

CAMERA DEI DEPUTATI

IX COMMISSIONE (TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI) E VIII COMMISSIONE (AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI)

Audizione AISCAT nell'ambito dell'esame del DL 121/2021 recante "Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali"

La presente nota costituisce il contributo dell'AISCAT – Associazione Italiana delle Società Concessionarie di Autostrade e Trafori a pedaggio – alla discussione in corso presso le Commissioni VIII (Ambiente, territorio e lavori pubblici) e IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei Deputati in merito all'esame del Decreto legge n. 121-2021 (cosiddetto decreto infrastrutture).

Il testo del provvedimento, come noto, delinea alcune misure semplificative ed innovative in relazione alle procedure per gli investimenti nelle infrastrutture al fine di migliorare la mobilità aumentando la sicurezza della circolazione sull'intero territorio nazionale. Le misure adottate dal decreto in esame riguardano, in linea generale, una serie di ambiti che spaziano dalle disposizioni relative alla riduzione del divario infrastrutturale nel Mezzogiorno, alla riorganizzazione interna dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA), alla sicurezza delle infrastrutture ferroviarie, alle disposizioni in materia di ecobonus ed incentivi per l'acquisto di veicoli meno inquinanti alla regolamentazione del trasporto pubblico locale.

Tuttavia ci sia consentito far notare come, dalla lettura del testo oggi in discussione, emerga ancora una volta una sostanziale estraneità del settore autostradale nella totalità delle previsioni in materia di sicurezza e orientamento alla sostenibilità delle

grandi infrastrutture contenute nel decreto: sono infatti presenti misure per la semplificazione delle operazioni manutentive delle grandi dighe, misure per il miglioramento della rete ferroviaria, ma nulla per quanto concerne specificatamente il comparto rappresentato da questa associazione che invero potrebbe costituire uno dei principali volani per supportare una ripresa economica del sistema Paese in uscita dalla pandemia.

Al di là di quanto sopra, alcuni aspetti di diretto interesse per il nostro settore sono comunque presenti all'interno del provvedimento, e su questi verrà basato il presente contributo.

Aumento della lunghezza massima per gli autoarticolati e gli autosnodati (art. 1)

Il decreto ha previsto l'aumento della lunghezza massima per gli autoarticolati e gli autosnodati, portandola da 16,50 m a 18 m, consolidando, nella sostanza, una variazione già riconosciuta nei fatti e concludendo un percorso intrapreso da tempo, tenuto conto che la circolazione di questa tipologia veicolare è ammessa, in via sperimentale, sin dal 2009.

La modifica introdotta all'art. 61 del Codice della Strada costituisce quindi un nuovo riferimento anche per la definizione di veicolo eccezionale ai sensi dell'art. 10 del suddetto Codice.

A tale riguardo, rimanendo nel contesto dei veicoli eccezionali e dei trasporti in condizione di eccezionalità, riteniamo opportuno cogliere l'occasione per sottolineare due aspetti che giudichiamo di particolare rilevanza:

1. l'allungamento della sagoma limite a 18 m non può essere propedeutica ad un'ulteriore estensione ai veicoli lunghi 25 m – i cosiddetti Gigaliners – già avanzata, a nostro avviso in maniera impropria, da alcuni operatori. Si tratta di mezzi la cui circolazione è ammessa in alcuni Paesi del nord Europa, con caratteristiche della rete stradale e della mobilità assolutamente non paragonabili con quelle della maggior parte degli Stati europei e dell'Italia in particolare, in termini, ad esempio, di flussi veicolari, densità di traffico leggero e pesante, peculiarità geomorfologiche e relativa numerosità di opere d'arte (ponti, viadotti e gallerie). Per questo motivo, anche l'ASECAP (l'Associazione europea delle autostrade in concessione) si è da tempo espressa contro una "liberalizzazione" generalizzata della circolazione dei Gigaliners a tutela della sicurezza stradale e a salvaguardia del patrimonio

strutturale. Si tratta di veicoli eccezionali e come tali devono essere considerati, con un'adeguata autorizzazione al transito e soggetti alle opportune prescrizioni;

2. l'inclusione delle autorizzazioni al transito per i veicoli eccezionali all'interno degli atti amministrativi prorogati d'ufficio per lo stato di emergenza sta costituendo un serio e grave vulnus rispetto al Codice della Strada e, quindi, ai principi di sicurezza della circolazione e tutela delle infrastrutture viarie fondanti il Codice stesso. Ricordiamo infatti che, partendo dal Decreto Legge n. 18 del 17 marzo 2020 fino alla L. 159 del 27 novembre 2020, sono stati prorogati "d'ufficio" tutti gli atti amministrativi scaduti dal 31 gennaio 2020, con un'estensione della validità ai 90 giorni successivi la cessazione dello stato di emergenza (allo stato attuale, vuol dire fine marzo 2022): ciò vuol dire che, in sostanza, ci sono trasporti eccezionali che circoleranno per 26 mesi complessivi con autorizzazioni scadute. Sin dal primo momento l'AISCAT, con diverse note formali al Ministero, ha rappresentato le criticità e la pericolosità di una situazione che non trova più adeguate giustificazioni né a livello economico e di "ristoro" degli operatori (considerando che, al di là dei 2-3 mesi di stretto lockdown nazionale, le imprese hanno continuato a produrre e il trasporto merci è proseguito senza alcuna limitazione), né a livello di disponibilità dei servizi all'utenza (le Società concessionarie hanno sempre garantito la regolare lavorazione delle pratiche e il rilascio delle autorizzazioni) e che, inoltre, non ha pari a livello europeo.

Strettamente connesso al trasporto eccezionale, ma applicabile all'intero settore del trasporto merci, sottolineiamo anche l'opportunità di un'adeguata modifica al Codice della strada che favorisca la pesatura dinamica dei mezzi pesanti. Esistono già sul mercato diverse soluzioni tecnologiche certificate (in alcuni casi applicate, in via sperimentale, anche sulla rete autostradale), ma non omologate: a nostro avviso è tempo di creare il contesto normativo più idoneo per massimizzare l'efficacia di questi strumenti ai fini dell'accertamento delle eventuali violazioni e dell'applicazione delle sanzioni relative.

Proroghe in materia di aggiornamento dei Piani Economico Finanziari dei concessionari, e di scadenza delle subconcessioni relative a servizi di distribuzione di carbolubrificanti/ristoro (Articolo 2)



Trattasi di due misure a lungo richieste dai concessionari autostradali in considerazione dei provvedimenti emergenziali di limitazione della circolazione nazionale adottati nei periodi di lockdown a seguito della pandemia e della conseguente incidenza di detti provvedimenti sulla dinamica dei transiti e del relativo traffico lungo la rete autostradale. La valutazione in merito a tali previsioni non può quindi che essere assolutamente positiva da parte nostra, ma vorremmo comunque cogliere l'occasione per evidenziare alcune tematiche tuttora irrisolte strettamente legate alla questione delle subconcessioni inerenti i servizi di distribuzione carburanti e ristoro all'interno delle aree autostradali.

Un primo aspetto riguarda nello specifico le nuove procedure di gara che dovranno venire svolte dai gestori autostradali ad avvenuto termine delle attuali subconcessioni, termine oggi prorogato dal decreto Infrastrutture – per quelle fattispecie in scadenza o già scadute – al 31 dicembre 2021 a seguito dei motivi anzi detti; appare infatti necessario coordinare tale proroga con due elementi non ancora definiti:

- La scadenza al 31 dicembre 2020 della validità del decreto interministeriale del 7 agosto 2015 recante *“Misure per la realizzazione del piano di ristrutturazione della rete delle aree di servizio presenti nei sedimi autostradali”* e la perdurante assenza di un relativo aggiornamento o emanazione di un nuovo decreto interministeriale;
- La delibera dell'ART recante *“Definizione degli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali ai sensi dell'art. 37, comma 2, lett. g) del D.L 201/2011”* (tra cui rientrano, appunto, le gare per le subconcessioni dei servizi oil e non oil) che ha stabilito l'avvio del procedimento per la definizione degli schemi dei bandi in parola prevedendo però solo come conclusione del procedimento la data del mese di febbraio 2022.

Trattasi in tutta evidenza di atti imprescindibili per definire il quadro entro il quale le società possono e devono agire, in mancanza dei quali l'emanazione di nuovi bandi pare quantomeno inopportuna per il rischio di attivare procedure i cui elementi potrebbero risultare illegittimi una volta usciti i provvedimenti sopra indicati.

Un secondo aspetto concerne invece le statuizioni incluse nella legge di bilancio 2021 che, all'articolo 1 comma 697, concede ad operatori terzi la possibilità di autocandidarsi

e presentare proposte per installazione di impianti di ricarica elettrica lungo le tratte autostradali (proposte cui i concessionari dovrebbero dar seguito) qualora i concessionari non abbiano provveduto autonomamente, entro 180 giorni dall'entrata in vigore della legge stessa, a dotarsi di un numero adeguato di punti di ricarica.

Al di là della palese infattibilità materiale per i concessionari di realizzare quanto in discussione nella ristrettezza dei tempi previsti dalla norma, bisogna comunque evidenziare come la totalità di essi abbia comunque già provveduto a predisporre appositi piani di infrastrutturazione per le aree di servizio in loro gestione ed a presentare tali piani all'ente concedente per le necessarie verifiche ed approvazioni; oltre a ciò, non si può sottacere l'impossibilità di accettare tout court gli eventuali piani proposti da operatori terzi in quanto ogni azione in tal senso deve necessariamente rispettare la regolamentazione ritenuta opportuna e predisposta dal concedente, oltre ad essere sottoposta alla preventiva valutazione di adeguatezza di quest'ultimo. A questo si aggiunge poi il dovere di rispettare i principi di concorrenza nel mercato, peraltro recepiti anche dalla normativa applicabile in materia, di cui non si vede una facile coniugazione con le statuizioni della norma qui illustrata.

Per correggere tali criticità sarebbe urgente intervenire sul testo normativo della legge di bilancio 2021 in modo sia da tenere in considerazione le attività già svolte da parte delle concessionarie (specificatamente l'avvenuta predisposizione e presentazione all'Ente concedente, nei termini previsti dalla norma, dei piani di diffusione e infrastrutturazione dei suddetti impianti, in alcuni casi anche avviati), sia da assicurare condizioni di accesso al mercato da parte di tutti gli operatori pur nella salvaguardia della "neutralità" commerciale, tecnologica, e di copertura geografica e rispettando idonei criteri di capacità tecnica per garantire opportuni livelli di efficienza e qualità dei servizi offerti compatibili con un viaggio in autostrada.

Funzionalità dell'Agencia Nazionale per la Sicurezza delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA) (art. 6)

Esprimiamo il nostro apprezzamento per l'azione legislativa con cui si intende rafforzare il ruolo dell'ANSFISA per migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema dei controlli sulle diverse infrastrutture di trasporto. In quest'ottica vanno letti gli interventi per riconoscere al personale di ANSFISA i compiti di polizia stradale previsti dal Codice della Strada, nonché il passaggio di competenze dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici

all'ANSFISA stessa delle funzioni di autorità amministrativa (rappresentate dalla Commissione Permanente Gallerie) ai sensi della Direttiva europea sulla sicurezza delle gallerie della rete TERN di lunghezza maggiore a 500 m, e del D. lgs. n. 264/06 di recepimento.

Desideriamo al tempo stesso sottolineare come sia importante che detto passaggio avvenga senza soluzione di continuità rispetto alle attività portate avanti dalla Commissione Gallerie fin dal suo primo insediamento nel 2006, ed ai rapporti ed alle interlocuzioni finora intercorsi con i gestori delle gallerie.

Auspichiamo quindi – e il disposto normativo sembra andare in questo senso – che il cambio di “ambito di riferimento” non pregiudichi il lavoro svolto fino ad oggi e non crei sovrapposizioni e/o duplicazioni di funzioni con altre strutture.