

Audizione del Presidente dell’Autorità, Andrea Camanzi

Atti comunitari in materia di trasporto su strada nell’ambito del “Pacchetto mobilità”

Giovedì 13 luglio 2017, ore 15:00

Onorevole Presidente, Onorevoli Senatori,

consentitemi innanzitutto di ringraziare la Commissione, anche a nome dei colleghi Barbara Marinali e Mario Valducci, per l’occasione che è data all’Autorità di essere ascoltata dinanzi alla VIII Commissione del Senato sugli atti comunitari in materia di trasporto su strada. Quelle attualmente in esame costituiscono, come noto, le prime proposte promosse dalla Commissione Europea nell’ambito del c.d. Pacchetto mobilità¹. Richiamando una metafora già utilizzata riguardo al Pacchetto in esame, la Commissione intende intervenire in modo incisivo per assicurare il buon funzionamento del mercato interno del trasporto su strada, *reinventando la ruota* (sic!) nel segno della sostenibilità economica ed ambientale delle politiche pubbliche, dell’equità sociale, del contrasto a pratiche illegali di impiego dei lavoratori e del miglior utilizzo della tecnologia.

Si tratta di un insieme di proposte assai articolato, che comprende sia quelle di iniziativa legislativa oggi in esame, sia ulteriori atti di implementazione non specificamente oggetto di questa audizione. Il Pacchetto dovrebbe, per quanto noto, essere completato con ulteriori iniziative nel corso dell’anno. Ci auguriamo, quindi, che questa sia solo la prima di ulteriori occasioni per commentare gli atti in esame.

¹ Comunicazione della commissione al Parlamento europeo, al consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, COM(2017)283 final del 31 maggio 2017, “L’Europa in movimento. Un’agenda per una transizione socialmente equa verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa per tutti”.

Essi possono essere ricondotti, nella nostra prospettiva, a tre temi “guida”: sostenibilità ambientale ed economica del trasporto su strada (atti 275, 276 e 282), tutela dei lavoratori e regime di esercizio delle attività di autotrasporto di persone e cose (277, 278, 281), monitoraggio ed interoperabilità dei dati (279, 280 e, tra gli atti di implementazione non consistenti in nuove proposte normative, il 3574). Ciascuna delle proposte meriterebbe un approfondimento specifico; tutte hanno, se non direttamente come oggetto, almeno indirettamente come riflesso, effetti di rilievo sociale; tutte sono, sia pure in modo e con pesi diversi, di interesse per l’Autorità.

Dovendo, tuttavia, operare una selezione, ci soffermiamo in particolare sugli atti 275 e 276, che modificano la direttiva 1999/62/CE (c.d. “Eurobollo” o “Eurovignette”) introducendo disposizioni in materia di pedaggi e diritti di utenza, con riferimento a tutti i veicoli e non più unicamente a quelli di peso superiore a 3,5 tonnellate. Più precisamente, riconduciamo tali proposte alle risoluzioni con le quali il Parlamento Europeo, nel mese di settembre 2015 e nei mesi di marzo e maggio 2017, ha sollecitato la Commissione ad intervenire con misure inerenti la tariffazione stradale come strumento di incentivazione per rendere i trasporti più puliti ed efficienti ed assicurare un trattamento equo degli utenti della strada ed il finanziamento sostenibile delle infrastrutture².

Come noto, la Direttiva 1999/62/CE rispondeva originariamente all’obiettivo di evitare una tassazione discriminatoria del transito di veicoli pesanti sul territorio dell’Unione e precisare le modalità di imposizione di oneri per l’uso della infrastruttura differenziandoli sulla base delle prestazioni ambientali dei veicoli. A fronte di tale impostazione, e per quanto maggiormente di rilievo per l’Autorità, l’insieme di disposizioni oggi in esame, potrebbe fornire la base normativa per una assai più ampia armonizzazione del sistema di tariffazione delle infrastrutture per finalità di sostenibilità ambientale ed economica.

² P8_TA(2015)0310 Attuazione del libro bianco 2011 sui trasporti. Risoluzione del Parlamento europeo del 9 settembre 2015 sulla messa in atto del Libro bianco 2011 dei trasporti: bilancio e via da seguire per una mobilità sostenibile (2015/2005(INI)); P8_TA-PROV(2017)0084, Approvazione della Commissione del piano rivisto della Germania che prevede l’introduzione di un pedaggio stradale. Risoluzione del Parlamento europeo del 15 marzo 2017 sull’approvazione della Commissione del piano rivisto della Germania che prevede l’introduzione di un pedaggio stradale (2017/2526(RSP)); P8_TA-PROV(2017)0228 Trasporto stradale su strada. Risoluzione del Parlamento europeo del 18 maggio 2017 sul trasporto stradale nell’Unione Europea (2017/2545(RSP)).

Nelle proposte della Commissione la tariffazione, infatti, avrebbe ad oggetto tutte le infrastrutture stradali, sarebbe commisurata alla distanza percorsa (escludendosi, così, *in nuce*, fattispecie di tariffazione *a forfait*, quali quelle attualmente previste anche in alcuni Paesi UE), riguarderebbe tutti i tipi di veicoli (quindi, non solo veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci ma anche pullman, autobus, furgoni e autovetture) e, conseguentemente, sia il trasporto di merci che quello di passeggeri, e prefigurerebbe una modulazione della imposizione in ragione del “potenziale inquinante”.

Lo scopo di questa prima valutazione delle misure non è di affrontarne i contenuti di dettaglio. Emerge, tuttavia, sin d’ora che, ove l’impostazione sopra riferita venisse confermata nel corso dei lavori del Consiglio e del Parlamento – in particolare avuto riguardo all’ampliamento dell’ambito di applicazione della Direttiva 1999/62/CE – essa potrebbe risultare funzionale alla realizzazione di finalità enunciate anche a livello nazionale con riferimento alla tariffazione delle strade attualmente non sottoposte a pedaggio.

In applicazione dei principi “chi inquina paga” ma anche “chi utilizza paga”, inoltre, le proposte in commento rivelano una nuova sensibilità al tema della concorrenza intermodale. Nelle relazioni che accompagnano i provvedimenti si evidenzia, infatti, che l’estensione dell’ambito di applicazione della Direttiva *Eurovignette* contribuirebbe a ridurre le distorsioni della concorrenza determinate dalla attuale esenzione di autobus e pullmann dal pagamento per l’utilizzo della infrastruttura rispetto al trasporto ferroviario che, invece, è soggetto alla corresponsione di tali oneri.

In ogni caso, rileverebbe per la realizzazione del sistema di tariffazione la necessità di mettere in campo una metodologia di calcolo e valorizzazione dei costi sottesi alla determinazione delle tariffe. Alla elaborazione di tale metodologia l’Autorità dedica ampia parte delle proprie attività in diversi ambiti del settore dei trasporti. Tra questi, in particolare, oltre a quello ferroviario, al cui riguardo l’Autorità ha già più volte riferito nella odierna sede della Commissione VIII del Senato della Repubblica, anche quello autostradale, che pure sarebbe interessato dal sistema di tariffazione oggetto delle proposte in esame. A tale ultimo riguardo, l’Autorità ha sviluppato un modello in vista di una prossima procedura di affidamento di

concessioni di tratte autostradali³. Più specificamente, il sistema tariffario elaborato dall'Autorità contempla un andamento dinamico delle tariffe nell'ambito del periodo regolatorio, la remunerazione del capitale investito netto, la applicazione di criteri per la separazione e tenuta della contabilità regolatoria del gestore della infrastruttura con finalità di trasparenza e di individuazione dei costi che possono essere trasferiti nelle tariffe e degli investimenti da programmare, nonché la articolazione e modulazione dei pedaggi in funzione delle esternalità anche di natura ambientale. Al riguardo, la consultazione pubblica di tutti i soggetti interessati è in corso.

Riteniamo, anche sulla base dei primi elementi di informazione sin qui riferiti, che la metodologia messa a punto dall'Autorità in questo ed altri ambiti del trasporto, sia via terra (quello, già citato, delle ferrovie) che in altre modalità (in particolare, sistemi tariffari di utilizzo delle infrastrutture sono stati elaborati per l'accesso ed utilizzo delle infrastrutture aeroportuali), possa rilevare anche nel contesto della applicazione del sistema di tariffazione prefigurato nelle misure in esame.

Nell'auspicio di aver offerto, sia pure in modo sintetico e del tutto iniziale, alcuni spunti di riflessione e di aver rappresentato i diversi contesti nei quali si iscrivono i provvedimenti dell'Autorità oggi in esame, ringrazio la Commissione anche a nome dei colleghi per l'attenzione che ha voluto riservarci. Siamo lieti di rispondere ai quesiti che riterrete di porre.

³ Delibera n. 86/2017 del 23 giugno 2017 recante "Indizione consultazione pubblica sugli elementi per la definizione dello schema di concessione relativo alle tratte autostradali A5, A4/A5, Sistema Tangenziale di Torino, Diramazione Torino – Pinerolo e A21, e sul relativo sistema di pedaggio"