

**PREMESSO CHE DA ANNI in ITALIA, CICLICAMENTE, IN AUTOSTRADA
REGISTRIAMO O SIAMO DIRETTAMENTE VITTIME
D'INCIDENTI, STRESS, INQUINAMENTI ACUSTICI E ATMOSFERICI,
PERDITE DI MILIONI DI EURO
FACCIAMO / FATE I SEGUENTI APPELLI
A GOVERNO, PARLAMENTARI, REGIONI, COMUNI.**

- 1) APPELLO PER FAR REVOCARE LA CONCESSIONE AL GESTORE DI AUTOSTRADA CHE NON HA ADEGUATO ai mutati aspetti climatici la propria flotta di mezzi neve (spargisale, innaffiatrici, lame)**
- 2) APPELLO ALLE PROCURE DELLA REPUBBLICA PER VALUTARE LA SUSSISTENZA DI REATI A CARICO DEL GESTORE DI AUTOSTRADA CHE NON HA COMUNICATO in tempo reale in tutti i caselli autostradali di entrata situazioni di crisi e obblighi di materiale a bordo dei veicoli.**

Non ci si dica che ai caselli di entrata autostradali è difficile installare pannelli a comunicazione variabile connessi con un computer centrale (come se ne vedono a decine sull'autostrada) per avvisare in tempo reale gli utenti dove si sono verificati blocchi o code nella rete autostradale dei gestori dell'AISCAT. Sarà l'utente a decidere se entrare o meno, oppure entrare e uscire al casello prima della criticità segnalata.

3) APPELLO PER FAR ATTIVARE DA PARTE DEI SINDACI IL PIANO SICUREZZA AUTOSTRADALE

Piano Sicurezza Autostradale che deve attivare un Sindaco dove nel suo territorio sono ubicati caselli autostradali di entrata e di uscita, seguendo la seguente traccia:

- rilevazione del casello o dei caselli autostradali in uscita ubicati sul territorio comunale,
- individuazione dei percorsi utili dove convogliare il traffico in uscita dall'autostrada in caso di blocco della stessa. Percorsi per far giungere detto traffico al casello autostradale successivo. Percorsi che, anche se più lunghi, devono per quanto possibile non inserirsi nel traffico locale,
- installazione di segnaletiche coperte (segnaletica verticale coperta da un sacchetto) per indirizzare il flusso di traffico in uscita dall'autostrada verso il casello autostradale di entrata indicato dalla Sala Operativa del Gestore dell'autostrada,
- organizzazione di una pattuglia di Polizia Municipale in ciclomotore, operativa nelle 24 ore, pronta a partire appena scatta l'allarme per scoprire le segnaletiche coperte e poi ricoprirle al termine dell'operazione.
- organizzazione e attivazione delle associazioni di volontariato locale per utilizzarle in caso di necessità.
- rilevazione del casello o dei caselli autostradali in entrata ubicati sul territorio comunale,
- individuazione dei percorsi utili dove convogliare il traffico che troverebbe il casello autostradale in entrata chiuso. Percorsi per far giungere detto traffico al casello autostradale successivo. Percorsi che, anche se più lunghi, devono per quanto possibile non inserirsi nel traffico locale,
- installazione di segnaletiche coperte (segnaletica verticale coperta da un sacchetto) per indirizzare il flusso di traffico verso il casello autostradale di entrata indicato dalla Sala Operativa del Gestore dell'autostrada o verso altri percorsi esterni alla città,
- organizzazione di una pattuglia di Polizia Municipale in ciclomotore, operativa nelle 24 ore, pronta a partire appena scatta l'allarme per scoprire le segnaletiche coperte e poi ricoprirle al termine dell'operazione.
- organizzazione e attivazione delle associazioni di volontariato locale per utilizzarle in caso di necessità.

4) APPELLO AL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI PER:

1. verificare continuamente e rendendo pubblici i relativi verbali che i Gestori delle autostrade abbiano ADEGUATO ai mutati aspetti climatici la propria flotta di mezzi neve (spargisale, innaffiatrici, lame);
2. far prendere atto ai Gestori delle autostrade che l'esclusione della responsabilità per un disservizio non è automatica, in quanto sia la Corte Costituzionale che la Cassazione hanno confermato che l'onere della prova di dimostrare che l'evento dannoso o il disservizio reso non sia attribuibile all'ente proprietario, spetta al medesimo ente. Se la Società Autostrade dimostra di aver programmato un pronto intervento e di aver esperito le dovute attività di intervento (*spargimento di sale mezzi, spalaneve, chiusura dei tratti*

autostradali non praticabili ecc ..) in tal caso la medesima società concessionaria potrà invocare il caso fortuito giustificata dall'imprevedibilità della dimensione dell'evento atmosferico accaduto. Comunque, questo li giustifica da un punto di vista di risarcimento extracontrattuale, ma sicuramente rimane valida la responsabilità contrattuale, in quanto quando si utilizza una strada a pagamento, come è l'autostrada A24, nel momento in cui si ritira il biglietto nasce un rapporto contrattuale tra la concessionaria e l'utente della strada, dove la prima dovrà garantire il corretto utilizzo e la praticabilità della strada di sua proprietà, il secondo dovrà ottemperare al pagamento del transito. Pertanto, gli utenti bloccati nelle tratte autostradali non hanno l'obbligo del pagamento, ovvero se dotati di telepass, hanno diritto al non vederselo addebitare. Vale il ricordare che in relazione al pedaggio, ogni Concessionaria ha l'obbligo di corrispondere allo Stato un canone di concessione pari solo al 2,4% dei proventi netti da pedaggio, oltre all'importo dovuto ai sensi della legge 102/2009. Il pedaggio dovuto da parte dell'utenza autostradale, soggetto ad IVA, è fissato nella convenzione ed è anche aggiornato annualmente secondo i criteri stabiliti nella convenzione medesima. Il gestore dell'autostrada è anche tutelato perché il rifiuto a pagare il pedaggio vede attivata anche la decurtazione di 2 punti sulla patente di guida;

3. attivare un tavolo di lavoro tra ANAS – AISCAT – ANCI –MINISTERO al fine di far varare operativamente ai sindaci interessati da caselli autostradali il *Piano Sicurezza Autostradale Comunale*.

L'ADUC

10 marzo 2010 13.21

Da: ADUC - Associazione Diritti Utenti e Consumatori comunicati@aduc.it A: info@coordinamentocamperisti.it

Oggetto: Maltempo. Autostrada Roma-L'Aquila. L'Aduc chiede la revoca della concessione

Qui il comunicato online:

http://www.aduc.it/comunicato/maltempo+autostrada+roma+aquila+aduc+chiede+revoca_17203.php

Maltempo. Autostrada Roma-L'Aquila. L'Aduc chiede la revoca della concessione

Roma, 10 marzo 2010. L'Aduc chiede al ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, Altero Matteoli, la revoca della concessione autostradale alla società Strada dei Parchi S.p.A che gestisce le autostrade A24 (Roma-L'Aquila-Teramo) e A25 (Torano-Avezzano-Pescara), che ha la concessione per l'esercizio delle due autostrade. L'odissea vissuta dagli utenti bloccati sull'autostrada Roma-L'Aquila è incredibile. "A causa della neve" molti automobilisti sono rimasti bloccati nel pomeriggio di ieri e in parte della nottata, soccorsi dagli uomini della Protezione civile con acqua e coperte. Eppure le previsioni meteo erano precise e gli allarmi della stessa Protezione civile chiari. L'autostrada poteva essere chiusa o, perlomeno, resa scorrevole. Lo stesso prefetto di L'Aquila, Franco Gabrielli, ha annunciato che farà ricorso alla magistratura contro la Strada dei Parchi S.p.A per i troppi disservizi sull'autostrada. Siamo alle solite: basta un piccolo intoppo perché il Bel Paese si blocchi, con buona pace dei nostri concessionari autostradali.

Primo Mastrantoni, segretario Aduc

COMUNICATO STAMPA DELL'ADUC Associazione per i diritti degli utenti e consumatori

URL: <http://www.aduc.it> – Email: aduc@aduc.it Ufficio stampa: Telefono 055 291408

UN GESTORE DI AUTOSTRADA

11 marzo 2010 15.03

Da: info@autostrade.it

A: pierluigigiolli@coordinamentocamperisti.it

Oggetto: Re: I: Maltempo. Autostrada Roma-L'Aquila. L'Aduc chiede la revoca della concessione

Signor Mastrantoni, già la Strada dei Parchi si è scusata pubblicamente ieri sera tramite TG1. Ciascuno può fare giusti rilievi, critiche e osservazioni; quando ci mettiamo in macchina, come in tante altre situazioni della vita, pensiamo che "ci vada bene" ... Non abbiamo gli pneumatici da neve, non abbiamo le catene a bordo, partiamo anche quando è sconsigliato e non sempre per necessità... La strada è un insieme di fattori interagenti e certo, l'organizzazione della Concessionaria deve essere capace di assicurare la transitabilità, sempre; in tal senso si è adoperata anche in questa circostanza con il massimo di risorse umane, tecniche e strumentali, senza risparmio di energie. A disposizione per ogni chiarimento, cordiali saluti, Pierluigi Pezzi

IL PRIMO APPELLO

11 marzo 2010 17.29

Da: info@perlasicurezzastradale.org

A: 'info@autostrade.it'; Presidente del Consiglio; Quirinale Consigliere di

Stato; Quirinale Consigliere di Stato Cc: Governo Sviluppo del Turismo; Governo Ufficio Politiche Turistiche; Ministero Ambiente Gabinetto Ministro; Ministero Ambiente Portavoce Ministro; Ministero Ambiente Segreteria Ministro; Ministero Ambiente Segreteria Tecnica; Ministero Ambiente Sottosegretario Menia; Ministero Ambiente Ufficio Stampa; Ministero Beni Culturali Ufficio Stampa; Ministero del Lavoro Sottosegretario Martini; Ministero del Lavoro Sottosegretario Viespoli; Ministero del Turismo; Ministero del Turismo Angelo Canale; Ministero del Turismo Ufficio Stampa; Ministero della Salute; Ministero della Salute On. Eugenia Roccella; Ministero Economia e finanze; Ministero Funzione Pubblica; Ministero Gioventù; Ministero Grazia e Giustizia; Ministero Grazia e Giustizia; Ministero Infrastrutture; Ministero Infrastrutture; Ministero Infrastrutture; Ministero Infrastrutture; Ministero Infrastrutture e Trasporti Sansone; Ministero Infrastrutture e Trasporti Ufficio Stampa; Ministero Interno; Ministero Interno; Ministero Interno Comunicazione Istituzionale; Ministero Interno Sottosegretario Mantovano; Ministero Interno Ufficio Stampa; Ministero Pubblica amministrazione e Innovazione; Ministero Salute; Ministero Salute; Ministero Salute; Ministero Semplificazione Normativa; Ministero Sviluppo Economico; Ministero Sviluppo Economico Gabinetto Ministro; Ministero Sviluppo Economico Segreteria; Ministero Sviluppo Economico Segreteria; Ministero Sviluppo Economico URP; Ministero Turismo; Ministero Turismo Silvano Vinceti; Ministro Ambiente; Ministro Ambiente Segreteria; Ministro

Beni Culturali; Ministro del Lavoro; Ministro del Lavoro; Ministro del Turismo Segreteria; Ministro Economia e Finanze; Ministro Infrastrutture; Ministro Infrastrutture e Trasporti; Ministro Rapporti con il Parlamento; Ministro Renato Brunetta; Ministro Renato Brunetta; Ministro Renato Brunetta; Ministro Sviluppo Economico Segreteria; Ministro Sviluppo Economico

Oggetto: **APPELLO AL GOVERNO PER REVOCARE LA CONCESSIONE A CHI NON SA ORGANIZZARE IL TRAFFICO**

Emergenza pioggia, neve, solleone e chi viaggia in autostrada vede ripetersi sempre l'8 settembre dove impera la disorganizzazione. Non solo, ma poi è obbligato anche a pagare il pedaggio.

L'ultimo esempio?

Ieri, Firenze, ore 9, l'auto di C.D. (mio nipote) entra in autostrada a FIRENZE SUD per recarsi all'Ospedale di Prato per far visitare la madre portatrice di un gravissimo tumore. Bloccati in autostrada. Solo alle ore 12 riescono a uscire a FIRENZE PERETOLA. Pare che l'autostrada sia stata bloccata per controllare chi non aveva le catene a bordo. Non vi dico il patimento di mia cognata costretta per 3 ore dentro una Punto.

Dopo che l'allerta era stato regolarmente dato per tempo. Non vi pare che il Governo debba revocare al Gestore la concessione?

Vi pare possibile che oltre al danno l'utente sia beffato anche dal dover pagare il pedaggio.

La ritengo semplicemente una VERGOGNA e se il Governo, il Ministero, l'ANAS non intervengono ciascuno per la propria competenza è il vero SCANDALO ITALIANO.

Si invitano gli organi di informazione a lasciar perdere per un momento le escort & compagnia e occupare i loro palinsesti per mandare a casa chi non riesce a organizzare il traffico sulle strade e autostrade.

Un traffico civile e merci al quale è giornalmente legata la vita del nostro Paese, dei cittadini e dei turisti.

A leggervi, Pier Luigi Ciolli

www.perlasicurezzastradale.org

L'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti (www.coordinamentocamperisti.it) in sinergia con autotrasportatori, motociclisti e vittime della strada, da anni ha elaborato e diffuso soluzioni concrete per attivare la sicurezza stradale. Soluzioni - presenti su www.perlasicurezzastradale.org - che lentamente sono adottate dai Governi in carica ma richiedono che tutti le facciano proprie, sollecitando il Governo e le Pubbliche Amministrazioni a trasformarle rapidamente in realtà.

NON SI PAGA QUANDO

12 marzo 2010 20.50

Da: *omissis per la privacy* ... @libero.it

A: pierluigiciolli@coordinamentocamperisti.it

La responsabilità dell'ente proprietario della strada, per quanto concerne il dovere di custodia ai sensi dell'articolo 2051 delle strade di loro proprietà, trova una sua limitazione sulla base di due particolari principi:

- 1) l'uso generale della strada,
- 2) la vastità della rete stradale che non consentirebbe una permanente ed efficiente controllo sulle stesse.

Ovviamente l'esclusione della responsabilità non è automatica, in quanto sia la Corte Costituzionale che la Cassazione hanno confermato che **l'onere della prova di dimostrare che l'evento dannoso o il disservizio reso non sia attribuibile all'ente proprietario, spetta al medesimo ente.**

Nel caso in esame, se la Società Autostrade dimostra di aver programmato un pronto intervento e di aver esperito le dovute attività di intervento (*spargimento di sale mezzi, spalaneve, chiusura dei tratti autostradali non praticabili ecc ..*) in tal caso la medesima società concessionaria potrà invocare il caso fortuito giustificata dall'imprevedibilità della dimensione dell'evento atmosferico accaduto.

Comunque, questo li giustifica da un punto di vista di risarcimento extracontrattuale, ma sicuramente **rimane valida la responsabilità contrattuale**, in quanto quando si utilizza una strada a pagamento, come è l'autostrada A24, nel momento in cui si ritira il biglietto nasce un rapporto contrattuale tra la concessionaria e l'utente della strada, dove la prima dovrà garantire il corretto utilizzo e la praticabilità della strada di sua proprietà, il secondo dovrà ottemperare al pagamento del transito.

Pertanto, nel caso specifico **gli utenti bloccati nella tratta stradale in questione non hanno l'obbligo del pagamento, ovvero se già formalizzato (vedi telepass), al rimborso.**

13 marzo 2010 19.07

Da: primo *omissis per la privacy* ... @gmail.com

A: Coordinamento Camperisti

Dovrebbero:

- chiudere i caselli (una volta entrati si rimane intrappolati e occorrono gli aiuti che costano al cittadino contribuente), oppure informare delle condizioni meteo prima dell'ingresso, controllare gomme da neve o catene e comunicare che si accede a proprio rischio e pericolo;
- rimborsare il biglietto a chi è già entrato senza informazioni.

Primo

IL PRIMO PIANO DI SICUREZZA AUTOSTRADALE

14 marzo 2010 9.51

Da: Coordinamento Camperisti **A:** primo *omissis per la privacy* ... @gmail.com

Oggetto: la soluzione c'è Piano Sicurezza Autostradale ma qualche parlamentare dovrebbe farla propria.

Ovviamente hai ragione ma lo sai perché siamo ancora oggi in queste incivili condizioni?

Non te lo puoi nemmeno immaginare, infatti, lo abbiamo scoperto noi in anni di lavoro per far risolvere i seguenti due problemi e a oggi non ci siamo riusciti.

Dagli anni novanta, avendo appreso dalla rivista Quattroruote e dalla rivista Tuttotrasporti che saltuariamente in autostrada avvenivano incidenti che ne bloccavano il traffico, attivando problematiche sia ai caselli di uscita e sia ai caselli di entrata. Infatti:

1. il traffico in autostrada veniva fatto uscire dal primo casello utile e un micidiale tsunami di veicoli si riversava in modo caotico nel territorio comunale, bloccando il traffico locale e aumentando in modo geometrico l'inquinamento acustico e atmosferico. Micidiale aumento dello stress di chi si trovava imbottigliato in detto traffico e conseguente enorme perdita di tempo e denaro per le ore di coda e il viaggiare lentamente.
2. il traffico in entrata veniva bloccato ai caselli in entrata, determinando micidiali imbottigliamenti, code chilometriche stante che i preavvisi di chiusura erano installati vicino ai caselli.

Preso atto di quanto sopra siamo intervenuti ripetutamente chiedendo a Regioni, Province di emanare Linee Guida per attivare da parte dei Sindaci un Piano Sicurezza Autostradale. Abbiamo colto ogni occasione di incontro e comunicazione per chiederlo direttamente ai Sindaci ma in tutti e due i casi nessun riscontro operativo.

Non ci limitavamo a chiedere ma suggerivamo loro come attivare un *Piano Sicurezza Autostradale* e il suggerimento al Sindaco era semplice, come segue:

- rilevazione del casello o dei caselli autostradali in uscita ubicati sul territorio comunale,
- individuazione dei percorsi utili dove convogliare il traffico in uscita dall'autostrada in caso di blocco della stessa. Percorsi per far giungere detto traffico al casello autostradale successivo. Percorsi che, anche se più lunghi, devono per quanto possibile non inserirsi nel traffico locale,
- installazione di segnaletiche coperte (segnaletica verticale coperta da un sacchetto) per indirizzare il flusso di traffico in uscita dall'autostrada verso il casello autostradale di entrata indicato dalla Sala Operativa del Gestore dell'autostrada,
- organizzazione di una pattuglia di Polizia Municipale in ciclomotore, operativa nelle 24 ore, pronta a partire appena scatta l'allarme per scoprire le segnaletiche coperte e poi ricoprirle al termine dell'operazione.
- organizzazione e attivazione delle associazioni di volontariato locale per utilizzarle in caso di necessità.
- rilevazione del casello o dei caselli autostradali in entrata ubicati sul territorio comunale,
- individuazione dei percorsi utili dove convogliare il traffico che troverebbe il casello autostradale in entrata chiuso. Percorsi per far giungere detto traffico al casello autostradale successivo. Percorsi che, anche se più lunghi, devono per quanto possibile non inserirsi nel traffico locale,
- installazione di segnaletiche coperte (segnaletica verticale coperta da un sacchetto) per indirizzare il flusso di traffico verso il casello autostradale di entrata indicato dalla Sala Operativa del Gestore dell'autostrada o verso altri percorsi esterni alla città,
- organizzazione di una pattuglia di Polizia Municipale in ciclomotore, operativa nelle 24 ore, pronta a partire appena scatta l'allarme per scoprire le segnaletiche coperte e poi ricoprirle al termine dell'operazione.
- organizzazione e attivazione delle associazioni di volontariato locale per utilizzarle in caso di necessità.

Non mi dire che ci vuole Leonardo da Vinci per organizzare un simile Piano Sicurezza Autostradale.

Basta solo la buona volontà. Purtroppo a oggi nessun Comune, per quanto di nostra conoscenza, l'ha mai varato.

Tu scrivi che devono chiudere gli accessi ai caselli autostradali in caso di emergenza ma questo lo fanno malvolentieri perché per installare o attivare le segnalazioni di tale blocco comportano il dotarsi di personale nonché concertare con il Sindaco visto che i flussi di traffico diretti all'ingresso di un casello autostradale devono essere avvertiti prima, fornendo indicazioni precise su percorsi alternativi.

Oggi i gestori autostradali, per evitare gli oneri derivanti dall'assunzione di personale ed evitare gli oneri di concertare con i sindaci, informano con le radio (ma tutti ascoltano la radio e quella stazione?) o segnali limitrofi ai caselli autostradali (quando uno li legge è già imbottigliato). In tal modo si scrollano dalle spalle il problema che schiaccia i loro clienti e i territori dove accade. Una situazione che influisce gravemente sull'economia del Paese visto che ancora oggi il trasporto merci si svolge su gomma e che lo spostamento di persone e cose crea sviluppo.

Vediamo purtroppo i Partiti (*le persone che hanno ricevuto da noi cittadini la delega a rappresentarci e/o governare il Paese*) non mettere queste semplici doveri al centro delle loro priorità. Li vediamo apparire in televisione, nei talkshow, sui giornali dedicando il loro prezioso tempo a discutere sulle escort e sui gusti sessuali di chi è stato eletto dai cittadini.

Sul rimborsare il biglietto hai perfettamente ragione, infatti, lo dice la Cassazione come abbiamo scritto. Basta che il gestore dell'autostrada, nei casi di criticità (lavori stradali compresi) apra i caselli per far uscire senza pagare il biglietto nonché blocchi la rilevazione dei telepass.

A tutti coloro che ci leggono il compito di scrivere a chi hanno eletto in Comune, Provincia, Regione e Parlamento di mettere tra le loro priorità l'impegno a far adottare il Piano Sicurezza Autostradale ai sindaci in concerto con i gestori delle autostrade.

A leggervi, Pier Luigi Ciolli www.perlasicurezzastradale.org

ALCUNE CORRISPONDENZE

11 marzo 2010 17.50

Da: ppezzi@autostrade.it

A: info@perlasicurezzastradale.org

Oggetto: APPELLO AL GOVERNO PER REVOCARE LA CONCESSIONE A CHI NON SA ORGANIZZARE IL TRAFFICO **non possiamo essere d'accordo**, Con una comunicazione diramata, il giorno 8 marzo 2010 a tutte le Prefetture territoriali ed al Servizio della Polstrada, è stato fornito il preavviso dell'attivazione del procedure di filtro/fermo dei mezzi pesanti chiedendo l'intervento di tutti gli organi preposti, in linea con il Piano Neve concordato con tutte le Prefetture. L'informazione è stata puntuale con l'utilizzo dei media disponibili (PMV, Isoradio, Centro Multimediale, report messaggi PMV e fax inoltrati alle Prefetture territoriali), al fine di fornire ai viaggiatori un quadro preciso delle situazioni in atto aggiornandole costantemente ed utilizzando i codici colore degli eventi nevosi, appropriati alla circostanza, e i relativi provvedimenti di regolazione del traffico adottati nel corso degli eventi. Sin dalle prime ore della mattinata del 9 marzo ha nevicato costantemente e Strada dei Parchi ha messo in campo tutta la flotta di mezzi neve (spargisale, inaffiatrici, lame) che hanno operato per tutta la giornata assicurando la corretta transitabilità sino al momento del blocco. I tracciati satellitari dei mezzi impiegati evidenziano la piena efficacia dell'azione e della gestione dell'evento nevoso. La circolazione si è svolta con regolarità sino al tardo pomeriggio, pur con velocità di esercizio contenuta (circa 40 km/h) in funzione dell'operatività dei mezzi sgombraneve e spargisale sull'intera rete delle autostrade A24 ed A25, superando le forti nevicata in atto ad eccezione del tratto compreso tra Carsoli e lo Svincolo direzionale di Torano dove sono state emanate le informative di condizioni di codice neve da "giallo-disagi" a "rosso-possibili blocchi". Contestualmente, con la condivisione della Polstrada, è stata resa operativa la regolazione del traffico per i mezzi pesanti, predisponendo le corsie di accumulo definite nel Piano Neve, interessando anche le Prefetture territoriali per la regolazione nelle stazioni di entrata intermedie agli accumuli. Alle ore 19,38 del 9 marzo è stata chiusa al traffico, di concerto con la Polstrada, la tratta autostradale in direzione Roma/A25 tra Valle del Salto (km 75+100) e Carsoli (km 50+500), con uscita obbligatoria per tutti i veicoli allo svincolo di Valle del Salto. La tratta, liberata dai mezzi in difficoltà ed opportunamente trattata con fondenti dai mezzi neve, è stata riaperta al traffico alle ore 21,55. Sempre alle ore 19:38 del 9 marzo è stata analogamente chiusa al traffico, di concerto con la Polstrada, la tratta autostradale in direzione L'Aquila/A25 tra Carsoli (km 50+500) e Valle del Salto (km 75+100), con uscita obbligatoria per tutti i veicoli allo svincolo di Carsoli. La tratta, liberata dai mezzi in difficoltà ed opportunamente trattata con fondenti e sgombrata mediante i mezzi operativi dalla neve nel frattempo accumulatasi, è stata riaperta al traffico alle ore 1,38. Entrambe le chiusure sono state generate da blocchi di mezzi pesanti in presenza di una forte nevicata che ha reso critica la visibilità rallentando progressivamente il transito di questi mezzi fino al completo fermo degli stessi che successivamente, quando le condizioni di visibilità sono migliorate a seguito dell'affievolirsi della precipitazione nevosa, non sono più riusciti a riprendere la marcia per sopraggiunti problemi meccanici. Il fermo dei mezzi è avvenuto di fatto contemporaneamente in entrambe le carreggiate all'altezza della del km. 62+200 circa, tra le gallerie Pietrasecca e Colle Mulino, ed ha impegnato/ostruito sia la corsia di marcia che di sorpasso interrompendo il passaggio dei nostri mezzi spargisale e sgombraneve che sino a quel momento con cicli continui e avvicendati avevano operato ininterrottamente dalle prime ore della mattinata senza disagi per la circolazione. Strada dei Parchi ritiene opportuno ribadire che tutte le operazioni di filtraggio/accumulo dei mezzi pesanti, chiusura e riapertura al traffico a tutti i veicoli nonché le svariate operazioni d'inversione del senso di marcia dei veicoli accodati dietro i mezzi pesanti bloccati, sono state preventivamente concordate con il Comandante della Polstrada Abruzzo e con i Comandanti dei COA di L'Aquila e Roma. E' stato inoltre chiesto alla Polstrada di verbalizzare le carenze registrate dai mezzi pesanti che hanno generato i blocchi e procedere alle eventuali azioni conseguenti previste dal Codice della Strada. Roma, 10 Marzo 2010
Questo è un comunicato stampa della STRADA DEI PARCHI che gestisce la A24 e che, tramite il proprio Direttore, ieri sera ha espresso il proprio rammarico per le difficoltà incontrate da molte persone nella notte del 9 marzo. Siamo a disposizione per parlare con tutte le persone che sono rimaste in difficoltà, con un gesto di particolare sensibilità. Cordiali saluti, Pierluigi Pezzi

12 marzo 2010 9.06

Da: info@perlasicurezzastradale.org

A: ppezzi@autostrade.it

Cc: ADUC; ADUC; ADUC; ADUC; ADUC Associazione per i Diritti degli Utenti e Consumatori; x AISCAT; x AISCAT; x ANAS; x ANAS; x ANAS; x ANAS; x ANAS; Pinto Susanna; x ANAS Urp; Ministero Infrastrutture; Ministero Infrastrutture; Ministero Infrastrutture; Ministero Infrastrutture; Ministero Infrastrutture e Trasporti Sansone; Ministero Infrastrutture e Trasporti Ufficio Stampa; Ministro Infrastrutture; Ministro Infrastrutture e Trasporti; Presidente del Consiglio; Quirinale Consigliere di Stato; Quirinale Consigliere di Stato

Oggetto: R: I: APPELLO AL GOVERNO PER REVOCARE LA CONCESSIONE A CHI NON SA ORGANIZZARE IL TRAFFICO

Purtroppo la sua risposta conferma che il Gestore dell'autostrada NON ha adeguato ai mutati aspetti climatici la propria flotta di mezzi neve (spargisale, inaffiatrici, lame). In parole povere non ha investito i soldi incassati dai pedaggi per consentire il regolare traffico come da anni fanno in Germania, in Svezia, in Norvegia, in Austria e via dicendo. Mi sono trovato sotto la neve in Germania ma eravamo tranquilli in coda viaggiando a circa 50 chilometri l'ora seguendo gli spazzaneve. Nessun problema salvo il lievissimo disagio di una velocità più bassa ma accettabilissima. Al contrario, in Italia devi avere a bordo le catene ma i controlli NON sono effettuati all'ingresso dei caselli di entrata ma in autostrada, rallentando fino a bloccare il traffico, *sequestrando* per ore guidatori, donne, bambini e merci. Non entriamo in merito alle presunte sanzioni contro i veicoli che non avendo le catene a bordo sono slittati perché saranno loro a denunciare a loro volta il Gestore se gli avvisi non erano stati messi su tutti i caselli di entrata a livello nazionale appena il Gestore ha ricevuto la comunicazione della Emergenza neve in una zona. Sarà la Procura della Repubblica a valutare se l'eventuale ritardo nel segnalare in ogni casello l'obbligo delle catene a bordo nonché se la flotta di mezzi neve del Gestore è conforme alle esigenze. In ultimo la vostra frase finale "Siamo a disposizione per parlare con tutte le persone che sono

rimaste in difficoltà, con un gesto di particolare sensibilità” suona veramente come ulteriore beffa come lo è stato far pagare il pedaggio ai caselli in uscita.

Pier Luigi Ciolli www.perlasicurezzastradale.org

12 marzo 2010 10.53

Da: *omissis per la privacy* ... @gmail.com **A:** Coordinamento Camperisti

I fatti sono quelli che contano, d'altronde lo stesso Prefetto di L'Aquila ha annunciato che ricorrerà alla magistratura, quindi c'è qualcosa che non ha funzionato, vale a dire che la superficialità regna sovrana. Meno male che non c'è scappato il morto.

11 marzo 2010 18.20

Da: a. *omissis per la privacy* ... @ ...*omissis per la privacy*... .it **A:** info@perlasicurezzastradale.org

È scandaloso. Mi pare che le scuse dell'autostrada siano facilmente rese, ma troppo ingenua. Nessuno afferma che i controlli non dovessero essere fatti, ma vanno organizzati e certamente occorre prevedere che per alcuni la coda può essere "fatale". Occorre quindi prevedere un corridoio per le urgenze o altra via di fuga. Peraltro il meteo ormai con molto anticipo fa giuste previsioni e non si può parlare più di emergenza meteo, o quanto meno non in questo caso. Quella poi del pagamento del pedaggio..... lasciamo perdere. Anzi no. Il pedaggio è il pagamento di un servizio che in questo caso, non solo non è stato reso (strada a scorrimento veloce = autostrada), ma si crea danno all'utilizzatore dello stesso, quindi il pagamento del pedaggio è veramente la beffa al danno. E' un po' come andare al ristorante e trovare uno scarafaggio nel piatto: si paga il conto? Secondo le autostrade sì perché comunque il piatto è stato servito. Condivido pienamente quanto avete scritto. Antonio

11 marzo 2010 23.51

Da: antonio *omissis per la privacy* ... @poste.it **A:** info@perlasicurezzastradale.org

Scusate, ma a me è capitato proprio all'uscita di Firenze Nord in direzione Bologna, di essere accodato per il controllo catene, lo avevo, ma il controllo era stato disposto dalla Polstrada. Ora qui si chiede la revoca della concessione, non entro nel merito, ma gradirei conoscere se la coda è stata determinata dalla volontà della società autostrade (e se ha avvisato agli ingressi e nei pannelli luminosi prossimi alle uscite precedenti) oppure il controllo è stato disposto dalla Polstrada perché, vi renderete conto, che fa differenza. Come un mancato controllo riprovoca casino sull'Appennino. Mi pare sia una situazione "a doppio taglio" "da maneggiare con cura". Se si controlla si fanno le code a Firenze e Bologna, se non si controlla si fa casino e incidenti sull'Appennino come la metti la metti si rischia di far casino. No? Come sta la situazione??? Cordiali saluti.

12 marzo 2010 8.41

Da: pinfo@perlasicurezzastradale.org **A:** *omissis per la privacy* ... @poste.it

La risposta ai suoi quesiti è semplice: si fa come in Germania, in Svezia, in Norvegia, in Austria e via dicendo dove, anche personalmente, mi sono trovato sotto la neve ma tutti in coda a circa 50 chilometri l'ora stavamo dietro agli spazzaneve. Nessun problema salvo il lievissimo disagio di una velocità più bassa ma accettabilissima. Al contrario, in Italia devi avere a bordo e poi montare le catene e i controlli NON sono effettuati all'ingresso dei caselli di entrata ma in autostrada *sequestrando* per ore guidatori, donne, bambini e merci. Con i contratti di trasporto ai quali sono sottoposti gli autotrasportatori i ritardi provocano loro un enorme danno economico.

Pier Luigi Ciolli www.perlasicurezzastradale.org

12 marzo 2010 10.54

Da: *omissis per la privacy* ... @libero.it **A:** info@perlasicurezzastradale.org

Oggetto: R: AUTOSTRADE INTERVENTI PER GARANTIRE IL CORRETTO SCORRIMENTO DEL TRAFFICO

Vi faccio presente che sull'autostrada Torino Savona, sempre in questi giorni di neve, l'unica soluzione (negativa) è stata quella di mettere dei limiti ASSURDI di velocità 40km/h per tutti gli autocarri oltre 75q.li anche se la strada era appena umida, per poi bloccarli all'area di servizio per fare dei convogli, questo le ultime volte. Invece la volta precedente hanno pensato bene di far uscire tutti gli autocarri dall'autostrada per andar intasare le strade normali, COME SE SULLE STRADE NORMALI NON NEVICA, MA CAPITA SOLO SULLA LORO AUTOSTRADA.

Quando sappiamo che i mezzi pesanti viaggiano di loro, non a quelle assurde velocità, in colonna mantenendo pulita la sede stradale.

Basterebbe solo un pò di sale sulle strade e autostrade e invece l'unico sale lo trovi nelle loro tariffe sempre più salatissime. Perché non vengono a dirmi, nevicare perché ha sempre nevicato. ANZI UNA VOLTA NE VENIVA DI PIU'. L'unica cosa che partivano per tempo e, soprattutto vi ricordate, quando si vedevano gli spazzaneve si vedevano le lame che facevano scintille per levare tutta la neve, adesso per non rovinare le lame dello spazzaneve le tengono più alte di un paio di centimetri, così gela e diventa una pista di pattinaggio. In fede Marco.

14 marzo 2010..... 13.00

Da: *omissis per la privacy* ... @interfree.it **A:** info@perlasicurezzastradale.org

Salve, ho letto con molto interesse quanto avvenuto per cause maltempo. Ho vissuto un'esperienza simile a fine gennaio che da Senigallia a casa mia, che in condizioni normali ci si mette 1 ora e mezzo quella sera ci ho

messo 12 ore. Ha parte i disagi con autostrada chiusa per neve, ci si è rovesciati tutti sulla strada statale 16 adriatica, che sembrava di fare una mulattiera in quanto non erano passati spazzaneve, molte auto e autocarri erano sprovvisti di vari dispositivi da usare in caso di neve. Un'altra cosa buffa è che la strada statale 16 adriatica nelle Marche era una mulattiera dove gli spazzaneve non erano passati ho erano passati tardi, mentre in Romagna al confine delle due regioni la strada statale 16 era un biliardo. Non erano buche anche se c'era ghiaccio. Devo anche ricordare che esiste una circolare ministeriale che obbliga da novembre ad aprile avere montato o a bordo gomme da neve, gomme termiche o catene da neve. In qualsiasi strada o autostrada che si faccia. Molti ne sono sprovvisti o quando vedono uno sprazzo di sole smontano le gomme o scaricano le catene, mettendo in pericolo la propria e l'altrui incolumità. A parte la disinformazione e la male organizzazione che esiste tra i vari enti che gestiscono strade e autostrade, c'è anche da ricordare l'utilizzo, da parte di molti, di strade ed autostrade con mezzi non idonei alle condizioni climatiche, in quanto sprovvisti di ogni dispositivo richiesto per quelle particolari condizioni climatiche. Fanno blocchi di controllo se si hanno dispositivi per neve su veicolo ma molti sanno dove sono e aggirano il blocco e continuano incoscientemente la loro strada. So che si sta lavorando molto su sicurezza stradale ma sinceramente devo dire che i gestori di strade e autostrade hanno colpa al 60-70% mentre il rimanente 30-40% è da imputare a persone indisciplinate che non hanno mezzi adeguati alle condizioni climatiche. Vorrei fare anche un'altra nota che è abbastanza frequente e pericolosa. Cosa servono le 3 o 4 corsie in autostrada quando durante i week end o nel periodo estivo molti utenti incoscienti si mettono in corsia centrale a 90 km orari, lasciando libero la corsia di destra, intralciando il regolare flusso del traffico, anche se diverse segnalazioni dicono di occupare la corsia libera a destra, e vengono sorpassati sia a destra che a sinistra ma loro, impassibili, continuano ad occupare la corsia centrale. Io di km ogni anno ne macino parecchi e questa situazione la vedo molto frequente e vedo che c'è anche un po' di menefreghismo da parte degli organi di vigilanza verso questa situazione di pericolo. ringrazio e auguro un buon lavoro.

La legge annuale per il mercato e la concorrenza Poste e servizi autostradali nel mirino dell'Antitrust

Con legge n. 99 del 2009 - così rubricata *Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese nonché in materia di energia* - è stata disciplinata "l'adozione della legge annuale per il mercato e la concorrenza, al fine di rimuovere gli ostacoli regolatori, di carattere normativo o amministrativo, all'apertura dei mercati, di promuovere lo sviluppo della concorrenza e di garantire la tutela dei consumatori" (art. 47, co. 1).

Un nuovo istituto normativo che permetterebbe di fare, delle liberalizzazioni, un appuntamento annuale per Governo e Parlamento.

Come dichiarato dal Presidente dell'Antitrust, Antonio Catricalà, in occasione della prima relazione al Governo del 9 febbraio 2010: "la nuova legge annuale consentirà infatti al legislatore di compiere una valutazione sistematica e periodica della rispondenza del quadro normativo nazionale ai principi concorrenziali e si affianca in modo coerente all'attività di tutela e promozione svolta dall'Autorità mediante l'esercizio dei propri poteri di enforcement antitrust e di segnalazione e consultivi di cui agli artt. 21 e 22 della legge n. 287/90".

Quanto ai contenuti la legge annuale deve prevedere:

1. norme di immediata applicazione, per dare attuazione ai pareri e alle segnalazioni dell'autorità garante della concorrenza e del mercato e alle indicazioni contenute nella Relazione annuale dell'autorità stessa e nelle relazioni di altre autorità amministrative indipendenti;
2. una o più deleghe al Governo per l'emanazione di decreti legislativi, aventi il fine di rimuovere gli ostacoli regolatori, di carattere normativo o amministrativo all'apertura dei mercati, di promuovere lo sviluppo della concorrenza e di garantire la tutela dei consumatori;
3. l'autorizzazione ad adottare atti di formazione secondaria;
4. disposizioni recanti i principi fondamentali nel rispetto dei quali le regioni e le province autonome esercitano le proprie competenze normative, quando vengano in rilievo profili attinenti alla tutela della concorrenza ai sensi dell'art. 117, co. 2, lett. e) della Costituzione;
5. norma integrative e correttive di disposizioni contenute in precedenti leggi per il mercato e la concorrenza, con esplicita indicazione delle norme da modificare o abrogare.

La legge annuale di cui si tratta deve, inoltre, essere accompagnata da una relazione illustrativa (art. 47, co. 4) che evidenzia:

- a) lo stato di conformità dell'ordinamento interno ai principi comunitari in materia di libera circolazione, concorrenza e apertura dei mercati nonché alle politiche europee in materia di concorrenza;
- b) lo stato di attuazione degli interventi previsti nelle precedenti leggi per il mercato e la concorrenza, indicando gli effetti che ne sono derivati per i cittadini, le imprese e la P.A.;
- c) l'elenco delle segnalazioni e dei pareri dell'autorità garante della concorrenza e del mercato, espressi ai sensi degli artt. 22 e 23 della legge 287 del 1990, ai quali, in tutto o in parte, il Governo non intenda dare attuazione, indicando gli ambiti in cui non si è ritenuto opportuno darvi seguito.

Con la legge annuale per il mercato e la concorrenza, il legislatore è posto di fronte a un'importante assunzione di responsabilità: utilizzare lo strumento normativo per liberalizzare davvero l'economia o

vanificare la portata della legge annuale facendone un'ulteriore occasione di interventismo. In un caso come nell'altro, saranno scelte da compiere alla luce del sole, decisioni politiche che l'opinione pubblica e i rappresentanti dei settori economici interessati potranno giudicare in modo più trasparente di quanto sinora accaduto.

Per l'Autorità la legge annuale rappresenta uno strumento normativo di particolare efficacia per completare il processo di modernizzazione concorrenziale dell'economia nazionale. Le riforme, che dovranno essere continue nel tempo e progressive, dovranno partire dai settori più critici e svilupparsi verso quelli meno protetti in un disegno complessivo e graduale.

9 febbraio 2010: è partito il treno della legge annuale per il mercato e la concorrenza

Con la prima relazione - 9 febbraio 2010 - indirizzata al Presidente della Camera, al Presidente del Senato, al Presidente del Consiglio e al Ministro per lo Sviluppo economico, in vista dell'emanazione della prima legge annuale per il mercato e la concorrenza, l'Antitrust ha chiesto di rivedere in via prioritaria le norme che proteggono dalla concorrenza i servizi postali, ferroviari, autostradali e aeroportuali.

Poste, ferrovie, autostrade e aeroporti rappresentano, secondo l'Antitrust, i settori sui quali intervenire in via prioritaria per definire un assetto realmente competitivo della realtà economica del Paese.

Sono comparti che vanno accompagnati dalla creazione di regolatori autorevoli e indipendenti, evitando però di istituire nuove Autorità.

Per le banche e le assicurazioni l'Autorità ribadisce l'esigenza di una legge di principi che riformi la governance. Essenziali le riforme anche nel settore dell'energia, a partire da un nuovo assetto della rete dei carburanti che va resa più efficiente e da una modifica delle modalità di accesso al mercato dello stoccaggio.

Di particolare interesse in questa *sedes materiae* le segnalazioni in materia di servizi postali e autostradali.

Richiamiamo di seguito e integralmente la relativa parte della relazione dell'Antitrust (consultabile integralmente attraverso il link <http://www.agcm.it/>).

I servizi postali

Il settore postale, dopo una prima fase di liberalizzazione che ha comportato a livello nazionale scarsi effetti concorrenziali, sarà a breve termine oggetto di una radicale riforma, a seguito delle disposizioni comunitarie che prescrivono la completa apertura al mercato dei servizi offerti.

Nelle ristrette aree già liberalizzate, il confronto competitivo è oggi ostacolato dagli effetti delle scelte normative compiute a livello nazionale negli anni '90, che tuttora consentono a Poste Italiane, quale fornitore del servizio universale, di estendere il proprio monopolio in riserva legale anche nelle aree già aperte alla competizione. Si aggiunge a ciò l'esistenza di una serie di previsioni normative che l'Autorità ha da tempo segnalato come distorsive della concorrenza a vantaggio dell'ex monopolista, come, ad esempio, le modalità prescelte per attribuire agevolazioni postali al settore dell'editoria.

La direttiva 2008/6/CE, che porta a compimento il processo di apertura del settore e dovrà essere recepita entro il 31 dicembre 2010, elimina ogni residua possibilità di mantenere ambiti di mercato riservati, individuando modalità più concorrenziali per finanziare l'offerta del servizio postale universale.

In tale prospettiva, non appare più procrastinabile, come già richiesto in passato dall'Autorità (cfr. AS391), una complessiva revisione sia delle condizioni di accesso alla rete postale, attualmente nella sostanza definite da Poste Italiane, sia degli aspetti tariffari per la fornitura dei relativi servizi.

L'Autorità ritiene quindi necessario che venga rapidamente individuato un soggetto regolatore indipendente, che realizzi la liberalizzazione del settore, e consenta all'Italia di dare risposta alla procedura di infrazione comunitaria attualmente pendente.

Inoltre, l'Autorità ritiene che con lo strumento della legge annuale dovrebbe senza indugio procedersi direttamente all'eliminazione, dal quadro normativo nazionale, delle disposizioni suscettibili di creare vantaggi competitivi in capo a Poste Italiane nelle aree già aperte alla competizione, al fine di garantire concretamente immediati benefici per i consumatori nei relativi mercati e di creare gli incentivi e le condizioni per garantire un effettivo sviluppo della futura concorrenza nelle aree soggette a prossima liberalizzazione.

I servizi autostradali e quelli aeroportuali

Con riguardo alla gestione delle infrastrutture e all'offerta di servizi autostradali oggetto di concessione, l'Autorità ha da sempre sostenuto tanto la necessità di procedere a selezioni ad evidenza pubblica per l'individuazione del concessionario, quanto l'esigenza di limitare la durata delle concessioni e il loro ambito oggettivo. In mercati come quelli considerati, dove non risulta praticabile una competizione nell'offerta dei servizi, appare necessario che i principi di concorrenza vengano applicati nella fase di individuazione del soggetto concessionario, in modo da minimizzare, con un processo competitivo a monte, gli oneri per lo Stato e la collettività. In questa prospettiva, è altresì necessario contenere la durata degli affidamenti per contemperare i pur necessari incentivi agli investimenti con la tempestività dell'adeguamento delle condizioni di offerta. In tal senso, l'Autorità aveva giudicato inopportune, sotto il profilo concorrenziale, le

proroghe a suo tempo avvenute in favore dei precedenti concessionari, fra cui Autostrade per l'Italia S.p.A., la quale il 1° gennaio 2008 ha stipulato da ultimo una Convenzione con l'ANAS S.p.A di durata trentennale. Più di recente, l'Autorità si è soffermata sugli aspetti critici della normativa prevista dalla suddetta Convenzione in materia di regolamentazione tariffaria dei relativi servizi offerti alla clientela (cfr. AS455). Infatti, le disposizioni attualmente vigenti prevedono una metodologia di revisione delle tariffe autostradali che, per tutto il periodo di durata della Convenzione, e quindi fino al 2038, si basa sull'adeguamento al tasso di inflazione rilevato dall'ISTAT per i prezzi al consumo. Tale metodologia, a differenza dei criteri precedentemente applicati, basati su una formulazione di tipo price-cap, non consente di verificare gli incrementi di produttività ottenuti dal gestore nel periodo regolatorio, né di rivedere periodicamente le tariffe. In questo modo gli incrementi di produttività non sono ridistribuiti agli utenti neppure in parte e si trasformano in rendite monopolistiche...In conclusione, settori come quello autostradale e dei servizi aeroportuali richiedono che l'affidamento della concessione, in cui di fatto consiste l'accesso al mercato, avvenga attraverso l'utilizzo di procedure di selezione competitiva e sia di breve durata, compatibilmente con il livello degli investimenti da sostenersi, e di ambito delimitato. E' importante, inoltre, regolare le tariffe attraverso schemi che creino incentivi all'efficienza da parte del soggetto regolato, con la contestuale garanzia che una parte del beneficio di riduzione dei costi vada a favore dei consumatori finali.

In tal senso, la Legge Annuale dovrebbe contenere misure atte a garantire l'applicazione di tali principi nei settori di cui trattasi, anche attraverso una importante riforma degli schemi di regolazione finora utilizzati. Appare, quindi necessario che, in relazione al settore postale e a quello dei trasporti, si individuino nell'ambito della Legge Annuale, a garanzia del completamento dei processi di liberalizzazione e dell'effettivo raggiungimento di risultati concorrenziali sui mercati, due regolatori caratterizzati da indipendenza ed elevata competenza tecnica.

A tale riguardo, l'Autorità osserva che, a maggior ragione nell'attuale fase storica, l'applicazione dei generali principi di efficienza ed economicità dell'azione amministrativa suggerisce, al fine di evitare la proliferazione di organismi di controllo, l'attribuzione delle suindicate funzioni ad Autorità già esistenti che possiedano le caratteristiche richieste, le quali potranno eventualmente istituire sezioni separate all'interno della propria struttura organizzativa, per supplire ai nuovi compiti di regolazione pro-concorrenziale".