che ha portato all'adozione dell'ultimo Pacchetto Mobilità da parte della Commissione europea nell'arco di quasi due anni:

- **20 Luglio 2016 - Comunicazione della Commissione europea sulla de-carbonizzazione del trasporto:** in ottemperanza agli impegni politici presi dalla UE in seguito agli accordi internazionali siglati in occasione della Conferenza COP21 sul Cambiamento climatico, la Comunicazione sulla de-carbonizzazione dei trasporti conteneva una serie di iniziative, legislative e non, per poter raggiungere entro il 2030 determinati obiettivi ambientali ed energetici, soprattutto per quanto concerne la riduzione di emissioni inquinanti di CO₂ causate dal settore dei trasporti. La Comunicazione sulla de-carbonizzazione dei trasporti ha dunque rappresentato un segnale politico, da parte dell'Unione europea, sulla necessità di procedere verso un obiettivo di azzeramento - o quanto meno di riduzione - delle emissioni di CO₂ entro il 2030, accompagnato dalla progressiva introduzione di veicoli ibridi ed

elettrici sul mercato europeo, con evidente riduzione nel consumo di carburante e conseguente incremento nell'utilizzazione di fonti alternative di energia per alimentare i veicoli.

- **31 Maggio 2017 - Primo pacchetto mobilità,** anche noto come **“Pacchetto stradale”** o **“Europe on the Move”**: il primo Pacchetto contemplava gli aspetti ambientali (de-carbonizzazione) e sociali del trasporto e conteneva sia degli orientamenti politici su diversi temi afferenti al settore

definizione delle regole relative al rispetto degli orari di guida e di riposo per i trasportatori e all'accesso al mercato;

- **8 novembre 2017 - Il Secondo pacchetto Mobilità pulita** si poneva sulla stessa scia delle precedenti Comunicazioni, concentrandosi però soprattutto sui produttori di auto e sulla drastica riduzione delle emissioni inquinanti proponendo “una nuova politica globale e integrata per il trasporto”, con al centro la de-carbonizzazione del settore.



FONTE: SITO INTERNET COMMISSIONE EUROPEA http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-3708_it.htm

dei trasporti quali tariffazione, telepedaggio, *enforcement*, miglioramento dei diritti e delle condizioni dei lavoratori, sia proposte legislative vere e proprie, tra le quali le già citate proposte di revisione delle Direttive Telepedaggio ed *Eurovignette*, nonché la revisione della normativa relativa al sistema del cabotaggio, all'utilizzazione del tachigrafo digitale o ancora alla

- **17 maggio 2018 – il Terzo Pacchetto Mobilità** vede la mobilità europea del futuro come sicura, pulita, connessa e automatizzata. Obiettivo principale è consentire a tutti i cittadini europei di beneficiare dei vantaggi di un traffico più sicuro, di veicoli meno inquinanti e di soluzioni tecnologiche più avanzate, sostenendo allo stesso tempo la competitività

dell'industria della UE. Peraltro, unitamente alla presentazione delle proposte del Terzo Pacchetto Mobilità, la Commissione europea ha lanciato anche un nuovo bando, da 450 milioni di Euro, per finanziare progetti che contribuiscono alla sicurezza stradale e alla digitalizzazione dei trasporti.

Con la terza e ultima iniziativa per la **mobilità sostenibile**, la Commissione intende dunque garantire un'agevole transizione verso un sistema di mobilità sicuro, pulito, connesso e automatizzato.

I tre filoni principali del III Pacchetto Mobilità sono dunque focalizzati su:

- **mobilità connessa e automatizzata:** la *roadmap* della Commissione europea al riguardo, delineata in un'apposita Comunicazione dal titolo "**Verso la mobilità automatizzata: una strategia della UE per la mobilità del futuro**", prevede per il 2030 una mobilità completamente automatizzata per auto, camion e trasporto pubblico. Inoltre, entro il 2022, i nuovi veicoli saranno connessi a Internet, in grado di comunicare tra loro e con l'ambiente esterno e, a partire dal 2019, saranno supportati da servizi gratuiti di mappatura digitale ad alta precisione grazie ai dati satellitari forniti da Galileo;
- **misure sui veicoli:** il pacchetto interviene anche sui veicoli in vario modo, contenendo una proposta di revisione del Regolamento (CE) n. 661/2009 sui requisiti dell'omologazione

per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati, proposta che riguarda in particolare l'opportunità di aggiungere nuovi requisiti per la sicurezza generale dei veicoli a motore, soprattutto per quel che riguarda i sistemi ADS (Sistemi di assistenza alla guida – *Driver Assistance Systems*). Nel dossier dedicato alla mobilità pulita un ruolo centrale è anche occupato dalle *e-cars*; dopo aver lanciato a ottobre dello scorso anno l'*Alleanza europea per le batterie*, la Commissione presenta infatti un Piano d'azione globale per lo sviluppo della mobilità elettrica;

- **sicurezza stradale:** il Terzo Pacchetto Mobilità contiene una proposta di revisione della sola Direttiva 2008/96/CE relativa alla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali; non è invece inclusa nel Pacchetto una revisione della Direttiva 2004/54/CE sulla sicurezza nelle gallerie stradali, in quanto la Commissione europea non ritiene opportuno operarne una revisione al momento.

Il Pacchetto contiene anche un rinnovato *Piano d'azione comunitario per la sicurezza stradale* per il periodo 2020-2030: la Commissione europea infatti afferma che, sebbene il numero delle vittime della strada si sia più che dimezzato dal 2001, anno del primo piano d'azione, tuttavia oltre 25.000 persone hanno perso la vita sulle strade dell'UE nel 2017 e altre 135.000

sono rimaste gravemente ferite. Numeri ancora troppo alti che hanno spinto l'Esecutivo comunitario a prendere delle contromisure per contribuire a una maggiore sicurezza stradale. Il nuovo Piano si basa sul cosiddetto *Safe System Approach* e sulla responsabilità condivisa in materia di sicurezza stradale e, oltre a tenere conto del progresso tecnologico per accrescere i livelli di sicurezza sulle strade europee, pone anche l'accento sulla necessità di tutelare i cosiddetti utenti vulnerabili, ossia ciclisti, pedoni e persone anziane. Le infrastrutture stradali continueranno a essere parte integrante del nuovo approccio alla sicurezza e per questo la Commissione ha deciso di procedere a una **revisione della Direttiva 2008/96 sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali**. La Direttiva venne adottata nel 2008 per garantire che la sicurezza stradale fosse sempre presa in considerazione in tutte le fasi della pianificazione, della progettazione e del funzionamento dell'infrastruttura stradale. Tuttavia, la Commissione europea ha rilevato che esistono notevoli differenze nel modo in cui la Direttiva è stata attuata dagli Stati membri. L'obiettivo generale della proposta di modifica, che peraltro estende la sua applicazione al di là della rete contemplata dalle TEN-T, è ridurre gli incidenti stradali e il numero di feriti gravi sulle reti stradali della UE, migliorando le prestazioni di sicurezza delle

infrastrutture; ciò sarà reso possibile grazie alla convergenza verso standard più elevati di sicurezza delle infrastrutture in tutta la UE. Inoltre, nel nuovo testo proposto si pone l'accento su una procedura di gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali fondata sul rischio, prendendo in considerazione i dati storici sugli incidenti e sulle sezioni stradali ove la concentrazione di incidenti è maggiore, al fine di valutare i rischi dell'infrastruttura stradale in questione e far convergere, verso queste tratte a più alto rischio di sicurezza, più investimenti e risorse. Infine, benché la Commissione non abbia voluto procedere a una revisione della Direttiva sulla sicurezza nelle gallerie stradali, la Direttiva 2004/52, tuttavia nella nuova proposta di revisione della Direttiva 2008/96 si fa esplicito riferimento all'introduzione di ispezioni congiunte di sicurezza stradale lungo le zone di transizione tra le strade oggetto della Direttiva in fase di revisione e le gallerie stradali, ossia le zone intermedie e comuni, per la sicurezza delle quali sarà necessaria una maggiore cooperazione tra i diversi organismi competenti di ispezione. Daremo ulteriori informazioni e dettagli sull'iter di revisione della Direttiva 2008/96 nelle successive edizioni del nostro Bollettino: è opportuno tuttavia al momento sottolineare che, per quanto la proposta di revisione della Direttiva 2008/96 sia stata presentata nel Terzo Pacchetto Mobilità, i relativi lavori legislativi a livello del Parlamento europeo e del Consiglio UE potrebbero

essere interrotti entro la fine dell'anno a causa dell'avvicinarsi del termine del corrente mandato legislativo e dunque essere ripresi con la nuova legislatura europea nella seconda metà del 2019.

► Riforma del sistema di omologazione e vigilanza del mercato dei veicoli a motore nella UE

Lo scorso 22 maggio il Consiglio UE ha adottato un Regolamento per la riforma del sistema di omologazione e vigilanza del mercato dei veicoli a motore nell'ambito della UE. La riforma è volta in sostanza a modernizzare il sistema vigente e a migliorare i controlli delle emissioni delle autovetture, nell'ottica della de-carbonizzazione del trasporto, obiettivo e principio che guida gran parte delle azioni e iniziative dell'Unione europea da oltre due anni.

La proposta di modernizzazione del sistema di omologazione dei veicoli a motore era stata presentata dalla Commissione europea nel gennaio del 2016, con lo scopo di sostituire la normativa vigente in materia, ossia la Direttiva 2007/46/CE¹. Successivamente, nel maggio del 2017, il Consiglio aveva convenuto su una posizione negoziale con il Parlamento europeo, co-legislatore, che aveva portato a un accordo provvisorio confermato dai Rappresentanti permanenti degli Stati membri presso la UE alla fine dello scorso anno e successivamente, nell'aprile scorso, dal Parlamento europeo.

Obiettivo della riforma è dunque conseguire un livello elevato di sicurezza e di prestazioni ambientali dei veicoli e soprattutto far fronte alle carenze individuate nell'attuale sistema di omologazione. Le Istituzioni comunitarie hanno infatti convenuto sulla necessità - date le numerose irregolarità riscontrate in merito

all'uso di impianti di omologazione illegali da parte di alcuni costruttori di automobili in alcuni Stati membri - di attuare disposizioni rigorose in materia di omologazione, nonché di migliorare i metodi di prova per quanto riguarda le emissioni inquinanti degli autoveicoli, per evitare il ripetersi di casi analoghi in futuro.

Attraverso la riforma adottata con il nuovo Regolamento, è possibile stabilire un nuovo sistema di omologazione che sia solido e affidabile e che offra ai cittadini europei delle norme di sicurezza

già disponibili sul mercato, con la possibilità per gli Stati membri e la Commissione di procedere a verifiche a campione sui veicoli e poter così individuare con anticipo i casi di non conformità;

- il controllo del processo di omologazione, che prevede in particolare l'attribuzione alla Commissione europea del potere di effettuare valutazioni periodiche sulle autorità di omologazione nazionali, nonché di istituire un apposito forum per lo scambio di informazioni sull'applicazione della normativa,



Bulgarian Presidency
of the Council of the European Union

FONTE: SITO INTERNET DELL'ATTUALE PRESIDENZA BULGARA DELLA UE <https://eu2018bg.bg/en>

più elevate, unitamente a una migliore protezione della loro salute e dell'ambiente; inoltre, aspetto anch'esso rilevante, i produttori di automobili potranno in questo modo operare in una situazione di parità, rispondendo tutti ai medesimi requisiti di omologazione.

Sostanzialmente le principali modifiche introdotte riguardano tre ambiti e tendono a rafforzare i seguenti aspetti:

- la qualità delle prove per l'immissione dei veicoli sul mercato attraverso il miglioramento dei servizi tecnici;
- la vigilanza del mercato per verificare la conformità dei veicoli

composto dai rappresentanti delle autorità nazionali responsabili dell'omologazione e della vigilanza del mercato. Con il nuovo sistema, l'attuazione uniforme delle nuove norme in tutto il territorio dell'Unione europea contribuirà a ridurre le differenze di interpretazione e applicazione da parte delle autorità di omologazione e dei servizi tecnici nazionali e permetterà di poter individuare con anticipo i casi di non conformità. Il nuovo Regolamento sarà pubblicato nella Gazzetta ufficiale della UE nelle prossime settimane ed entrerà in vigore a partire dal 1° settembre del 2020.

¹ Direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (direttiva quadro) (Testo rilevante ai fini del SEE). GU L 263 del 9.10.2007

RIPORTIAMO CON PIACERE, QUI DI SEGUITO, UN ARTICOLO REDATTO DAI COLLEGGI DI AISCAT SERVIZI IN MERITO ALL'ATTUAZIONE DEL SERVIZIO EUROPEO DI TELEPEDAGGIO (SET) IN ITALIA.



società a socio unico



A cura di Selenia Perelli

Il **Servizio Europeo di Telepedaggio (SET)** è istituito in conformità con quanto previsto dalla **Direttiva europea 2004/52/CE**, che stabilisce le condizioni necessarie per garantire l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale nella Comunità. Essa si applica alla riscossione elettronica di tutti i tipi di pedaggi stradali, sull'intera rete stradale comunitaria urbana e interurbana, autostrade, strade principali o secondarie.

In attuazione della citata Direttiva¹, la Commissione Europea ha provveduto successivamente ad emanare la **Decisione 2009/750/CE** – che ha stabilito ruoli, diritti e doveri degli attori, modalità e tempistiche di applicazione – nonché apposite linee guida applicative, nelle quali si sono stabiliti i criteri per addivenire alla suddetta interoperabilità.

Tra le novità introdotte, la figura dei cosiddetti Fornitori del SET (FdS), i quali svolgono una intermediazione tra gli operatori stradali (le concessionarie nel caso italiano) e i clienti finali. Per poter offrire il proprio servizio, i FdS devono ottenere una registrazione in uno Stato membro, sulla base di specifici requisiti (certificazione

EN ISO 9001 o equivalente, conformità delle componenti per l'interoperabilità, competenza in fornitura di servizi di telepedaggio, adeguata capacità finanziaria, piano di gestione dei rischi inerenti l'attività, requisiti di onorabilità).



IL LOGO CHE INDIVIDUA LE PISTE ABILITATE SET

Dal canto loro, i concessionari hanno l'obbligo tra gli altri di adeguare i propri sistemi di esazione per assicurarne la compatibilità con le tecnologie definite dalla Direttiva, di entrare in contrattazione con qualunque FdS – in possesso dei necessari requisiti – che richieda di fornire il servizio lungo la rete di propria competenza, nonché di predisporre un documento contenente le informazioni necessarie ai FdS per operare all'interno del relativo sistema di pedaggio (il cosiddetto "*Toll Domain Statement*").

La norma prevede, dunque, una serie di oneri a carico dei soggetti coinvolti nel processo; l'entità garante dell'applicazione della Direttiva in Italia è il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al quale sono rivolte, in caso di inadempimenti, eventuali procedure d'infrazione. Il Ministero potrà poi rivalersi sulle concessionarie responsabili delle violazioni, anche in termini di sanzioni pecuniarie.

In Italia, parallelamente alla procedura per l'attuazione del SET, sono in corso attività funzionali all'avvio del cosiddetto **SIT-MP (Servizio Interoperabile di Telepedaggio dei Mezzi Pesanti)**, che consente ai FdS che dispongano di un apparato di bordo (*OBE – On-Board Equipment*) "degradato" rispetto a quanto prescritto per il SET² di poter fornire un servizio nazionale.

L'apertura del mercato del telepedaggio sta delineando, dunque, uno scenario molto articolato, che necessita di essere costantemente monitorato, tanto a livello complessivo quanto nel dettaglio delle specifiche tecniche. In questo ambito, diverse concessionarie autostradali si

¹ recepita dall'Italia con Decreto Ministeriale del 18 novembre 2005, pubblicato in G.U. del 13/3/2006, n.60

² 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, limitatamente al territorio italiano).

sono rivolte all'Aiscat Servizi¹, per l'organizzazione in sede di **specifici workshop sul tema**. Nel corso dei seminari, rivolti sia alla linea dirigenziale che al personale tecnico, sono stati approfonditi da un punto di vista giuridico, procedurale e tecnico gli elementi che compongono il contesto di riferimento del SET. In particolare, sono stati presentati gli obblighi derivanti dall'applicazione della normativa in materia, le diverse fasi della procedura di accreditamento dei candidati FdS, nonché lo schema del contratto redatto a livello di settore per disciplinare le condizioni tecnico-economiche tra il FdS e la società concessionaria relativamente all'esazione, all'addebito e alla corresponsione del pedaggio autostradale.

Durante le giornate di approfondimento un'attenzione particolare è stata rivolta, inoltre, alle implicazioni sul rapporto contrattuale tra concessionarie e Fornitore del Servizio, derivanti da una peculiarità italiana data dall'interconnessione² della rete e dei sistemi di pedaggio. In tal senso, sono stati anche esaminati gli impatti nella gestione della rete interconnessa in relazione all'attuazione della **Direttiva 1999/62/CE (cosiddetta "Eurovignette")** e in particolare alla necessità di poter determinare in maniera univoca su quale tratto di infrastruttura venga applicato il pedaggio per uno specifico veicolo. La Direttiva *Eurovignette*, tra le altre cose, ha infatti introdotto – per i nuovi progetti con ricorso

al pedaggio o concessioni in scadenza – degli obblighi legati alla commisurazione delle tariffe di pedaggio a caratteristiche ambientali.

I workshop sono stati, infine, l'occasione per ribadire che è in corso un processo di revisione delle richiamate Direttive in materia di telepedaggio / tariffazione, seguito in maniera fattiva dall'AISCAT presso le competenti sedi istituzionali, in collaborazione con le omologhe associazioni europee rappresentate nell'ASECAP.

Il contesto di riferimento in materia di telepedaggio sta subendo una rapida evoluzione; è pertanto di fondamentale importanza essere costantemente aggiornati sul tema che ha impatti di rilievo sulla gestione e l'esercizio dell'infrastruttura autostradale.

¹ Aiscat Servizi, su mandato del Consiglio Direttivo dell'AISCAT, coordina a livello di settore le attività funzionali all'avvio del SET/SIT-MP in Italia.

² L'interconnessione garantisce all'utenza la possibilità di effettuare qualsiasi percorso senza la necessità di soste presso barriere che delimitano le diverse competenze.

► GU L

- Regolamento delegato (UE) 2018/674 della Commissione, del 17 novembre 2017, che integra la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda i punti di ricarica per i veicoli a motore della categoria L, la fornitura di elettricità lungo le coste per le navi adibite alla navigazione interna e i punti di rifornimento per il GNL per il trasporto per via navigabile, e modifica tale direttiva per quanto riguarda i connettori per veicoli a motore per il rifornimento di idrogeno gassoso **L 114 del 04.05.2018**
- Rettifica del regolamento (UE) 2017/2396 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 2017, che modifica i regolamenti (UE) n. 1316/2013 e (UE) 2015/1017 per quanto riguarda la proroga del Fondo europeo per gli investimenti strategici e l'introduzione del potenziamento tecnico di tale fondo e del polo europeo di consulenza sugli investimenti (GU L 345 del 27.12.2017) **L 127 del 23.05.2018**
- Rettifica del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati) (GU L 119 del 4.5.2016) **L 127 del 23.05.2018**

► GU C

- Parere del Comitato economico e sociale europeo sul tema «Il ruolo fondamentale del commercio e degli investimenti nel conseguire e attuare gli obiettivi di sviluppo sostenibile» (parere d'iniziativa) **C 129 dell'11.04.2018**
- Inviti a presentare proposte nell'ambito del programma di lavoro per le sovvenzioni in materia di reti transeuropee di telecomunicazione nel quadro del meccanismo per collegare l'Europa per il periodo 2014-2020 [Decisione di esecuzione C(2018) 568 della Commissione] **C 155 del 03.05.2018**

► COM¹

- Proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali **COM/2018/274 fin. del 17/05/2018**
- COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI Verso la mobilità automatizzata: una strategia dell'UE per la mobilità del futuro. **COM/2018/283 fin. del 17/05/2018**
- Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on streamlining measures for advancing the realisation of the trans-European transport network **COM/2018/277 fin. del 17/05/2018**
- Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL setting CO2 emission performance standards for new heavy-duty vehicles. **COM/2018/284 fin. del 17.05.2018**
- Relazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio e alla Corte dei Conti sulla gestione del fondo di garanzia del fondo europeo per gli investimenti strategici nel 2017 on the management of the guarantee fund of the european fund for strategic investments in **2017COM/2018/345 fin. del 28/05/2018**

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

■ *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

FUTURI

■ *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

AIPCR: *Association Mondiale de la Route* – Associazione Mondiale della Strada

ASEM: *Asia-Europe Meeting* forum interregionale Asia – Europa

DG MOVE: Direzione Generale “Mobilità e Trasporti” - Commissione europea

EASA: *European Aviation Safety Agency* – Agenzia europea per la sicurezza dell’aviazione

EFSD: *European Fund for Strategic Investments* – Fondo europeo per gli investimenti strategici nelle infrastrutture

EGNOS: *European geostationary navigation overlay system* - Sistema geostazionario europeo di navigazione di sovrapposizione

ERF: *European Union Road Federation*

EUSALP: *EU Strategy for the Alpine Region* – Strategia della UE per la regione alpina

GALILEO: Programma europeo di radionavigazione satellitare

GNSS: *Global Navigation Satellite System* - Sistema satellitare globale di navigazione

GU: Gazzetta ufficiale dell’Unione europea

IBTTA: *International Bridge Tunnel and Turnpike Association*

ITF: *International Transport Forum*

ITS: *Intelligent Transport Systems* – Sistemi intelligenti di trasporto

ITRE: Commissione Industria e Ricerca presso il Parlamento europeo

LGTT: *Loan Guarantee Instrument for TEN-T* – strumento di garanzia dei prestiti per le TEN-T

OCDE/OCSE: Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico

PPE: Gruppo politico del Partito Popolare europeo presso il Parlamento europeo

PPP: Partenariato Pubblico Privato

PPPI: Partenariato Pubblico Privato Istituzionalizzato

RTE-T/TEN-T: Reti transeuropee di Trasporto

TFUE: Trattato sul funzionamento dell’Unione europea

TRAN: Commissione Trasporti e Turismo presso il Parlamento europeo

UNECE: Commissione economica delle Nazioni Unite per l’Europa

UPM: Unione per il Mediterraneo



**Associazione Italiana
Società Concessionarie
Autostrade e Trafori**

Via G. Donizetti 10
00198 Roma

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

Direttore responsabile: Massimo Schintu

Redazione: Emanuela Stocchi

Impaginazione e grafica: Saverio Gallotti

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