

Indagine conoscitiva in materia di concessioni autostradali: contributo delle Regioni e Province autonome

Come specificato nel programma dell'indagine conoscitiva sulle concessioni autostradali, attivata dalla Commissione Ambiente, Territorio e Lavori Pubblici della Camera dei Deputati, l'articolo 5 del decreto legge n. 133 del 2014 (cosiddetto «Sblocca Italia») introduce importanti innovazioni in materia di concessioni stradali. I concessionari delle tratte autostradali, infatti, devono sottoporre al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, entro il 31 dicembre 2014, modifiche del rapporto concessorio in essere esplicitamente finalizzate a procedure di aggiornamento o revisione, anche mediante l'unificazione di tratte interconnesse, contigue ovvero tra loro complementari, ai fini della loro gestione unitaria. Le richieste di modifica del rapporto concessorio prevedono nuovi investimenti da parte dei concessionari, i quali sono comunque tenuti alla realizzazione degli investimenti già previsti nei vigenti atti di concessione.

Con riferimento a tale indagine, le Regioni e Province autonome intendono fornire un contributo relativo agli aspetti di propria competenza, evidenziando di seguito alcuni punti di interesse.

Investimenti. Con il decreto 30 dicembre 2014, il MIT ha calmierato gli aumenti delle tariffe autostradali fissando un massimo annuale dell'1,5% in contrasto con le previsioni dei piani finanziari che prevedevano aumenti di maggiore entità (anche in relazione ad opere già in corso di attuazione o su cui è già stata avviata specifica gara di appalto). Tale scelta ha determinato la sospensione o la riduzione di investimenti finalizzati anche alla mitigazione delle ricadute territoriali delle infrastrutture autostradali, da lungo tempo attesi dalle comunità.

Partecipazione delle Regioni. Le significative ricadute territoriali delle scelte fatte sui piani finanziari delle società concessionarie autostradali mettono nuovamente in primo piano un tema già emerso in passato, ossia l'opportunità di un concorso delle Regioni nell'aggiornamento dei piani economico finanziari delle concessionarie. Attualmente le Regioni non hanno alcun ruolo formale rispetto alla programmazione degli investimenti inseriti nei piani finanziari delle concessionarie autostradali, malgrado le importanti sinergie con le trasformazioni urbanistiche e territoriali approvate generalmente in ambito regionale. Al fine di rendere efficaci gli interventi infrastrutturali programmati, in particolare in questo periodo di limitate risorse per investimenti, è importante che le diverse iniziative siano concentrate verso obiettivi comuni ed in una logica di rete complessiva.

Affidamento concessioni scadute o in scadenza. E' opportuno che il MIT chiarisca obiettivi e intendimenti sulle concessioni scadute o prossime alla scadenza. Anche in questo caso l'incertezza sull'affidamento delle concessioni ha già portato a un blocco degli investimenti, creando la sospensione di opere o il mancato avvio di interventi attesi dal territorio da molti anni.

Free flow. Si ritiene importante promuovere azioni con il Governo per adeguare la normativa al fine di permettere l'applicazione del free-flow sull'intera rete autostradale (applicazione della Direttiva 2004/52/UE e della Decisione 2009/750/UE, applicativa della direttiva), prevedendo in particolare una disciplina specifica finalizzata a combattere l'elusione del pedaggio, con sanzioni specifiche e "automatismi" di esecuzione che agevolino il recupero del mancato pagamento, dando seguito a quanto già normato con il Decreto Sviluppo bis (approvato con Decreto Legge 18.10.2012, n. 179 e convertito con la Legge 17.12.2012 n. 221 - G.U. 18.12.2012).

Pedaggiamento autostrade e raccordi gestiti da ANAS. Si ritiene importante garantire il completamento della gara avviata nel 2010 da ANAS per la fornitura e messa in opera di un sistema di esazione senza barriere delle autostrade e i raccordi in gestione diretta dell'ANAS, affinché sia data piena attuazione all'articolo 15, comma 1, del Decreto Legge 31 maggio 2010, n. 78 (convertito con modificazioni con la Legge 30 luglio 2010, n. 122 - G.U. 30/07/2010, n.176, SO n.174). Le risorse, come previsto dalla stessa

norma, consentirebbero di garantire la possibilità di effettuare gli investimenti relativi a opere e manutenzione straordinaria, contribuendo a superare le difficoltà determinate dall'attuale congiuntura economica.

Tariffe. Si propone che l'approvazione del piano economico-finanziario relativo all'opera da realizzare sia subordinata alla previsione nello stesso del valore tariffario di base e della sua evoluzione pluriennale, sulla base del quale le Regioni/PA potranno valutare la congruità del pedaggio richiesto agli utenti. Per le aree a domanda debole, inoltre, in considerazione della particolare rilevanza che rivestono le opere pubbliche in tali zone, il calmieramento delle tariffe deve avvenire anche mediante la partecipazione, sia per quanto riguarda l'investimento da effettuare sia la gestione successiva, di un intervento finanziario pubblico.

Dati di traffico. In attuazione della direttiva 2010/40/UE, il Ministero dei Trasporti ha adottato, con decreto ministeriale n. 44/2014, il Piano di azione nazionale sui sistemi intelligenti di trasporto (ITS), sistemi riconosciuti quale strumento prioritario che consente di gestire in maniera "smart" la mobilità. Al fine di programmare uno sviluppo sostenibile della mobilità e "pensare i trasporti" con un approccio di "sistema", come indica lo stesso Ministero, è importante che siano resi disponibili dalle concessionarie autostradali tutti i dati di mobilità e che il Piano d'Azione sia attuato in stretta collaborazione con le Regioni. La conoscenza dei flussi (suddivisa per giorni feriali e festivi medi, fasce orarie e tipologie di veicoli su diverse sezioni di ciascuna tratta) garantirebbe un uso ottimale dei dati, consentendo di effettuare importanti analisi e una programmazione mirata nei diversi ambiti: logistica, merci pericolose, sicurezza stradale, sistemi di enforcement, nodi di trasporto e intermodalità, utilizzo dei sistemi di bordo, in coerenza con le finalità del DM 1 febbraio 2013 relativo alla "Diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti (ITS) in Italia".

In aggiunta a tali considerazioni di carattere generale, si riportano di seguito alcune osservazioni di interesse di singole Regioni (Liguria).

Gallerie. La Liguria è la Regione italiana con il maggior numero di gallerie autostradali: 152 tunnel su 350 km di rete, corrispondenti al 39/40 % dell'intera rete; la Liguria detiene il 17% dell'intera rete di gallerie TEN-T di tutta la Comunità Europea. L'adeguamento dei tunnel ai requisiti previsti dalla Direttiva 2004/54/CE è una questione di rilievo nazionale, per l'impatto che la cantierizzazione delle opere di adeguamento avrà sul traffico pendolare, merci (con significativa ricaduta sull'economia portuale) e turistico. Per quanto Regione Liguria abbia evidenziato la questione presso tutte le istituzioni interessate, anche a livello comunitario, manca contezza dei piani di investimento delle concessionarie e della relativa tempistica, della valutazione degli stessi da parte della Commissione Gallerie, del giudizio di coerenza degli interventi posti in essere da parte degli organi preposti alla verifica dell'attuazione della Direttiva. Il Programma "Ponti, viadotti e gallerie" introdotto dallo "Sblocca Italia" è certamente uno strumento importante, unitamente alle procedure volte alla proroga del termine previsto dalla Direttiva per l'adeguamento dei tunnel, cui si ritiene importante affiancare la definizione dello standard medio e sufficiente per le opere di adeguamento, in modo da evitare cantieri che paralizzino il traffico che sarebbe dirottato sulla SS1, che costituisce però in sostanza una strada locale di distribuzione.

Sicurezza stradale, segnale telefonico, e-call. La rete autostradale ligure è affetta anche da carenza e forte discontinuità del segnale telefonico (linea voce e linea dati), il che costituisce un gap di comunicazione, spesso anche legata a motivi di lavoro, ed ancor più un deficit di sicurezza. Le problematiche connesse agli investimenti degli operatori di telefonia mobile sono fondate per lo più sulle procedure autorizzative necessarie per l'installazione delle antenne e dei ripetitori, che dovrebbero essere ad avviso della Regione oggetto di una procedura del tutto snellita, che consenta l'implementazione di sistemi di comunicazione che rappresentano contemporaneamente strumenti di aumento della sicurezza (ITS, C-ITS, in attesa dell'introduzione dei sistemi e-call sui veicoli); in questo senso, si può connotare l'intervento anche come prevenzione di protezione civile, e pertanto escludendo dalla procedura autorizzativa ogni forma di

aggravio burocratico (es. parere delle Soprintendenze).

