

Senato della Repubblica
8^a Commissione permanente
Lavori pubblici, comunicazioni

DELEGA AL GOVERNO PER LA RIFORMA DEL CODICE
DELLA STRADA, DI CUI AL Dlgs 30 aprile 1992 n. 285
ESAME DEL DISEGNO DI LEGGE n. 1638

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

Roma, 15 settembre 2015

INDICE

| | |
|---|---|
| La rete autostradale italiana e l'AISCAT | 2 |
| Caratteristiche della rete | 3 |
| Gli investimenti del settore..... | 5 |
| La sicurezza | 6 |
| Il codice della strada: strumento per la sicurezza..... | 8 |
| La Delega al Governo per la riforma del Codice | 9 |

La rete autostradale italiana e l'AISCAT

La rete autostradale italiana comprende attualmente una estesa pari a oltre 6.900 Km in esercizio, sostenendo il 25% della mobilità nazionale. La maggior parte della rete (circa 6.000 Km) è affidata in gestione a società Concessionarie tramite appositi atti convenzionali laddove il rimanente è invece gestito direttamente da ANAS.

In questo panorama, l'AISCAT costituisce l'associazione di categoria all'interno della quale sono rappresentate in qualità di associate effettive 27 società Concessionarie (si veda la tabella sotto riportata per un elenco delle stesse con i relativi chilometri di competenza), per un totale di circa 13.500 posti di lavoro.

| ASSOCIATE EFFETTIVE AISCAT | | |
|----------------------------|---|----------------|
| | SOCIETA' | 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 – Savona SpA | 130,9 |
| 5 | Autostrada Torino-Ivrea-Valle d'Aosta SpA (ATIVA) | 155,8 |
| 6 | Autocamionale della Cisa SpA | 101,0 |
| 7 | Autovie Venete SpA | 210,2 |
| 8 | Autostrada Brescia – Verona – Vicenza – Padova SpA | 221,5 |
| 9 | Autostrada del Brennero SpA | 314,0 |
| 10 | SATAP SpA – Autostrade A4 Torino-Milano e A21 Torino-Piacenza | 291,9 |
| 11 | Autostrade Centro Padane SpA | 105,5 |
| 12 | Società Autostrade Valdostane SpA | 67,4 |
| 13 | Società Autostrada Ligure Toscana SpA | 154,9 |
| 14 | Autostrada dei Fiori SpA | 113,3 |
| 15 | Società Autostrada Tirrenica SpA | 40,0 |
| 16 | Tangenziale di Napoli SpA | 20,2 |
| 17 | Consorzio per le Autostrade Siciliane | 298,4 |
| 18 | Società Italiana per Azioni Traforo del Monte Bianco | 5,8 |
| 19 | Società Traforo Autostradale del Frejus SpA (SITAF) | 82,5 |
| 20 | Raccordo Autostradale Valle d'Aosta SpA (RAV) | 32,4 |
| 21 | Società Italiana Traforo Gran San Bernardo SpA | 12,8 |
| 22 | Strada dei Parchi SpA | 281,4 |
| 23 | Autostrada Asti – Cuneo SpA | 55,7 |
| 24 | CAV – Concessioni Autostradali Venete SpA | 74,1 |
| 25 | Autostrada Pedemontana Lombarda SpA | 22,5 |
| 26 | Società di Progetto BREBEMI SpA | 62,1 |
| 27 | Tangenziale Esterna SpA | 32,0 |
| TOTALE | | 5.971,6 |

Al quadro descritto si aggiungono 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, tra le quali rientrano ad esempio quelle relative alla autostrada Pedemontana Veneta, alla Cispadana ed alla Pedemontana Lombarda stessa.

Caratteristiche della rete

Come precedentemente accennato, le autostrade a pedaggio si estendono oggi su quasi 6.000 km, pari al 3% circa della rete stradale primaria nazionale, 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.

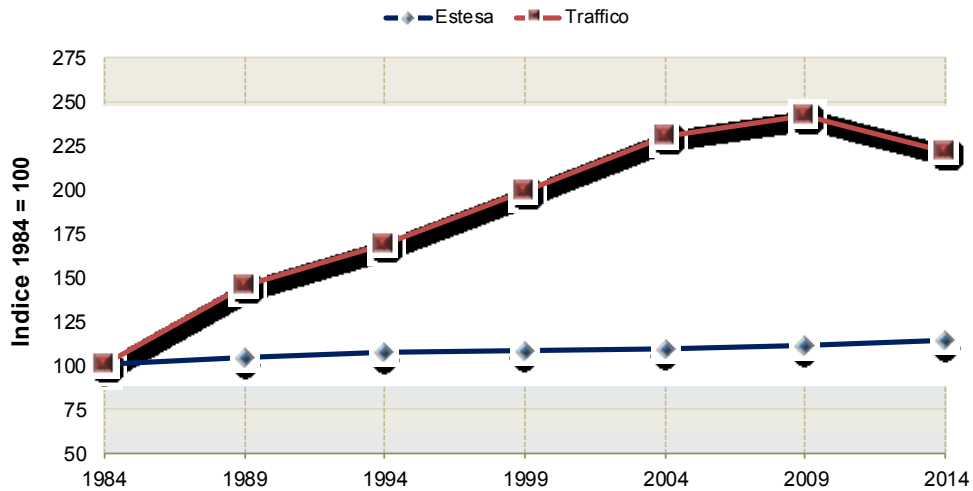
Si tratta di un sistema infrastrutturale piuttosto articolato che, in virtù della particolare orografia del territorio italiano, è anche caratterizzato da numerose opere d’arte:

- tre trafori internazionali, per una lunghezza totale di oltre 25 km;
- 1.590 tra ponti e viadotti di lunghezza maggiore di 100 m, per un’estensione complessiva di circa 1.000 km;
- 663 gallerie di lunghezza maggiore di 100 m, per una lunghezza totale di oltre 808 km.

Per quanto riguarda specificatamente le gallerie, ma considerando solo quelle di lunghezza maggiore di 500 m facenti parte della rete TERN (*Trans-European Road Network*), lungo la rete autostradale a pedaggio insiste il 72% circa del patrimonio complessivo nazionale (percentuale che sale al 76% in termini di estesa chilometrica).

Nel 2014 sono stati aperti 105 km di nuove autostrade e altri 55 km nell’anno in corso, ma se osserviamo l’evoluzione degli ultimi 30 anni, la rete è aumentata solo del 14% a fronte di un incremento complessivo dei traffici del 122%.

Estesa della rete autostradale e traffico (1984-2014)

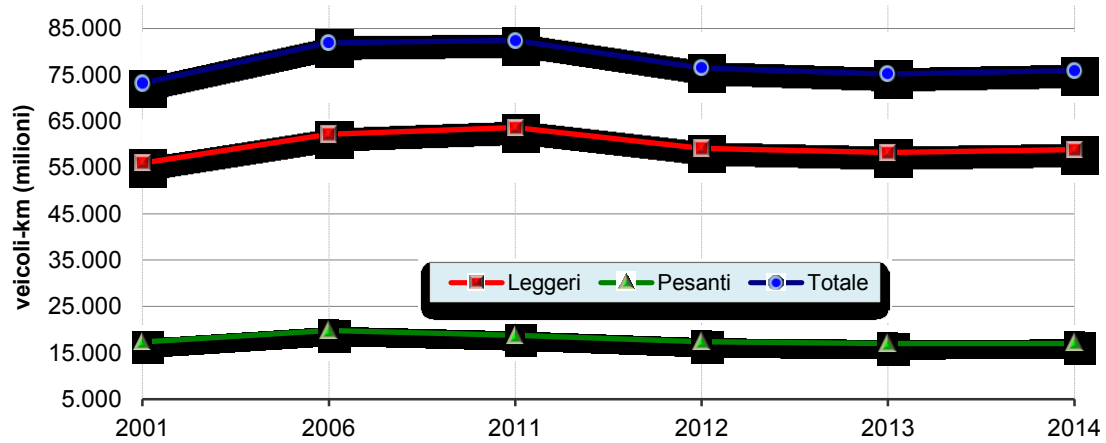


Traffico che l'anno scorso ha raggiunto i 75,9 miliardi di veic-km, di cui il 22,5% è rappresentato dal traffico pesante (ma lungo alcune direttrici questo valore supera anche il 30%), con una crescita dell'1% sull'anno precedente, mostrando quindi una inversione di tendenza rispetto all'evoluzione negativa iniziata nel 2008, quando si sono cominciati a sentire gli effetti del ben noto contesto di recessione economica internazionale che ha interessato anche il nostro Paese, con il calo dei consumi e le difficoltà mostrate da interi settori della produzione.

I dati preliminari relativi al primo semestre di quest'anno indicano, per quanto ancora provvisori, un consolidamento della ripresa, soprattutto della componente "pesante", che dovrebbe attestarsi complessivamente poco sopra il 2%.

In questa direzione sembrano porsi anche le prime stime dei movimenti e dei transiti del periodo estivo, in linea con il deciso incremento delle presenze turistiche evidenziato dalle competenti associazioni di categoria e dai media.

Andamento del traffico (2001-2014)



Gli investimenti del settore

Le società aderenti all'AISCAT hanno precisi programmi d'investimenti definiti all'interno dei propri atti convenzionali, la cui regolare attuazione viene costantemente monitorata da una apposita Direzione Generale facente parte del Ministero delle Infrastrutture. Tale Direzione esegue un controllo di natura sia preventivo, attraverso i budget d'esercizio delle società, sia consuntivo sui dati di bilancio e contabilità analitica, in modo da accertare lo stato di avanzamento dei programmi ed il rispetto delle tempistiche previste.

La spesa complessiva sostenuta nel periodo 2008 - 2013 ammontava a 11.195,97 milioni di Euro, mentre nel solo 2013 sono state realizzate opere per 2.031,01 milioni di Euro, un importo di molto superiore a quello investito nel medesimo settore dagli altri Paesi appartenenti all'area europea.

In tale cifra sono ricompresi anche gli investimenti in ambito tecnologico (sistemi di monitoraggio del traffico e delle violazioni alla circolazione, sistemi di pagamento elettronico del pedaggio, sorveglianza all'interno delle aree autostradali, ecc.), rivolti a raggiungere i più alti standard in termini di sicurezza ed efficienza all'interno della rete e che hanno portato alla realizzazione di importanti brevetti e *best practices* riconosciute a livello internazionale.

A ciò vanno poi aggiunte le attività di manutenzione ordinaria, finalizzate a mantenere la funzionalità delle infrastrutture e l'adeguamento costante agli standard di qualità, che hanno

registrato nell'analogo periodo 2008-2013 una spesa totale per 3.392,85 milioni di Euro, con un importo pari a 608 milioni di Euro per il solo 2013, corrispondente ad una media annua che si attesta intorno ai 100.000 Euro per chilometro.

Quanto al futuro, il programma di investimenti delle società Concessionarie prevede globalmente interventi sino all'anno 2020 per un ammontare di oltre 16 miliardi di Euro.

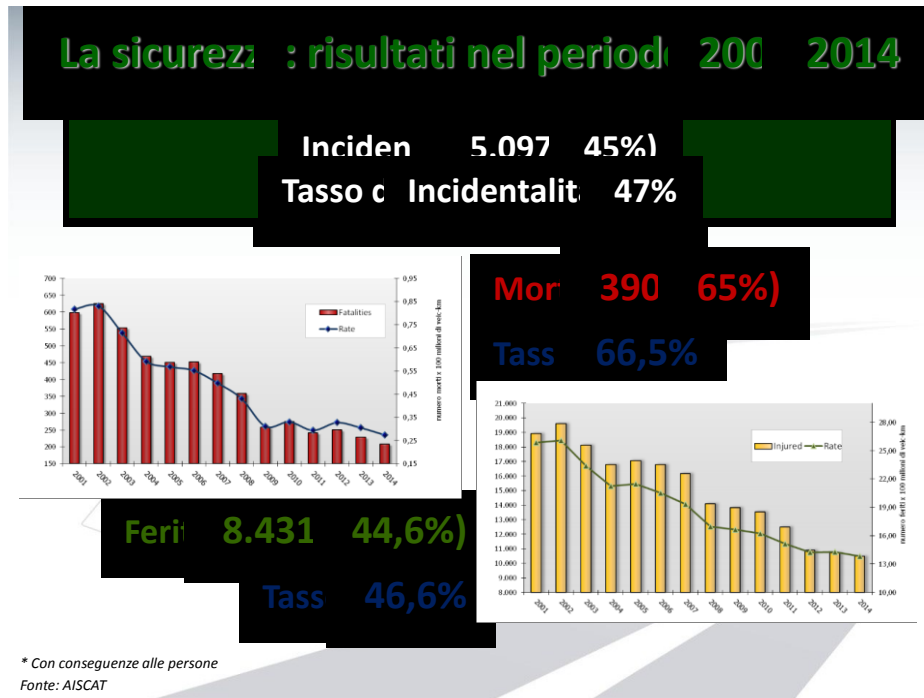
La sicurezza

Il mantenimento dei più elevati standard di sicurezza rappresenta una delle principali priorità delle Concessionarie e i risultati conseguiti nell'arco degli anni sono il segnale più tangibile dell'impegno del settore: considerando anche la profonda evoluzione della mobilità nel periodo, oggi abbiamo livelli di traffico più alti del 155% circa rispetto al 1980, ma con un numero di morti ridotto del -68%.

Il miglioramento di tutti gli indicatori di sinistrosità si è consolidato sempre più, soprattutto a partire dai primi anni 2000: con una riduzione dei decessi del -54% (-59% se si parla di tasso di mortalità), il comparto delle autostrade in concessione è stato il primo sistema stradale italiano ad aver raggiunto (per di più con un anno di anticipo) l'obiettivo prefissato dalla Commissione europea di dimezzamento delle vittime per incidenti stradali nel decennio 2001-2010.

Trend di riduzione che non si è esaurito, ma che è andato progressivamente a consolidarsi sempre più, tanto che il 2014 si è chiuso con 208 morti (e un'ulteriore riduzione del -9% rispetto all'anno precedente) e con il più basso livello di mortalità mai rilevato lungo la rete a pedaggio.

Analogo andamento è riscontrabile anche per le statistiche inerenti ai feriti.



Se si considera che in Italia – secondo gli ultimi dati pubblicati dall’ISTAT – nel 2013 sono morti 549 pedoni e 249 ciclisti e che oltre il 93% delle vittime per incidente è riferibile alle altre tipologie stradali, si ha concreta evidenza dei risultati ottenuti dalle Concessionarie.

Per quanto riguarda il 2015, i dati preliminari del primo semestre mostrano un’ulteriore, anche se più lieve, contrazione degli incidenti con un numero di morti in linea con l’anno precedente.

Gli eventi registrati quest’estate sembrano condurre a stime tendenziali in leggera controtendenza, anche se va sottolineato come ci siano comunque delle fisiologiche oscillazioni, ma sempre nell’intorno del valore minimo.

Gli ottimi risultati registrati in termini di sicurezza sono da ricondurre anche ad un controllo capillare e costante della circolazione autostradale; le Concessionarie sono 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 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 più di 600 automezzi e circa 3.700 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 2.100 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 36 sale radio (anche queste attive h24 e 365 giorni all'anno), oltre 5.900 telecamere, 2.750 Pannelli a Messaggio Variabile e quasi 1.200 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 92% 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.

La Delega al Governo per la riforma del Codice

E' in questo scenario che si innesta il provvedimento di delega di cui oggi si discute, con il quale il Governo verrà chiamato ad adottare una sostanziale riforma del Codice della Strada. Un provvedimento le cui finalità di riordino ed uniformazione generale, nonché di innovazione su aspetti particolari (difesa degli utenti deboli, revisione delle sanzioni riferite a specifiche contravvenzioni, ecc.), sono ampiamente condivisibili e conducono – per quanto riguarda il settore rappresentato da questa Associazione – ad un giudizio globalmente positivo sul testo.

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.

CIRCOLAZIONE IN AUTOSTRADA DI MOTOCICLI NON INFERIORI A 120 cc (Art. 2 comma 1 lett. d) num.11)

Il testo attuale della delega prevede l'aggiornamento delle disposizioni concernenti la circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali, consentendo l'accesso di motocicli di cilindrata non inferiore a 120 centimetri cubici, se guidati da conducenti maggiorenni.

Nel merito evidenziamo subito la nostra perplessità. Non si ritiene, infatti, opportuna una estensione dell'accesso in autostrada nei confronti di veicoli di limitata potenza, 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 che viaggerebbero a velocità decisamente inferiori risultando nei fatti una sorta di “ostacolo fisso” in carreggiata. Ma oltre ad un discorso legato alla velocità e alle prestazioni, va considerata la compresenza e la commistione di questi mezzi con le altre correnti veicolari e soprattutto con flussi con forte componente pesante.

Inoltre, tale previsione va in contrasto con il principio direttivo che la sottende: infatti, il principio di cui alla lettera d), che per l'appunto contempla il comma 11, prevede la *“revisione e rafforzamento delle misure finalizzate allo sviluppo della mobilità sostenibile e al miglioramento della sicurezza stradale in ambito urbano”*.

Infine, appare sicuramente opinabile che l'ampliamento del parco circolante conseguente a tale disposizione possa contribuire allo sviluppo della mobilità sostenibile in ambito autostradale!

AGGIORNAMENTO DELLE DISPOSIZIONI RIGUARDANTI LO SPAZIO STRADALE E LA SEGNALETICA STRADALE (Art. 2 comma 1 lett. e)

Le disposizioni volte all' *“aggiornamento e ammodernamento delle disposizioni concernenti la progettazione dello spazio stradale e della segnaletica”* si prefiggono *“il riassetto della disciplina concernente la classificazione, la costruzione e la tutela delle strade, delle fasce di rispetto, degli accessi e delle diramazioni, nonché la pubblicità e ogni forma di occupazione del suolo stradale, finalizzato in particolare al miglioramento delle condizioni di sicurezza da offrire agli utenti della strada”*. Ed ancora si prefiggono *“....la limitazione della presenza ai bordi della carreggiata di ostacoli fissi artificiali, quali i supporti della segnaletica commerciale e stradale e delle barriere di sicurezza, al fine di ridurre le condizioni di pericolo per ciclomotori e motoveicoli”*.

Infine le disposizioni hanno l'obiettivo di migliorare *“....la sicurezza degli utilizzatori di veicoli a due ruote, dei pedoni e, in generale, dell'utenza vulnerabile”*, la cosiddetta “utenza debole”.

Fatto salvo il principio generale di riduzione delle condizioni di pericolo per l'utenza vulnerabile - assolutamente condivisibile - che caratterizza la lett. e), si ritiene opportuno distinguere i diversi profili di rischio in funzione delle varie tipologie di strade e dell'effettiva incidenza dei fenomeni di sinistrosità, al fine di una corretta individuazione delle criticità e, conseguentemente, della predisposizione di interventi di contrasto realmente efficaci.

Non distinguere tra i diversi ambiti (autostradale, extraurbano, viabilità ordinaria, ecc.) e le differenti caratteristiche infrastrutturali (in termini, ad esempio, di raggi di curvatura, qualità delle

pavimentazioni), né tantomeno sul tasso di incidentalità relativo e sulle effettive dinamiche degli incidenti, comporterebbe infatti adeguamenti sommari e indiscriminati che, nello specifico della realtà autostradale, rischierebbero di non produrre i benefici attesi a fronte di investimenti consistenti (con le ovvie ricadute in termini di incremento tariffario per gli utenti).

Infine, si evidenzia che in autostrada già oggi non è ammessa la circolazione di alcune determinate categorie (es. pedoni e ciclisti) e che la componente di motoveicoli in ambito autostradale nonché la relativa incidentalità e mortalità sono assolutamente residuali; ne consegue che la ratio di queste disposizioni dovrebbe essere più orientata ad un ambito sostanzialmente urbano, dove effettivamente si concentra il problema della sinistrosità – unico ambito stradale in controtendenza rispetto ad un generale e costante miglioramento.

SERVIZI DI POLIZIA STRADALE (Art. 2 comma 1 lett. g)

Il riordino delle disposizioni riguardanti l'espletamento dei servizi di polizia stradale e le relative abilitazioni, implicherebbe la (ben venuta) specializzazione delle funzioni svolte dalle diverse forze alle quali spetta l'espletamento dei suddetti servizi, e nel contempo il potenziamento del ricorso ai servizi ausiliari di polizia stradale.

Non si vuole entrare nel merito del principio generale che vorrebbe ricorrere ai servizi ausiliari per le attività di Polizia stradale, specie al di fuori della rete autostradale, ambito che non ci compete.

Ma vogliamo invece sottolineare alcune possibili conseguenze di tale logica sulla rete autostradale, che ben conosciamo.

Il coinvolgimento di altre forze nello svolgimento dei compiti di Polizia Stradale produrrebbe complicazioni ed inefficienze, con inevitabili riflessi sulla efficacia dell'azione e sulla capacità di controllo nella gestione delle emergenze. Le specifiche competenze e la professionalità richiesta per lo svolgimento dei compiti di Polizia Stradale sulle arterie di grande comunicazione richiede a maggior ragione un confinamento chiaro del ruolo del personale operativo delle Concessionarie alla gestione delle attività funzionali alla sicurezza, scongiurando qualsiasi rischio di sovrapposizione con le funzioni tipiche della Polizia Stradale.

Vale la pena ricordare, nello specifico autostradale, che la collaborazione decennale tra il Servizio di Polizia Stradale e le Concessionarie costruita sul pieno rispetto di precisi ruoli delle singole parti, ha contribuito in modo straordinario alla riduzione dell'incidentalità e mortalità lungo la rete autostradale in concessione – come precedentemente evidenziato: modificare l'attuale modello di gestione che si è dimostrato nei fatti “vincente” apparrebbe per lo meno incoerente con una corretta politica per la sicurezza stradale.

SISTEMI TELEMATICI PER IL RILEVAMENTO DELLE INFRAZIONI (Art. 2 comma 1 lett. l)

Ben venga lo sviluppo delle tecnologie da remoto per il rilevamento delle infrazioni (*...l'inosservanza delle disposizioni in materia di circolazione dei veicoli, con particolare riferimento alla circolazione in aree o in condizioni sensibili sotto il profilo sanitario e ambientale, alla correttezza della condotta di guida, al rispetto dei limiti di velocità in aree ad alta incidentalità, alle prescrizioni relative al trasporto di merci pericolose, alla tracciabilità dei veicoli per il trasporto di merci anche al fine di contrastare pratiche di cabotaggio illegale, nonché alla massa complessiva a pieno carico dei veicoli stessi, anche al fine di verificare e sanzionare la responsabilità del conducente per danneggiamento della sede stradale, lo stato della revisione e l'esistenza e la validità dell'assicurazione obbligatoria del veicolo per la responsabilità civile verso terzi, nonché se il veicolo è sottoposto a una misura di sequestro o di confisca penale o oggetto di denuncia di furto...*).

Una sempre maggiore diffusione dei sistemi telematici già oggi presenti è sicuramente auspicabile non solo lungo l'intera rete autostradale, ma soprattutto lungo la rete di viabilità ordinaria; l'utilizzo di sistemi idonei a rilevare l'inosservanza delle disposizioni in materia di circolazione dei veicoli (come ad esempio il "Tutor") rappresenta infatti – grazie al loro elevato effetto dissuasorio – uno dei metodi di prevenzione più efficienti per raggiungere una maggiore sicurezza ed un calo della incidentalità (ed i risultati ottenuti a livello autostradale lo dimostrano ampiamente). Tale diffusione, ovviamente, dovrebbe avvenire senza ulteriori costi aggiuntivi a carico delle società Concessionarie autostradali, già ampiamente gravate dall'implementazione di sistemi di controllo. Occorre inoltre rimarcare che, ai fini di una maggiore sostenibilità degli interventi previsti, della loro effettiva finanziabilità, nonché di una loro concreta efficacia, e considerata la varietà di ambiti territoriali e di organi preposti all'accertamento del rispetto delle disposizioni inserite nell'articolato, serva rendere disponibili a tali organi i fondi derivanti dalle sanzioni amministrative conseguenti all'uso dello strumento di rilevazione.

Occorre che tale disponibilità sia assolutamente garantita e che non sia come troppo spesso nel passato disatteso lo stesso obbligo normativo, prevedendo l'alimentazione automatica di uno specifico capitolo di spesa.

MISURE PER L'EFFICACIA DELLE SANZIONI RELATIVE A DETERMINATE VIOLAZIONI (Art. 2 comma 1 lett. n) num. 7)

Questo principio della delega, limitato nell'attuale versione ad aumentare le misure volte ad assicurare l'efficacia delle sanzioni relative alla violazione dell'obbligo di assicurazione del veicolo per la responsabilità civile, può rappresentare a nostro avviso una buona occasione per introdurre una maggiore tutela anche relativamente ad un altro aspetto essenziale su cui ci si è precedentemente soffermati, ossia l'obbligo di pagamento del pedaggio laddove previsto potenziandone il relativo sistema sanzionatorio (ad oggi piuttosto debole in quanto limitato ad una non elevata sanzione pecuniaria). Non bisogna dimenticare, infatti, come il pedaggio rappresenti l'elemento principale mediante cui è possibile, per il gestore dell'infrastruttura, provvedere alla gestione ed al continuo miglioramento di quest'ultima. Inoltre, un corretto ed efficiente apparato sanzionatorio volto ad arginare il fenomeno del mancato pagamento del pedaggio indurrebbe ad evitare ripercussioni economiche negative anche per lo Stato, al quale attualmente va circa il 53% degli introiti da pedaggio.

CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI DI SOCCORSO STRADALE (Art. 2 comma 1 lett. cc)

Il testo propone una regolazione delle specifiche condizioni di circolazione dei veicoli adibiti al soccorso stradale, anche nella condizione di servizio medico, con particolare riferimento all'esenzione dal pagamento delle tariffe autostradali.

Sebbene si comprenda la delicatezza della materia in questione, non si ritiene opportuna una modifica delle casistiche concernenti l'esenzione dal pagamento per i veicoli adibiti a soccorso medico oltre quelle attualmente statuite dall'articolo 373 del Codice della Strada e relative circolari interpretative ministeriali, le quali tra l'altro già prevedono una siffatta esenzione per tali veicoli nell'espletamento delle funzioni di soccorso e di trasporto di malati in regime di gratuità. Una estensione generalizzata dell'esenzione al "soccorso medico" comporterebbe inoltre un ingiustificato vantaggio per gli enti che forniscono tale servizio a pagamento.

PRESCRIZIONI SULLA CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI NEL PERIODO INVERNALE (Art. 2 comma 1 lett. dd)

A partire dal 2005, il sistema di risposta nazionale per la gestione della mobilità lungo la rete primaria durante la stagione invernale si è strutturato e consolidato con la creazione, presso il Ministero dell'Interno, del Centro di Coordinamento Nazionale di Viabilità (denominato "Viabilità Italia"), nonché, a livello provinciale, dei Comitati Operativi della Viabilità sotto la responsabilità dei Prefetti. In questi anni il sistema ha saputo affinare i propri strumenti e le forme di coordinamento sia a livello centrale sia periferico, dotandosi di appositi Piani e istituendo adeguate

procedure di prevenzione e di intervento, riuscendo così a far fronte anche ad eventi atmosferici avversi di particolare intensità e garantendo la percorribilità sulla rete di interesse nazionale. In questo ambito, sono state emanate anche specifiche direttive e circolari ministeriali (tra cui si ricordano la Direttiva n. 1580/2013 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la circolare n. 14520/110(7) del Ministero dell'Interno) che fissano in maniera coordinata e omogenea il contesto di riferimento per l'azione degli enti proprietari e concessionari di strade. Pertanto, e considerati i risultati conseguiti, si ritiene necessario salvaguardare il sistema – efficiente e consolidato – già in essere, non apparendo al contrario opportuno l'introduzione di uno stravolgimento sulla materia.

VEICOLI ECCEZIONALI E TRASPORTI ECCEZIONALI (Art. 2 comma 2 lett. a)

La disciplina dei trasporti eccezionali e della circolazione dei veicoli eccezionali richiede, in virtù delle modifiche che si sono susseguite e sovrapposte nel corso degli anni che ne hanno travisato principi generali e applicazioni operative, un opportuno aggiornamento delle norme che ristabilisca la natura di “eccezionalità” rispetto alle normali condizioni di circolazione per queste tipologie di veicoli e di trasporto. In quest’ottica risulta necessario integrare l’attuale testo della legge delega su tale materia assicurando, proprio per la specificità dei trasporti eccezionali, che vengano messe sempre in primo piano la tutela della sicurezza stradale e la salvaguardia delle infrastrutture. Inoltre, va richiamata l’esigenza inderogabile di ottenere un’autorizzazione al transito da parte dell’ente proprietario/concessionario in quanto la circolazione dei mezzi in questione potrebbe non essere compatibile con le condizioni del traffico e della strada.

SAGOMA LIMITE E MASSA LIMITE NEI VEICOLI PER AUTOTRASPORTO (Art. 2 comma 2 lett. b)

Questa norma va letta in stretto coordinamento con quella relativa ai veicoli e trasporti eccezionali precedentemente esposta, in quanto disciplina i limiti dimensionali e di massa di tutti i veicoli e complessi veicolari nel rispetto dei quali si determinano le condizioni di circolazione ordinarie. Per essa valgono conseguentemente gli stessi commenti e principi espressi in quella sede.

CARATTERISTICHE DELLA SEGNALETICA STRADALE (Art. 2 comma 2 lett. c)

Questa previsione autorizza il Governo ad adottare regolamenti volti a disciplinare le caratteristiche specifiche della segnaletica strada al fine di raggiungere un’uniformità sul territorio nazionale, di assicurare la conformità alle norme internazionali e di tener conto di particolari esigenze tra le quali anche il criterio di parità tra i sessi. Al riguardo, appare necessario specificare che il risultato dell’uniformazione delle caratteristiche della segnaletica stradale sul territorio nazionale venga raggiunto in via progressiva, tramite la previsione di tempistiche oggettivamente sostenibili – sia dal punto di vista tecnico sia dal punto di vista economico – per gli enti proprietari o gestori delle infrastrutture. In secondo luogo, l’indicazione del criterio concernente la parità dei sessi come principio da tutelare in tale ambito non appare assolutamente congruo né dotato di utilità alcuna ma, al contrario, comporterebbe solo un aggravio di oneri non giustificati.

PANNELLI A MESSAGGIO VARIABILE CON VALORE PRESCRITTIVO

Pur non rientrando tale argomento all'interno delle previsioni attualmente contenute nel testo della legge delega, sarebbe sicuramente auspicabile che, ai fini di aumentare il livello di sicurezza della circolazione in ambito autostradale, soprattutto in presenza di condizioni metereologiche avverse, venga riconosciuto normativamente un valore prescrittivo ai messaggi concernenti "divieti" o "limiti" indicati dagli enti gestori sui pannelli a messaggio variabile presenti sulle loro tratte.