

Camera dei Deputati
Commissione IX
Trasporti, poste e comunicazioni

PROPOSTE DI LEGGE C24 ED ABB.
PER LA RIFORMA DEL CODICE DELLA STRADA

AUDIZIONE DEI RAPPRESENTANTI
DELL’AISCAT
(Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori)

Roma, 27 febbraio 2019

INDICE

La rete autostradale italiana e l'AISCAT	2
Caratteristiche della rete.....	4
La sicurezza.....	5
Il codice della strada: strumento per la sicurezza	8
Le proposte di modifica al Codice della Strada (D.lgs. 30 aprile 1992 n. 285)	9

La rete autostradale italiana e l'AISCAT

La rete autostradale italiana si sviluppa attualmente per circa 6.950 km in esercizio, pari al 3,8% dell'intera rete primaria nazionale. La maggior parte dell'estesa autostradale (poco più di 6.000 km) è affidata in gestione a società concessionarie tramite appositi atti convenzionali, mentre la quota rimanente è in diretta gestione da parte dell'ANAS.

In questo panorama, l'AISCAT costituisce da oltre 50 anni l'associazione di categoria che raggruppa e rappresenta le suddette società concessionarie. Su questo, bisogna fornire però un'opportuna precisazione a livello preliminare: fino al 31 dicembre 2018 (data di riferimento per la maggior parte dei dati e delle informazioni di seguito riportate), le associate effettive AISCAT erano 25, in rappresentanza dell'intero sistema delle società concessionarie, ma, a partire dal 1° gennaio 2019, alcune Società, facenti capo al Gruppo SIAS, non sono più associate all'AISCAT.

Nella tabella seguente si riporta il dettaglio complessivo delle società concessionarie con i relativi chilometri di competenza e con l'evidenza di quelle che non fanno più parte della compagine associativa.

SOCIETÀ CONCESSIONARIE	
SOCIETÀ'	KM
1 Autostrade per l'Italia SpA	2.854,6
2 Autostrade Meridionali SpA	51,6
3 Milano Serravalle – Milano Tangenziali SpA	179,1
4 Autostrada Torino-Ivrea-Valle d' Aosta SpA (ATIVA)	155,8
5 Autovie Venete SpA	210,2
6 Autostrada Brescia–Verona–Vicenza–Padova SpA	235,6
7 Autostrada del Brennero SpA	314,0
8 Società Autostrada Tirrenica SpA	54,6
9 Tangenziale di Napoli SpA	20,2
10 Consorzio per le Autostrade Siciliane	298,4
11 Società Italiana per Azioni Traforo del Monte Bianco	5,8
12 Società Traforo Autostradale del Frejus SpA (SITAF)	82,5
13 Raccordo Autostradale Valle d'Aosta SpA (RAV)	32,4
14 Società Italiana Traforo Gran San Bernardo SpA	12,8
15 Strada dei Parchi SpA	281,4
16 CAV – Concessioni Autostradali Venete SpA	74,1
17 Autostrada Pedemontana Lombarda SpA	41,5
18 Società di Progetto BREBEMI SpA	62,1
19 Tangenziale Esterna SpA	33,0
20 SATAP SpA – Autostrade A4 Torino-Milano e A21 Torino-Piacenza	291,9
21 Autovia Padana SpA	88,6
22 Società Autostrade Valdostane SpA	67,4
23 Società Autostrada Ligure Toscana SpA - A12 Sestri Levante-Livorno e A15 Parma-La Spezia	255,9
24 Autostrada dei Fiori SpA - A10 Ventimiglia-Savona e A6 Torino-Savona	244,2
25 Autostrada Asti – Cuneo SpA	55,7
TOTALE 6.003,40	

N.B.: in rosso le Società non associate all'AISCAT

Al quadro sopradescritto si aggiunge poi, per completezza di informazione, che:

- da fine 2018 è entrata in AISCAT come associata effettiva anche la Società Superstrada Pedemontana Veneta S.p.A., le cui tratte non sono però al momento in esercizio;
- ci sono poi una serie di nuove concessioni a carattere regionale ed esterne alla nostra organizzazione che sono sorte negli ultimi anni in attuazione delle norme sul federalismo infrastrutturale.

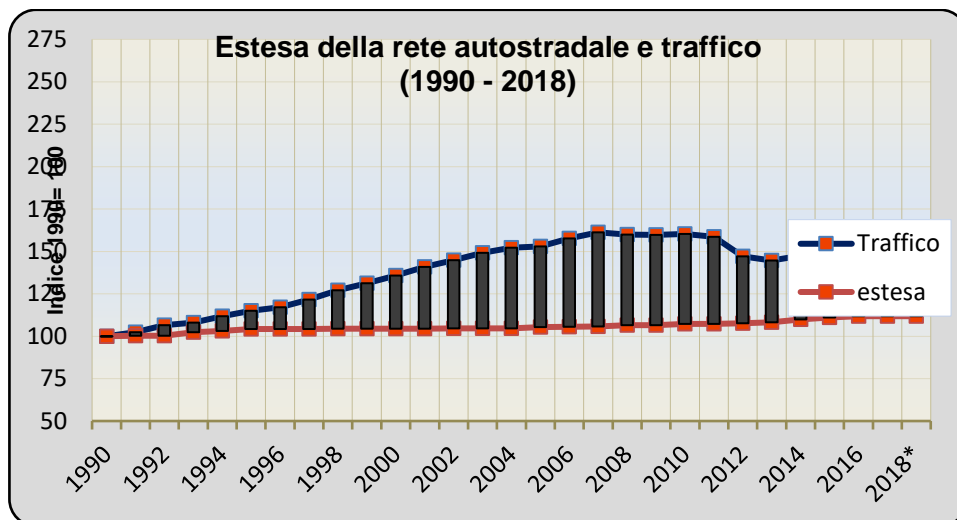
Caratteristiche della rete¹

Come precedentemente accennato, le autostrade a pedaggio si estendono oggi su poco più di 6.000 km, garantendo al tempo stesso sia la comunicazione su percorrenze medio – lunghe sia gli spostamenti a breve raggio, venendo infatti spesso usate come “tangenziali urbane” in alternativa alla viabilità ordinaria.

Si tratta di un sistema infrastrutturale piuttosto articolato che, in virtù della particolare orografia del territorio italiano, è anche caratterizzato da numerose opere d’arte:

- tre trafori internazionali, per una lunghezza totale di 25,4 km;
- 1.628 tra ponti e viadotti di lunghezza maggiore di 100 m, per un’estensione complessiva di 1.034,6 km;
- 705 gallerie (mono – bidirezionali) di lunghezza maggiore di 100 m, per una lunghezza totale di oltre 865,2 km.

Se osserviamo l’evoluzione degli ultimi 30 anni, la rete è aumentata solo del 12% a fronte di un incremento complessivo dei traffici del 69%.



(*) dati provvisori

¹ I dati strutturali riportati sono quelli consolidati al 31 dicembre 2017. I dati di traffico sono quelli provvisori, ancora in via di consolidamento, al 31 dicembre 2018

Secondo gli ultimi dati preliminari attualmente disponibili, nel 2018 il traffico complessivo dovrebbe superare gli 84 miliardi di veicoli-km, di cui circa il 23% è rappresentato dal traffico pesante (ma lungo alcune direttrici questo valore supera anche il 30%).

La sicurezza

Il mantenimento dei più elevati standard di sicurezza nel campo della circolazione veicolare rappresenta una delle principali priorità delle Concessionarie e i risultati conseguiti nell'arco degli anni sono il segnale più tangibile dell'impegno del settore.

Prendendo sempre a riferimento l'evoluzione degli ultimi tre decenni, a fronte di un incremento dei livelli di traffico superiore del 62% rispetto al 1990, il numero complessivo delle vittime in autostrada si è più che dimezzato (-63%).

Il miglioramento di tutti gli indicatori di sinistrosità sulla rete autostradale a pedaggio si è consolidato sempre più, soprattutto a partire dai primi anni 2000, basti considerare che il comparto delle autostrade in concessione è stato il primo e unico sistema stradale italiano ad aver raggiunto (per di più con un anno di anticipo) l'obiettivo prefissato dalla Commissione europea di riduzione del 50% delle vittime per incidenti stradali nel decennio 2001-2010 (in termini di tasso di mortalità il decremento fu addirittura del -67%). Trend di riduzione che non si è esaurito, ma che è andato progressivamente a consolidarsi sempre più anche negli anni seguenti, raggiungendo nel 2016 il livello minimo di mortalità mai registrato sulla rete.

Questo andamento è ben rappresentato nella figura seguente, in cui vengono sintetizzati i principali risultati rilevati nel periodo 2001-2017, in valore assoluto e in termini di tasso (ossia in rapporto al traffico). Rispetto all'inizio del nuovo millennio, nel 2017 ci sono stati circa 5.000 incidenti² in meno (da oltre 11.300 a 6.336, con un decremento del -44%), -370 morti (da circa 600 a 228, pari a -62%) e - 8.094 feriti (da oltre 18.900 a 10.820, pari al - 43%).

² Si fa riferimento ai soli incidenti con conseguenze sulle persone, ossia a quelli con feriti e/o morti



Per quanto riguarda l'ultimo biennio, nei quali si sta purtroppo registrando un'inversione di tendenza, è opportuno evidenziare alcuni elementi.

Nel 2017, sul dato di mortalità complessivo (228 unità a fronte delle 198 dell'anno precedente) ha inciso sensibilmente il grave incidente verificatosi a inizio anno, con il coinvolgimento di un solo mezzo (un pullman di studenti ungheresi) nel quale persero purtroppo la vita parecchi occupanti. Tuttavia, nello stesso anno, si sono registrati i tassi di incidentalità e di mortalità storicamente più bassi, in virtù dell'incremento dei traffici veicolari.

Nel 2018, invece, si stanno delineando due scenari opposti il cui spartiacque è rappresentato dal tragico crollo del viadotto Polcevera: a fronte di una prima metà anno sicuramente positiva, nella quale si era invertita nuovamente la rotta con un netto miglioramento degli indicatori di sinistrosità (-5% di incidenti e -22% di morti lungo la rete), i dati dello scorso novembre (comprensivi quindi dei 43 deceduti a causa del crollo del ponte, conteggiati dalle statistiche ufficiali solo a partire da tale mese) mostrano

infatti un totale cumulato di 240 vittime a partire da inizio anno, con un incremento del 15% circa; ciò a fronte di una riduzione complessiva sia del numero di incidenti (-4%) sia dei feriti (-5,2%).

Passando ad una panoramica complessiva sulla rete viaria nazionale, secondo gli ultimi dati pubblicati dall'ISTAT, nel 2017 in Italia sono morti per incidenti su strada 3.378 persone, ma il 93% delle vittime per incidente è riferibile a tipologie non autostradali; ciò rende concreta evidenza dei risultati ottenuti dalle Concessionarie.

Questi risultati sono da ricondurre ad un controllo capillare e costante della circolazione autostradale: le Concessionarie sono infatti dotate di un modello gestionale complesso che conta sull'impiego sinergico di uomini, mezzi e tecnologia per garantire sicurezza, scorrevolezza del traffico e assistenza ai viaggiatori.

In tale contesto occorre ricordare anche il ruolo preminente del Servizio di Polizia Stradale che opera in via esclusiva lungo la rete autostradale con la collaborazione sinergica dei gestori: parliamo di un apparato di Polizia Stradale costituito da 660 automezzi e circa 4.000 risorse umane espressamente dedicati alle attività di prevenzione, controllo e gestione di eventi emergenziali in autostrada.

Si tratta di un modello di forte integrazione tra soggetti istituzionali e società di capitali, unico nel suo genere, che si è consolidato negli anni e che ha consentito di ideare e applicare procedure di intervento e di governo della mobilità sempre più efficaci ed efficienti.

Insieme alle risorse della Polizia Stradale, deve essere inoltre menzionato il lavoro svolto quotidianamente dagli oltre 2.000 addetti alla viabilità, operatori specializzati delle Concessionarie impegnati 24 ore su 24 nel presidio su strada della rete.

Così come non va dimenticato, infine, l'importante supporto della rete tecnologica dedicata, che comprende 37 sale radio (anche queste attive h24, 365 giorni all'anno), 8.660 telecamere, 3.400 Pannelli a Messaggio Variabile e oltre 1.300 tra centraline meteo e rilevatori di ghiaccio e nebbia.

Il codice della strada: strumento per la sicurezza

Ma il raggiungimento di alti livelli di sicurezza non deriva solamente da un moderno impianto tecnologico o una efficiente attività gestionale: è necessaria anche la presenza di un solido sistema normativo che disciplini le regole di comportamento su strada da parte degli utenti, con sanzioni adeguate che scorraggino preventivamente alla contravvenzione delle stesse. E' questo un aspetto che sta diventando sempre più centrale nel percorso di perseguimento della sicurezza stradale, e le statistiche lo confermano: oltre il 90% degli incidenti è oggi imputabile alla componente "umana".

Nessuna soluzione, per quanto all'avanguardia, potrà essere pienamente efficace senza un'azione "culturale" parallela sugli utenti, dal trasportatore professionista, al ciclista, al pedone; scarsa attenzione, sottovalutazione dei rischi e negligenza rappresentano la prima fonte di pericolo in strada ed è in quest'ambito che può efficacemente intervenire il Codice della Strada, ponendosi come strumento "a monte" per la tutela della sicurezza. Perché ciò avvenga, la norma deve prima di tutto mirare alla salvaguardia delle infrastrutture stradali riconoscendo le specificità delle diverse realtà e valorizzandone le *best practices* esistenti.

Una delle cose che risalta di più quando ci si confronta allo stesso tavolo tra enti proprietari, concessionari e gestori riguarda, infatti, il gap esistente tra i diversi ambiti stradali in termini di livelli di servizio e sicurezza, ma soprattutto l'acuirsi di questo gap oltre le "fisiologiche" differenze infrastrutturali.

A prescindere dal problema delle risorse finanziarie, questo è troppo spesso stato il frutto di scelte strategiche errate, da cui nascono atti normativi che hanno come risultato un aumento delle dotazioni lungo infrastrutture che già oggi sono all'avanguardia – e che investono milioni di Euro ogni anno – con il rischio di complicare inutilmente il quadro gestionale di queste ultime e minimizzare l'efficacia dell'azione complessiva.

Strade diverse, contesti diversi, peculiarità costruttive, di dotazioni, di traffico proprie per ogni tipologia infrastrutturale: è su queste specificità che vanno adattate e ottimizzate le strategie di intervento.

Inoltre, non va dimenticato che non si può parlare di strade, della loro progettazione, gestione e manutenzione senza tener conto dei relativi costi e quindi senza toccare il tema, assolutamente trasversale, del finanziamento delle reti infrastrutturali. È un argomento che è diventato sempre più strategico e lo è a maggior ragione oggi,

nell'attuale contesto economico caratterizzato da sempre maggiore difficoltà di reperimento di risorse finanziarie.

Nel caso delle autostrade in concessione, in particolare, il finanziamento dell'infrastruttura è legato indissolubilmente al concetto di pedaggio, che rappresenta la colonna su cui si sostiene il piano economico finanziario relativo alla singola concessione, nonché la fonte attraverso cui possono essere ripagati tutti gli investimenti effettuati. Per tale ragione risulta essenziale che esso sia adeguatamente tutelato anche dal punto di vista normativo: in caso contrario sarebbero a rischio quegli stessi investimenti che hanno permesso ad oggi l'ottenimento dei rimarchevoli risultati in materia di sicurezza sopra descritti.

Le proposte di modifica al Codice della Strada (D.lgs. 30 aprile 1992 n. 285)

E' nello scenario precedentemente esposto che si innesta il programma di modifiche al Codice attualmente in discussione. Un provvedimento le cui finalità di innovazione su aspetti particolari (difesa degli utenti deboli, regolamentazione dei trasporti eccezionali, limiti di velocità in autostrada, ecc.), sono ampiamente condivisibili e conducono – per quanto riguarda il settore rappresentato da questa Associazione – ad un giudizio globalmente positivo sul testo.

Ad esempio, a livello preliminare, si vede con favore la proposta in materia di taratura dei dispositivi di rilevazione della velocità, nonché quella inerente alla modifica della distanza minima tra la segnaletica indicante l'obbligo di riduzione della velocità e i sistemi elettronici di rilevamento della velocità; naturalmente, su quest'ultimo aspetto, comunque, non si potrà non tener conto di distanze variabili in funzione del tipo di strada, in quanto l'efficacia della segnalazione è strettamente correlata alla velocità di percorrenza.

Si reputa interessante anche la proposta di integrazione della segnaletica per messaggi sociali e di sensibilizzazione, anche se – a nostro giudizio – su questo punto lo strumento più idoneo potrebbe essere rappresentato dall'uso dei Pannelli a Messaggio Variabile (già usati, con l'avallo dei competenti uffici ministeriali, in caso di particolari campagne

informativa ed educativa), per evitare l'installazione di ulteriore segnaletica verticale fissa che, in realtà, andrebbe opportunamente razionalizzata.

Ciò posto, nell'ottica di voler offrire il nostro contributo e la nostra esperienza maturata nel settore autostradale al fine di un ulteriore miglioramento in relazione a specifici argomenti particolarmente vicini alla quotidiana attività dei Concessionari, ci permettiamo di porre in evidenza alcuni argomenti per i quali sarebbero auspicabili degli interventi e/o chiarimenti puntuali in linea con i principi e le considerazioni appena esposte, nonché a rispondere alle legittime osservazioni e richieste emerse nel corso dell'Audizione.

- **Veicoli eccezionali e trasporti in condizioni di eccezionalità:**

Alcune delle disposizioni contenute nei disegni di legge presi in considerazione contengono delle modifiche alla disciplina del trasporto effettuato con veicoli eccezionali.

In particolare, è stato proposto di considerare trasporto in condizioni di eccezionalità *“il trasporto eseguito con veicoli eccezionali di una cosa indivisibile che per le sue dimensioni e per la sua massa determini eccedenza rispetto ai limiti stabiliti dagli articoli 61 e 62, ovvero che per la sua massa determini eccedenza rispetto ai limiti stabiliti dall'articolo 62. Nel caso di blocchi di pietra naturale, di elementi prefabbricati compositi ed apparecchiature industriali complesse per l'edilizia, di prodotti siderurgici coils e laminati grezzi, il trasporto può essere effettuato integrando il carico con gli stessi generi merceologici autorizzati e, comunque, in numero non superiore a sei unità, fino al completamento della massa eccezionale complessiva posseduta dall'autoveicolo o dal complesso di veicoli. In entrambi i casi e purché almeno un carico delle cose indicate richieda l'impiego di veicoli eccezionali, la predetta massa complessiva non può essere superiore a 38 tonnellate se si tratta di autoveicoli isolati a tre assi, a 48 tonnellate se si tratta di autoveicoli isolati a quattro o più assi, a 72 tonnellate se si tratta di complessi di veicoli a cinque assi e a 86 tonnellate se si tratta di complessi di veicoli a sei o più assi. I richiamati limiti di*

massa possono essere superati nel solo caso in cui venga trasportato un unico pezzo indivisibile.”

Il settore condivide la proposta di modifica indicata nell'atto C 1368 (art. 10 comma 2 b) di modifica degli articoli 10 e 167 del CdS in materia di trasporti eccezionali. Tale proposta riconduce la materia alla logica originaria (insita nel concetto stesso di "eccezionalità") e cioè lo rende necessario per il trasporto di almeno una cosa indivisibile che per massa o dimensioni non sia trasportabile in condizioni ordinarie. A tale riguardo va infatti ricordato come la formulazione dell'art. 10 del CdS abbia subito negli anni diverse modifiche che ne hanno stravolto l'impostazione e la coerenza iniziale, prima di tutte l'eliminazione del riferimento alla necessaria presenza del pezzo unico indivisibile per l'integrazione del carico trasportato sul veicolo eccezionale per massa, nonché particolari deroghe per determinate categorie merceologiche.

Le esperienze maturate e lo stato complessivo del nostro sistema viario nazionale (al di là dell'ambito specificatamente autostradale) rendono a nostro avviso imprescindibile una seria riflessione sulla necessità di conciliare la tutela del patrimonio infrastrutturale con le legittime esigenze del mondo imprenditoriale e dell'autotrasporto, in un quadro di sicurezza e regolarità della circolazione.

Purtroppo l'evoluzione normativa ha progressivamente permesso il transito di trasporti – e un uso "distorto", in taluni casi, dei veicoli in condizioni di eccezionalità - che sfruttano in maniera importante il potenziale delle strutture e delle opere d'arte, con impatti significativi sulla vita utile delle strutture stesse e con le immaginabili ripercussioni in termini di sicurezza e di costi.

In questo senso, riteniamo opportuno proporre una modifica al testo in termini di massa complessiva per determinati complessi veicolari: a nostro avviso, infatti, converrebbe attribuire la massa di 72 tonnellate ai complessi a 6 assi e quella di 86 tonnellate ai complessi a 8 o più assi. Ciò consentirebbe di rimanere in linea con i carichi medi per asse già oggi normalmente autorizzati lungo la rete autostradale, nonché con i limiti stabiliti dall'art. 62 del CdS. Tale modifica permetterebbe inoltre di mantenere l'attuale formulazione dell'art. 10, c. 2-bis.

Per quanto riguarda lo stato dell'arte a livello europeo in materia di trasporti eccezionali, evidenziamo che non esiste una normativa di riferimento. Ad oggi l'unico documento sul tema è rappresentato dalle *“European Best Practice Guidelines for Abnormal Road Transports”* predisposto qualche anno fa dalla Commissione europea, come contributo conoscitivo del confronto tra le esperienze nei vari Stati Membri.

Al di là delle norme su pesi e le dimensioni massime consentite per il trasporto stradale, fissate a livello UE, il trasporto eccezionale, proprio per la sua specificità e complessità, non può che rispondere alle necessità e alle caratteristiche (orografiche, infrastrutturali, ecc.) proprie di ogni singolo Paese. Fatto salvo l'essere accomunati dal rilascio di permessi speciali o di apposite autorizzazioni in caso di superamento dei limiti di peso e di massa, gli Stati Membri hanno regole e procedure diverse (es: autorità competenti – nazionali e/o locali – tipologia di autorizzazione e di viaggio, durata del permesso, velocità, presenza di scorta, ecc.) , rendendo il quadro alquanto complesso e disomogeneo.

A tal proposito, un altro riferimento utile può essere rappresentato dalla piattaforma web *“Transport XXL – Rules and Regulations of Abnormal Transports in Europe”* (all'indirizzo <http://www.transportxxl.eu/en/documents/home>), sviluppata nell'ambito del Programma europeo “EasyWay” da alcuni Paesi nordeuropei. Attraverso tale piattaforma si è creato uno strumento informativo, indirizzato soprattutto agli autotrasportatori, dei limiti in vigore in alcuni Paesi, delle procedure per l'autorizzazione al trasporto eccezionale e dei principali riferimenti degli enti rilascianti queste autorizzazioni.

- **Limiti di velocità:**

Quanto alla possibilità di modificare le norme riguardanti i limiti di velocità in ambito autostradale, elevando questi ultimi a 150 km/h sulle autostrade a tre corsie ed in presenza di determinate condizioni, occorre innanzitutto chiarire come questa possibilità sia già prevista nell'attuale Codice della Strada.

Infatti, già il D.Lgs. n. 9 del 15 gennaio 2002 aveva conferito agli enti proprietari o concessionari delle autostrade rispondenti a determinate caratteristiche progettuali ed effettive del tracciato – previa analisi puntuale delle usuali condizioni atmosferiche, di viabilità e di incidentalità media – **la facoltà** di innalzare il limite da 130km/h a 150

km/h. A ciò si era successivamente aggiunto l'art. 25 della Legge 120 del 29 luglio 2010 (Legge sulla Sicurezza stradale) imponendo l'ulteriore condizione della presenza di apparecchiature omologate per il calcolo della velocità media di percorrenza sulle tratte in questione.

Tale disciplina, che lascia all'ente gestore la valutazione circa l'opportunità di incremento dei limiti nelle tratte ritenute idonee, costituisce a nostro parere il giusto punto di equilibrio tra la tutela della sicurezza della circolazione – compito precipuo dei concessionari autostradali, i quali devono garantire le migliori condizioni di sicurezza lungo la rete di competenza – e la scorrevolezza/rapidità del traffico veicolare.

Quello che invece viene modificato nella nuova proposta è semmai il regime della “facoltà” del gestore, la quale viene eliminata mutandosi in un obbligo di elevazione del limite di velocità laddove sussistano le condizioni richiamate.

Si consideri innanzitutto come, tenendo conto dei criteri progettuali con cui sono state realizzate le reti autostradali (in termini di raggi di curvatura, variazioni altimetriche, ecc.) nonché delle condizioni di traffico che le caratterizzano (elevati volumi con incidenza rilevante della componente pesante), le tratte assoggettabili al nuovo limite sarebbero in realtà estremamente limitate sia come numero sia come lunghezza e si assisterebbe con tutta probabilità ad una alternanza potenzialmente pericolosa di nuovi e vecchi limiti all'interno di una medesima autostrada.

Senza entrare nel dettaglio di specifiche considerazioni tecniche (per le quali rimaniamo comunque sempre a disposizione), ricordiamo che la velocità massima di progetto prevista dalle norme tecniche per gli elementi meno vincolanti è pari al limite di velocità previsto dal CdS incrementato di 10 km/h per assicurare un minimo margine di sicurezza. Questo vorrebbe dire ridurre, se non addirittura annullare, tale margine sulle strade di nuova costruzione, ma avrebbe ovvi impatti anche nella valutazione degli elementi geometrici dei tracciati già esistenti (curve circolari, raccordi verticali, sezioni trasversali, caratteristiche degli svincoli, ecc.), la cui successione rispetta i criteri delle norme tecniche, finalizzati a garantire le opportune distanze di visibilità e di arresto, nonché a mantenere l'adeguata omogeneità nello sviluppo della strada.

Ciò detto, i concessionari potrebbero certamente assumersi l'onere di individuare le tratte da loro ritenute potenzialmente più idonee per applicare tali diversi limiti, a valle di un'idonea specificazione da parte ministeriale delle condizioni tecniche necessarie e

dei parametri da applicare nella individuazione, parametri che dovrebbero certamente tener conto della preservazione dei principi di sicurezza sui quali le norme tecniche sono fondate. Le relative risultanze andrebbero poi necessariamente sottoposte all'attenzione dei competenti organi dell'ente concedente (effettivo proprietario della rete autostradale) al fine di ricevere un'ulteriore valutazione e preventiva formale validazione prima di venire implementate.

Tale valutazione dovrà anche essere finalizzata, proprio in virtù dell'attenzione ai livelli di sicurezza della rete, a non introdurre elementi di discontinuità operativa e normativa che possano indurre disomogeneità e non uniformità nel comportamento degli utenti.

Per completezza di informazione, si riportano nella tabella seguente i limiti di velocità attualmente vigenti su alcune autostrade europee.

Paese	Limiti autostrade (km/h)	Note
Austria	130	Attualmente in corso un progetto pilota su due tratti dell'A1 "West Autobahn" (Vienna-Salisburgo) con aumento del limite a 140 km/h. In alcune tratte ci sono limiti puntuali inferiori a 130 km/h
Belgio	120	
Croazia	130	
Francia	130	
Germania	N.A.	Non esistono limiti generalizzati. In alcune tratte non è previsto alcun limite
Grecia	130	
Irlanda	120	
Olanda	100/130	
Polonia	80/100/140	limite distinto per: trucks >3,5t /specially equipped busses / cars
Portogallo	120	In alcune tratte ci sono limiti puntuali inferiori a 130 km/h
Repubblica Ceca	110/130	
Romania	90/120	
Serbia	130	
Slovacchia	90/110/130	90 km/h per autostrade in ambito urbano
Slovenia	130	
Spagna	90/120	
Svezia	110	
Svizzera	120	

Paese	Limiti autostrade (km/h)	Note
Ungheria	110/130	
UK	112	

Fonte: elaborazione su dati ASECAP - Associazione europea delle società concessionarie di autostrade, ponti e tunnel a pedaggio

● **Circolazione dei motocicli a motore elettrico in autostrada:**

E' stata proposta una integrazione al vigente divieto di circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali di velocipedi, ciclomotori e motocicli di cilindrata inferiore a 150 centimetri cubici, al fine di ricomprendervi anche i corrispondenti veicoli ad alimentazione elettrica **se di potenza inferiore o eguale a 11 kW**; con ciò autorizzando quindi l'accesso ai veicoli di potenza superiore.

Nel merito evidenziamo subito la nostra perplessità circa i motori elettrici. Non si ritiene infatti opportuna una estensione dell'accesso in autostrada sulla base del solo requisito "generico" della presenza di 11 kW, nei confronti di veicoli potenzialmente sprovvisti delle caratteristiche prestazionali necessarie per assicurare una guida in idonee condizioni di sicurezza con riferimento alle alte velocità di percorrenza proprie di tali infrastrutture viarie. Si pensi, nello specifico della autostrada, alla pericolosità di far viaggiare contemporaneamente mezzi a 130 km/h e motocicli elettrici che viaggerebbero a velocità decisamente inferiori dovuta alla loro potenza espressa in Watt, risultando nei fatti una sorta di "ostacolo fisso" in carreggiata. Ma oltre ad un discorso legato alla velocità e alle prestazioni, va considerata anche la compresenza e la commistione di questi mezzi con le altre correnti veicolari, soprattutto con flussi con forte componente pesante.

Se si vuole estendere la percorrenza autostradale ai motoveicoli ad alimentazione elettrica, l'attenzione dovrebbe pertanto essere spostata sulla presenza o meno di caratteristiche prestazionali (es. accelerazione, velocità massima, rapporto peso/potenza, ecc.) definite dagli organi competenti (in particolare, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti attraverso gli uffici della Motorizzazione Civile) almeno omogenee con quelle possedute dalle categorie di veicoli attualmente circolanti, e sulla base di esse definire un parametro da inserire all'interno del Codice.

- **Uso di dispositivi cellulari/smartphone alla guida**

Il settore delle concessionarie autostradali è assolutamente favorevole all'introduzione di norme volte alla prevenzione di comportamenti scorretti durante la guida di veicoli. Come già sottolineato in precedenza, la stragrande maggioranza degli incidenti stradali (oltre il 90% secondo le stime in materia) è di fatto oggi imputabile alla componente umana ed alla adozione di abitudini pericolose che distolgono l'attenzione del conducente dalla guida del proprio mezzo.

Qualsiasi disposizione che vada verso il fine di correggere tale tendenza è pertanto da considerarsi auspicabile.

Partendo dalla stessa considerazione, riteniamo che l'introduzione e la maggiore diffusione di adeguati sistemi di controllo di comportamenti errati e non rispettosi del CdS (mancato rispetto dei limiti di velocità, delle distanze di sicurezza, manovre vietate, ecc.) possano costituire un valido ausilio a favore della sicurezza stradale, siano essi interni al veicolo o siano per il rilevamento da remoto delle infrazioni. Senza dimenticare il contrasto agli elementi che causano alterazione dello stato psico-fisico del conducente (ebbrezza da alcool, assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, colpo di sonno, ecc.), a cui sono purtroppo correlati molti incidenti.

In tale contesto è importante ricordare una volta di più il ruolo preminente della Polizia Stradale e del rapporto ormai storico con le concessionarie autostradali, regolato da un apposito atto convenzionale oneroso per la parte industriale. Le Concessionarie sostengono infatti l'azione di polizia attraverso un diretto impegno sul piano logistico e prendono in carico alcuni oneri funzionali alla attività della Polizia Stradale, siano esse finalizzate ai normali piani di vigilanza predisposti dal Ministero che eccedenti gli stessi. Ed è proprio nell'ambito di questo rapporto – e della convenzione che lo regola – che nascono e si sviluppano nuove attività congiunte, e che si potenziano i moduli operativi esistenti per adattarli alle diverse esigenze e realtà territoriali.

Al di là delle azioni di sorveglianza e pattugliamento, declinate in modo da “coprire” adeguatamente le tratte autostradali nell'arco delle 24 h, vengono infatti sperimentati e implementati specifici servizi aggiuntivi, mirati, ad esempio, a controlli *ad hoc* sul trasporto merci, alla verifica dello stato psico-fisico dei conducenti o delle corrette

condizioni dei veicoli (dagli pneumatici ai sistemi di ritenuta), fino all'ideazione e promozione di opportune campagne di educazione e sensibilizzazione, spesso indirizzate ai più giovani.

● **Esenzione del pedaggio per le ambulanze**

Riteniamo si debba porre la giusta attenzione ad eventuali modifiche del dettato normativo in materia di esenzione del pedaggio di cui all'art. 373, c. 2, lett. c), del DPR n. 495/1992. Ricordando come già il Legislatore abbia inteso mantenere distinte le attività di "soccorso" in condizioni di emergenza da quelle di semplice attività di "trasporto", concedendo solo alle prime l'esenzione dal pagamento del pedaggio autostradale, ci permettiamo di ricordare l'importante lavoro già svolto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con l'emanazione negli anni di specifiche circolari sul tema (a partire dalla Circolare n. 3973/1997 alle più recenti Circolari n. 8758/2014 e n. 5068/2015), con le quali è stato ribadito il riconoscimento dell'esenzione per le ambulanze di soccorso di tipo A e/o di veicoli muniti di specifica attestazione Regionale o ASL che certifichi l'utilizzo del mezzo per l'espletamento dell'attività di soccorso, delle associazioni di volontariato e degli organismi similari impegnati in servizio di emergenza, nonché l'esenzione della semplice attività di trasporto malati effettuata a titolo completamente gratuito, senza alcun corrispettivo.

Ed è proprio al suddetto quadro normativo e regolamentare che si sono sempre attenute le Società concessionarie.

Senza entrare nello specifico, ciò ha portato alla definizione di opportune procedure operative e alla creazione di un'adeguata piattaforma informatica con sistema di autocertificazione, rilevatesi particolarmente efficace nella risoluzione di diverse anomalie riscontrate negli anni e nei confronti dei "falsi esenti" (es. con utilizzo di Telepass esenti su autovetture private, ovvero per attività non di soccorso come, ad esempio, per servizi a pagamento da parte di privati) che procurano – è opportuno ricordarlo – non solo un mancato introito per le Società concessionarie, ma anche un danno erariale, considerando che circa il 50% del pedaggio (tra canoni, tassazioni dirette e indirette, ecc.) è di diretta competenza dello Stato.

Si fa presente che gli ultimi dati a noi disponibili (aggiornati ad ottobre 2018) mostravano l'adesione alla "nuova" procedura di oltre 450 Associazioni (con più di 3.000 Telepass distribuiti).

Rimanendo sempre nell'ambito delle Associazioni di Volontariato, cogliamo anche l'occasione per sottolineare l'impegno delle Società concessionarie, anche attraverso l'AISCAT (in qualità di membro del Comitato Operativo Nazionale di Protezione Civile), manifestato tra l'altro in occasioni di criticità di particolare rilevanza, quando si è dato ampio supporto al Dipartimento della Protezione Civile per garantire il passaggio e le relative esenzioni per i numerosi mezzi impegnati nelle fasi di soccorso ed emergenza (ricordiamo, ad esempio, il sisma de l'Aquila e quello più recente del centro Italia del 2016).

Da parte nostra si rappresenta quindi la necessità di garantire la corretta applicazione delle norme in materia di esenzione dal pedaggio, anche per tutelare le Organizzazioni che quotidianamente mettono a servizio dei cittadini la loro opera, intervenendo nei casi concreti di soccorso ed emergenza.

● **Proventi dalle sanzioni**

Premettendo che le Società concessionarie non incassano né gestiscono in alcun modo i proventi derivanti dalle sanzioni elevate dagli organi di Polizia Stradale lungo la rete autostradale, e che per quanto riguarda i sistemi di rilevamento della velocità media questi sono installati e mantenuti dalle Società, ma sono nella completa disponibilità gestionale e operativa della Polizia Stradale che ha l'esclusiva autorità di sanzionare il mancato rispetto del CdS, da parte nostra si dà ampio supporto a modifiche che migliorino e potenzino l'uso degli introiti delle multe ai fini della sicurezza stradale.

È inconfutabile che il dettato normativo in materia sia stato spesso disatteso che, quindi, sia auspicabile un intervento adeguato.

Ciò potrebbe essere indirizzato, ad esempio, ad un maggiore sviluppo e diffusione dei sistemi di rilevamento da remoto assicurandone la finanziabilità nel tempo sia per l'installazione sia per la gestione; finanziabilità che non può essere realisticamente lasciata al solo bilancio pubblico. Una possibile soluzione consisterebbe nel rendere disponibili agli organi istituzionali preposti all'accertamento le risorse derivanti dalle

sanzioni elevate mediante l'uso dei sistemi in questione; tale disponibilità dovrebbe essere garantita normativamente, usufruibile in tempi certi e brevi, e dedicata esclusivamente all'utilizzo dei nuovi strumenti in modo da raggiungere una sorta di autofinanziamento.