

AUDIZIONE NELL'AMBITO DEL DISEGNO  
DI LEGGE C. 1937 GOVERNO, DI  
CONVERSIONE IN LEGGE DEL  
DECRETO-LEGGE 29 GIUGNO 2024, N.  
89, RECANTE DISPOSIZIONI URGENTI  
PER LE INFRASTRUTTURE E GLI  
INVESTIMENTI DI INTERESSE  
STRATEGICO, PER IL PROCESSO  
PENALE E IN MATERIA DI SPORT

Camera dei Deputati  
VIII COMMISSIONE  
(AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI  
PUBBLICI)

Memoria  
Autostrade per l'Italia  
Roma 9 luglio 2024

## Disegno di Legge C 1937 Governo

### Conversione in legge del decreto-legge 29 giugno 2024, n. 89, recante disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport

#### VIII Commissione Ambiente, Territorio e Lavori Pubblici Camera dei deputati

Presidente On. Rotelli

Relatore On. Pizzimenti

Il DI n. 89/2024 che reca “*Disposizioni urgenti per le infrastrutture e gli investimenti di interesse strategico, per il processo penale e in materia di sport*”, è stato approvato dal Consiglio dei Ministri il 24 giugno scorso ed è attualmente in discussione presso la Camera dei Deputati ([C 1937](#)), in sede referente alla VIII Commissione Ambiente. Relatore l’On. Pizzimenti (Lega).

L’articolo 1, relativo alle disposizioni urgenti in materia di concessioni autostradali, prevede:

- comma aggiuntivo all’art. 13 del DL Proroga termini 162/12 in tema di aggiornamento dei PEF con il quale è disposto che la proposta di aggiornamento per le società concessionarie con il PEF in scadenza del periodo regolatorio quinquennale nel 2024 andrà presentata entro il 31 luglio 2024 in conformità alle delibere adottate dall’ART, nonché alle disposizioni emanate dal MIT.

L’aggiornamento dei PEF, presentati entro il termine del 31 luglio 2024 conformemente alle modalità stabilite, è perfezionato entro e non oltre il 31 dicembre 2024;

- la modifica dell’art. 2 comma 2-ter del DL Infrastrutture 121/21, stabilendo che l’acquisto da parte di ANAS dei progetti elaborati dalla SAT, per la tratta Tarquinia San Pietro in Palazzi, sia quantificato sulla base della valutazione documentale e contabile affidata a primaria società di revisione abilitata al rilascio della certificazione di bilancio, i cui oneri sono a carico di ANAS.

Inoltre, il parere preventivo del Consiglio superiore dei lavori pubblici sull’operazione non dovrà vertere anche sull’entità del corrispettivo.

Fra le altre disposizioni in tema infrastrutturale: la disciplina dei Commissari straordinari (l’annesso Allegato cita opere non d’interesse); nomina Commissari opere Reti TEN-T individuate con DPCM; istituzione Osservatorio presso il MIT sui commissariamenti infrastrutturali; stanziamento risorse per il Collegamento Cisterna-Valmontone e termine al 31.12.24 per gli interventi di messa in sicurezza dei ponti sul fiume Po; disposizioni sul TPL e disposizioni urgenti per garantire l’operatività della società che realizzerà il Ponte sullo Stretto, istituzione del Comitato per lo sviluppo della cattura e lo stoccaggio geologico di CO2 .

#### ***In merito all’articolo 1, comma 1, in materia di aggiornamento dei Piani economico finanziari autostradali.***

La rete autostradale italiana (lunga circa 7.000 km) è un asset strategico di mobilità e produttività che assolve un ruolo non sostituibile (attuale e prospettico) per l’economia e per lo sviluppo del Sistema Italia oltre che una funzione di collegamento a carattere europeo, essendo inserita nell’ambito delle cosiddette reti TEN-T, ossia reti transeuropee di trasporti previste per sostenere il

mercato unico, garantire la libera circolazione delle merci e delle persone e rafforzare la crescita, l'occupazione e la competitività dell'Unione Europea.

Il sistema autostradale italiano deve oggi confrontarsi con le sfide derivanti da una peculiare configurazione che presenta una complessità tecnica in termini di ponti, viadotti e gallerie unica al mondo (dovuta alla particolare orografia) associata ad una fase di ciclo di vita utile delle opere che presenta necessità importanti di ammodernamento, considerato che l'età media del sistema ha superato i 50 anni.

Questi interventi di vera e propria rigenerazione infrastrutturale e tecnologica sono molto estesi e richiedono notevoli investimenti necessari ad adeguare la funzionalità delle opere ai nuovi standard tecnici, migliorarne la resilienza, prolungarne la vita utile oltre che a rendere le autostrade italiane intelligenti e pronte a sostenere la sfida per la decarbonizzazione dei trasporti.

In tale contesto, la ripresa del traffico post-pandemia sta facendo registrare flussi, senza eguali, tanto che nei primi mesi del 2024, confermando il trend del 2023, si sono registrati sulla rete nazionale i flussi più alti di sempre. Volumi che richiedono di non procrastinare ulteriormente alcuni potenziamenti negli assi più importanti del Paese già prossimi ai livelli di saturazione e che dovranno essere realizzati nei prossimi 10-15 anni.

Tali sintetiche premesse evidenziano come il sistema autostradale italiano stia attraversando una transizione epocale che richiede chiarezza di obiettivi, certezza delle regole e tempistiche definite e coerenti con la complessità delle sfide.

Entrando nel merito delle modifiche normative apportate al procedimento di aggiornamento dei Piani economico-finanziari (PEF), si accoglie con favore la novella del legislatore che, nel fissare un percorso temporalmente certo e ravvicinato per l'avvio della fase di discussione con il concedente del nuovo PEF, va nella giusta direzione di dare priorità alla definizione di tempistiche chiare e certe nella approvazione del piano economico finanziario, condizione irrinunciabile per l'attuabilità e finanziabilità degli importanti investimenti pianificati. Guardiamo comunque con attenzione il dibattito in corso nelle varie sedi istituzionali, sul tema della sostenibilità finanziaria dei piani di investimento, nell'ottica propositiva che il legislatore possa valutare specifici interventi normativi di rafforzamento e ampliamento degli strumenti di riequilibrio attivabili da concessionarie e concedente con l'obiettivo di calmierare la dinamica tariffaria senza compromettere la capacità di investimento.

### ***In merito all'articolo 1, comma 2, in materia di acquisto da parte di ANAS dei progetti elaborati dalla SAT***

Riguardo la semplificazione apportata all'iter di acquisto dei progetti elaborati da SAT, si accolgono con favore le modifiche volte a rendere più spedito tale procedimento e, nell'ottica di una maggiore certezza e chiarezza circa le attività di progettazione già svolte da SAT e oggetto di acquisto da parte di ANAS, riterremmo utile che tutte le attività di progettazione svolte siano ricomprese fra gli elaborati sviluppati dalla Società Autostrada tirrenica p.a relativi ai vari stadi di progettazione e agli studi progettuali per il completamento dell'Asse Tirrenico.