



ASSOCIAZIONE ITALIANA
SOCIETÀ CONCESSIONARIE
AUTOSTRADE E TRAFORI

FRMB/ALM/AMS/cc/MS
Prot. n. 2113/22

Roma, 06 luglio 2022

Spett.le
Autorità di Regolazione Trasporti
Via Nizza, 230
10126 TORINO

Alla c.a. del Segretario Generale
Dott. Guido IMPROTA
PEC: pec@pec.autorita-trasporti.it

OGGETTO: Indagine conoscitiva finalizzata all'avvio di un procedimento volto a definire il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti possono esigere nei confronti dei concessionari autostradali e dei gestori delle aree di servizio delle reti autostradali (allegato A alla delibera ART n. 59/2022)

Con riferimento all'indagine conoscitiva in oggetto, a supporto e integrazione di quanto verrà esposto dalle singole Società concessionarie coinvolte dalla stessa indagine, in un'ottica di fattivo confronto e del più ampio spirito di collaborazione, si ritiene opportuno rappresentare quanto segue.

In via preliminare, a corredo della disamina dei singoli punti che ciascuna Concessionaria avrà cura di trasmettere a codesta Autorità, ci preme formulare alcune considerazioni di carattere generale, riguardanti il tema dei diritti degli utenti nel contesto normativo e regolamentare del settore delle autostrade a pedaggio.

In primo luogo, si osserva che a livello europeo, come rilevato anche da codesta Autorità, manca una disciplina organica sui diritti degli utenti e ciò è da attribuire, ad avviso della scrivente, alla difformità del settore autostradale nei diversi Paesi, sia sotto il profilo dell'assetto azionario (pubblico vs privato), che riguardo al regime tariffario applicato (presenza o assenza del criterio del "pay per use"). D'altro canto, a livello nazionale, il quadro normativo e regolamentare incardina la tematica degli standard di qualità verso l'utenza in un meccanismo di cui il Concedente è parte fondamentale e imprescindibile in quanto deputato, in conformità ai vigenti quadri convenzionali, ad effettuare le verifiche di qualità lungo la rete e ad applicare le penali previste dai contratti di concessione in caso di eventuali disallineamenti.

Inoltre, con specifico riferimento alle Carte dei servizi, è attualmente in vigore una disciplina speciale in materia alla quale i concessionari autostradali sono tenuti ad ottemperare nella redazione/aggiornamento delle proprie Carte dei servizi e che ne definisce puntualmente struttura, contenuti, principi per l'erogazione dei servizi agli utenti, individuazione degli indicatori di qualità e degli standard di riferimento, ecc.: disciplina regolata dalla Direttiva del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Prot. N. 102 del 19/02/2009 ("*Direttiva per l'adozione della Carta dei Servizi autostradali*") e la conseguente circolare del 29/01/2010 con le istruzioni operative emanate dall'ex Ispettorato Vigilanza Concessioni Autostradali (IVCA) dell'ANAS (allora in qualità di Ente concedente).

CONFINDUSTRIA



00161 Roma • Via Giovanni Battista de Rossi, 30 • T +39 06 48 27 163 • F +39 06 47 46 968

E segreteria@aiscat.it • W www.aiscat.it • CF 80052630581

E

AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI

Protocollo N. 0016000/2022 del 06/07/2022

Peraltro, è utile rammentare che la redazione delle Carte dei servizi ed il relativo aggiornamento annuale è un obbligo disciplinato nei vigenti contratti di concessione, i quali stabiliscono che dette Carte debbano essere redatte secondo gli standard di qualità indicati in apposito allegato alla convenzione di concessione, standard la cui violazione o inadempimento comporta tra l'altro l'erogazione di apposite penali da parte dell'Ente concedente.

Tale obbligo viene puntualmente adempiuto dalle Concessionarie, le cui Carte dei servizi contengono, sulla base della sopra richiamata disciplina speciale: i) l'indicazione dei principi fondamentali cui si uniforma l'erogazione del servizio autostradale; ii) una sezione dedicata agli standard di qualità previsti in apposito Allegato alla Convenzione Unica; iii) una sezione contenente iniziative ed ulteriori standard di qualità del servizio; iv) le forme di tutela previste a favore degli utenti (sotto forma di procedura di conciliazione).

Risulta evidente, pertanto, che il Concedente si interpone nel rapporto tra gestore autostradale e utente, fissando standard di qualità dell'infrastruttura e applicando eventuali penali, nel quadro di uno schema concessorio che, per sua natura, deve assicurare l'equilibrio economico-finanziario della concessione, assicurando una tariffa sostenibile per tutti gli *stakeholders* e per l'intera durata del contratto.

Tutto ciò considerato, ciò che preme evidenziare in questo contesto è la necessità di armonizzare ogni intervento di regolazione con le complessità che contraddistinguono il settore autostradale e, in particolare, il rapporto concessorio esistente con il Concedente, tenuto conto che:

- i. le Carte dei servizi nel settore autostradale sono redatte in conformità alla citata disciplina speciale emanata dal Concedente, disciplina ad oggi non basata su un meccanismo di indennizzo all'utenza in caso di violazione o non raggiungimento degli standard previsti, bensì sull'emanazione di apposite sanzioni da parte dell'Ente concedente stesso;
- ii. il servizio autostradale – a differenza di quanto avviene in altri settori trasportistici quali quello ferroviario o aereo – è connotato dalla separazione tra veicolo e infrastruttura: l'obbligazione del concessionario autostradale è infatti limitata al mettere a disposizione dell'utenza l'infrastruttura da esso gestita in buono stato di efficienza, non potendo essere egli ritenuto responsabile per aspetti derivanti da fattori "terzi" e non controllabili scaturenti dal comportamento dei veicoli; trattasi quindi di un'obbligazione "di mezzi" e non "di risultato", condizione che rende oggettivamente non praticabili meccanismi automatici di risarcimento per diverse delle componenti di servizio ricomprese nel Vostro documento di indagine conoscitiva;
- iii. in ogni caso, bisogna ricordare come l'utente possa sempre far valere il proprio diritto al risarcimento – in caso di comprovato danno risultante da causa imputabile al Concessionario – azionando gli strumenti che il vigente ordinamento giuridico prevede in materia di risarcimento del danno.

In coerenza con il quadro sopra rappresentato, la scrivente ritiene che in questa prima fase di indagine conoscitiva sia prematuro, da parte delle Concessionarie, presentare proposte in merito ai diritti degli utenti e dei connessi profili risarcitori. Ai fini di un proficuo e costruttivo contraddittorio su questa materia, si chiede invece di avviare un tavolo di confronto con codesta Autorità, nel quale coinvolgere anche la competente Direzione Generale del Ministero delle

Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, in qualità di Ente concedente e necessaria controparte istituzionale vigilante. Successivamente, ad esito delle risultanze del predetto tavolo di confronto, tenuto conto della delicatezza e complessità della tematica sotto il profilo concessorio, potranno emergere proposte da inserire in un quadro coerente e armonizzato con la normativa vigente e lo schema regolatorio di riferimento del comparto autostradale.

Diversamente, pur tenuto conto della riconosciuta facoltà di richiedere la non pubblicazione di determinati dati e informazioni, i medesimi sarebbero comunque resi visibili a soggetti terzi, aventi accesso alla consultazione, con effetti poco costruttivi ai fini di un confronto che, come specificato, presenta peculiari profili legali e tecnici.

Il nostro auspicio è invece quello di ricercare soluzioni adeguate per un maggiore efficientamento dei servizi autostradali e un ulteriore miglioramento nei rapporti con l'utenza. Il tavolo tecnico che richiediamo con la presente sarebbe istituito con la finalità di discutere e approfondire congiuntamente le tematiche sopra accennate (rappresentandone e analizzandone in maniera idonea tutti gli aspetti correlati, dal punto di vista tecnico, regolamentare, ecc.) con il fattivo intervento dei soggetti competenti (Concessionarie autostradali, Ente concedente, ART), e inquadrando tali tematiche puntualmente e opportunamente nell'oggettiva specificità del settore autostradale rispetto agli altri modi di trasporto e ad altre forme di servizio per la mobilità.

Premesso quanto sopra, fermo restando che ciascuna concessionaria provvederà a trasmettere un proprio documento contenente le informazioni specifiche riferite al proprio contesto, fatto salvo quanto già precedentemente evidenziato in materia di Carta dei servizi, si procede di seguito a trasmettere alcuni elementi informativi, inerenti agli ambiti compresi nell'Allegato A alla Vostra citata Delibera, con riferimento particolare alle tematiche comuni a tutte le Concessionarie.

- **L'informazione all'utenza autostradale**

Ricordando che il tema dell'informazione (dai contenuti, ai protocolli di scambio, all'efficacia, ecc.) è prioritario all'interno delle azioni svolte dalle Concessionarie, come si potrà evincere anche dalle varie procedure, dalle risorse impiegate e dai canali implementati dalle Società, sembra utile richiamare alcuni fattori aggiuntivi, ulteriori rispetto al contesto generale rappresentato da codesta Autorità (es. la Direttiva ITS e i relativi regolamenti Delegati).

In questo senso, non possiamo non citare il Centro Coordinamento Informazioni Sicurezza Stradale – CCISS, operativo dal 1990 ed esempio di forte integrazione e collaborazione tra Istituzioni pubbliche e operatori privati (e di cui il comparto, attraverso l'AISCAT, è partner fondatore e fonte primaria di informazione), il cui ruolo, al di là degli inevitabili adeguamenti, rimane centrale nel sistema dell'infomobilità nazionale (considerati, tra gli altri, i compiti svolti dalle Forze di Polizia nel monitoraggio continuo e nella validazione delle notizie, o piuttosto dalla RAI in qualità società concessionaria in esclusiva del servizio pubblico radiofonico e televisivo in Italia), ed è ulteriormente rafforzato dal suo *status* di “*National Access Point*” (NAP).

Inoltre, andrebbero citati la fattiva partecipazione del comparto a studi e implementazioni nell'ambito dei vari progetti europei che, sin dagli anni '90, sono stati avviati dalla Commissione europea per il potenziamento dell'infomobilità a livello comunitario (tra cui quelli sul DATEX per la definizione di un protocollo standard per la trasmissione delle informazioni di

viabilità e lo scambio dati), o piuttosto il ruolo e le attività svolte da Viabilità Italia – Centro di Coordinamento Nazionale in materia di Viabilità, insediato presso il Ministero dell'Interno, presieduto dal Servizio Polizia Stradale con la diretta partecipazione (quali membri effettivi) dell'AISCAT e delle Concessionarie non associate, sia in fase di pianificazione (con i Piani a livello nazionale per la stagione invernale e per l'esodo estivo, con il dettaglio delle zone e dei giorni potenzialmente più critici, le aree di accumulo per i mezzi pesanti, la viabilità alternativa, ecc.) che in fase di monitoraggio della rete e di gestione di eventuali emergenze, con l'emissione puntuale di comunicati stampa e il collegamento diretto con i principali broadcast nazionali.

Sul tema dell'universalità della messaggistica, poi, può essere utile segnalare, ad integrazione delle informazioni che saranno fornite, che i pittogrammi utilizzati nei PMV riprendono puntualmente quelli previsti dal Codice della Strada e, pertanto, hanno già in sé carattere di universalità in quanto coerenti con quanto previsto dalla convenzione di Vienna sull'uniformità della segnaletica stradale. A questo proposito, oltre a richiamare il continuo lavoro svolto dai competenti gruppi di lavoro in ambito UNECE su "*road safety and traffic*" (comprendenti, ad esempio, anche studi e risoluzioni sulla segnaletica stradale), vale la pena menzionare anche il progetto "*Mare Nostrum*", sviluppato per tanti anni a livello comunitario nell'ambito dei programmi finanziati dalla Commissione europea, sia con gruppi tecnici nazionali sia lungo corridoi transnazionali, per l'armonizzazione della messaggistica pubblicata sui PMV (sia come pittogrammi sia come struttura e composizione della parte testuale) in modo da essere facilmente comprensibile per gli utenti circolanti lungo la rete TEN-T.

• **L'accesso alle aree di servizio e di sosta da parte degli autotrasportatori**

Ai fini di un corretto inquadramento delle risposte e dei contributi che le Concessionarie forniranno, si ritiene utile distinguere tra aree di servizio, di parcheggio e di sosta relativamente all'ambito autostradale, richiamando di seguito – a soli fini di maggiore comodità – gli specifici riferimenti normativi del Codice della Strada e del relativo Regolamento di esecuzione e attuazione:

Codice della Strada:

- Art. 2, c. 3, lett. A) (*Definizione e classificazione delle strade*);
- Art. 3, c. 1, punti 34 e 38 (*Definizioni stradali e di traffico*);
- Art. 24, c. 4 e 5 (*Pertinenze delle strade*);
- Art. 175, c. 7 e 9 (*Condizioni e limitazioni della circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali*);
- Art. 176, c. 5 e 6 (*Comportamenti durante la circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali*)

Regolamento di esecuzione e attuazione del Codice della Strada

- Art. 60, c. 1, 2 e 4 (*Ubicazione delle pertinenze di servizio*);



- Art. 61, c. 1 e 2 (*Aree di servizio destinate al rifornimento e al ristoro degli utenti*);
- Art. 62 (*Aree di servizio destinate a parcheggio e sosta*).

Sempre in tema di aree di servizio, parcheggio e sosta e del loro idoneo ordinamento, si ritiene inoltre opportuno menzionare quanto già espresso a seguito della nota di settembre 2019 con cui codesta Autorità aveva chiesto informazioni alle Società concessionarie inerenti, tra l'altro, al Regolamento Delegato UE n. 885/2013. In detta occasione, era stato evidenziato come l'ambito di applicazione fosse circoscritto alle cosiddette "aree di parcheggio sicure", espressamente destinate agli automezzi pesanti ed ai veicoli commerciali, e ciò per esplicita previsione del Regolamento stesso (cfr., tra l'altro, la rubrica del Regolamento; i considerando 1, 5; l'art. 1; l'art. 2, comma 1, pt 1) e della Direttiva di riferimento - Dir. 2010/40/UE (cfr. art. 3, lett. e); aree normalmente legate a specifiche attività imprenditoriali, svolte in larga parte da soggetti terzi con la partecipazione, a vario titolo, dell'Albo nazionale degli Autotrasportatori, che hanno organizzazioni di riferimento (non attinenti al comparto delle Concessionarie, per es. ESPORG) e i cui livelli di servizio e di sicurezza sono certificati da enti internazionalmente riconosciuti.

Ciò considerato, si riteneva pertanto che le previsioni regolamentari non fossero riferibili né alle aree di parcheggio e alle piazzole di sosta presenti lungo la rete autostradale, né tantomeno alle aree di servizio - specificatamente ai parcheggi interni a queste -, definite secondo quanto previsto dal Codice della Strada e destinate, per loro natura, a funzioni diverse (es. uso non "esclusivo" da parte dei mezzi pesanti, presenza di ingressi e uscite non regolamentate, né regolamentabili, assenza di recinzioni continue e invalicabili lungo tutto il perimetro, ecc.).

- **L'accessibilità e la fruibilità delle aree di sosta e di servizio per le persone con disabilità e a mobilità ridotta (PMR)**

Anche per quanto riguarda i servizi per persone con disabilità, sembra utile richiamare la presenza di un quadro di riferimento legislativo che ne stabilisce la presenza obbligatoria - e il loro numero - per gli esercizi che prevedono la somministrazione di alimenti e bevande (ma solo quelli che hanno uno spazio a disposizione del pubblico di almeno 250 mq e nei quali ci si può fermare a mangiare o a bere qualcosa), nonché di specifiche norme tecnico-progettuali (es. DM 236 del 14/06/1989) che ne definiscono le caratteristiche.

- **I disservizi che incidono sulla qualità attesa dei servizi autostradali**

Sembra utile richiamare, in primo luogo, la corretta definizione di cantiere, riprendendo quanto previsto dall'art. 21 del Codice della Strada (in materia di "Opere, depositi e cantieri stradali") e dall'art. 30 del Regolamento di esecuzione e attuazione (disciplinante il segnalamento temporaneo).

Si ricorda poi che, al di là dei lavori veri e propri, la definizione di cantiere si estende ad ogni anomalia o ostacolo che può trovarsi su una strada (come richiamato anche nell'Allegato 1 del Decreto 10 luglio 2002 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti recante il "Disciplinare Tecnico relativo agli schemi segnaletici, differenziati per categoria di strada, da adottare per il segnalamento temporaneo"). All'interno della definizione di cantiere rientrano poi diverse

categorie, per ognuna delle quali si applicano disposizioni diverse e specifici schemi segnaletici, in funzione della durata (ossia rispetto al numero di giorni) e delle loro caratteristiche principali (es. cantieri fissi o mobili).

Inoltre, in materia di segnaletica e sicurezza dei cantieri esistono numerosi riferimenti normativi e regolamentari. A tal proposito si richiamano, in maniera sintetica e non esaustiva, i seguenti atti emanati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: la Direttiva n.6688 del 24 ottobre 2000 (*“Direttiva sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del Codice della Strada in materia di segnaletica e criteri per la sua installazione e manutenzione”*), il D.M. del 12 dicembre 2011 n.420 (*“Decreto di individuazione delle misure di sicurezza temporanee per lavori in corso e modalità di svolgimento delle relative ispezioni”*) e la Direttiva n.4867 del 5 Agosto 2013 (*“Istruzioni e linee guida per la fornitura e posa in opera di segnaletica stradale”*). Infine, in virtù della sua importanza soprattutto in termini di sicurezza, non si può non citare anche il Decreto Interministeriale 22 gennaio 2019 (*“Individuazione della procedure di revisione, integrazione e apposizione della segnaletica stradale destinata alle attività lavorative che si svolgono in presenza di traffico veicolare”*).

Ci sembra altresì utile menzionare che la pianificazione dei cantieri viene attualmente effettuata al fine di minimizzare l’impatto sulla viabilità, con opportuno confronto e comunicazione con la competente Direzione di Vigilanza ministeriale e le sue strutture territoriali. In questo senso si richiamano anche le note puntualmente inviate dall’Ente concedente in occasione di particolari periodi dell’anno (viabilità invernale, festività pasquali e ponti primaverili, esodo estivo, ecc.) che richiamano l’attenzione su un’idonea organizzazione dei cantieri e la loro rimozione, ove possibile, per agevolare il transito veicolare. Le informazioni sui cantieri inamovibili e sullo stato programmato sulla rete sono anche riportate (ad esempio nel periodo di esodo) in maniera esplicita nei piani predisposti da Viabilità Italia e pubblicati sulle pagine web di detto organismo all’interno del sito del Ministero dell’Interno – Polizia di Stato.

- **I servizi di rifornimento GNC, GNL e GPL sulla rete autostradale**

All’interno di un sistema a rete come quello autostradale, per di più fortemente interconnesso, la valutazione della presenza e distribuzione dei servizi di rifornimento in oggetto dovrebbe basarsi, a giudizio della scrivente, su un quadro d’insieme allargato all’intero comparto piuttosto che su indicazioni relative alla singola tratta che rischiano di essere poco rappresentative, se non addirittura poco significative, considerando che gli impianti possono ricadere su tratte di competenza di Concessionarie diverse rispettando comunque, nel loro complesso, il criterio della massima distanza, nonché una ripartizione territorialmente omogenea ed efficiente.

- **I servizi di telepedaggio**

Per quanto concerne i servizi di telepedaggio, è opportuno anzitutto premettere come le Concessionarie autostradali italiane siano state i primi soggetti in Europa ad attivare un processo di abilitazione al Servizio Europeo di Telepedaggio (SET), nonché a dare la possibilità ottenere l’abilitazione anche al comparto veicolare leggero pur in assenza di relativo obbligo normativo;

hanno infatti avviato apposite procedure in tal senso ben prima del recepimento nell'ordinamento nazionale della Direttiva europea sul telepedaggio e risultano tuttora gli unici soggetti in Europa ad essersi fattivamente impegnate in questa direzione (negli altri Paesi UE tale possibilità risulta infatti ancora negata).

Ciò posto, passando in questo caso alle singole questioni sollevate nell'ambito dell'indagine in oggetto, si osserva quanto segue.

Agevolazioni tariffarie: attualmente sulla rete autostradale a pedaggio vi è la presenza di diverse tipologie di agevolazioni tariffarie approvate dall'Ente concedente, alcune relative alla quasi totalità della rete (es.: agevolazione riservata ai motociclisti), altre applicate invece solo da alcune società in specifici ambiti territoriali. Naturalmente il comparto, per quanto possa attenersi alle proprie responsabilità, ha ben presente la necessità che dette agevolazioni siano rese fruibili agli utenti del servizio di telepedaggio senza distinzioni tra diversi fornitori del servizio stesso; in questo senso si ritiene utile evidenziare come, nel caso dell'agevolazione per i motociclisti, gli operatori si siano già attivati anche attraverso adeguata interlocuzione con i competenti uffici ministeriali.

Discorso diverso deve invece farsi per quelle eventuali agevolazioni che i fornitori del servizio di telepedaggio volessero proporre autonomamente ai propri clienti nell'ambito dello specifico rapporto contrattuale tra essi intercorrente (ferma restando la necessità di lasciare inalterato l'importo del pedaggio percepito alla fine dalla concessionaria); in questo caso, si tratterebbe evidentemente di una iniziativa esclusiva tra fornitore del servizio, intrapresa nell'ambito della sua libertà commerciale, in cui le Concessionarie non avrebbero alcuna parte e sarebbero del tutto estranee.

- Segnaletica relativa ai servizi di telepedaggio: si fa presente come sull'intera rete autostradale a pedaggio sia ormai da quasi cinque anni installato in tutte le piste abilitate al SET un apposito logo impiegato comunemente dal comparto, logo il quale ha acquisito formale approvazione da parte dell'istituzione competente (il Ministero per le Infrastrutture e Trasporti all'epoca) con apposita delibera rilasciata il 29/09/2017 dalla Direzione Generale per la Sicurezza Stradale – Dipartimento per i trasporti, la navigazione e i sistemi informativi e statistici. Trattasi di segnaletica il cui impiego è stato promosso dal nostro comparto – unico caso in Europa, laddove nel resto dei paesi comunitari nessuna indicazione specifica è ad oggi esistente – al fine di facilitare gli utenti nella individuazione delle apposite corsie e dare giusto risalto al nuovo servizio, segnaletica sulla quale viene peraltro data ampia informativa a tutti i fornitori di servizi di telepedaggio richiedenti accreditamento sulla rete italiana.

Oltre a quanto sopra, con l'avvio in operatività dei primi fornitori SET lungo la rete autostradale, il comparto ha provveduto a studiare una revisione della segnaletica afferente il telepedaggio – sinora rimasta legata per ovvie ragioni alla sola società Telepass (non si dimentichi al riguardo che sino a tempi molto recenti tale società era l'unica a fornire un simile servizio) – proprio nell'ottica di eliminare ogni specificità ed addivenire alla piena parità di trattamento tra operatori in questo senso; la nuova versione della segnaletica, improntata alla “neutralità” commerciale quindi priva di riferimenti a singoli fornitori SET, è già stata fornita in visione ai vari operatori e la sua implementazione verrà effettuata sulla rete autostradale entro il primo periodo dell'anno venturo (considerando le tempistiche

tecniche necessarie per le procedure di approvvigionamento materiali e lavori di installazione).

- Tutela degli utenti per malfunzionamenti degli apparati di bordo: l'apparato di bordo utilizzato dagli utenti per il servizio di telepedaggio è strumentazione di proprietà esclusiva del fornitore del servizio, e la relativa corretta operatività è pertanto diretta responsabilità/competenza di quest'ultimo, non del Concessionario. Ovviamente, anche in caso di sempre possibili malfunzionamenti dell'apparato, l'utente avrà la possibilità di accedere in autostrada tramite gli altri servizi di pagamento a disposizione ovvero tramite le apposite procedure degradate previste in caso di simili malfunzionamenti (accesso comunque consentito da pista telepedaggio tramite riconoscimento automatizzato del veicolo e successivo avvio della procedura di recupero del mancato pagamento del pedaggio).
- Interoperabilità tra i vari sistemi di telepedaggio: la tecnologia e le procedure attinenti il telepedaggio, implementate sulla rete autostradale a pedaggio italiana, sono rispettose degli standard tecnici comunitari emanati in materia e pienamente compatibili con il sistema di telepedaggio previsto dalla Direttiva europea, garantendo quindi l'interoperabilità tra i diversi operatori abilitati.

Confidenti di aver fornito un utile contributo conoscitivo supplementare rispetto a quanto sarà rappresentato dalle varie Società, si desidera ribadire la massima disponibilità del settore al confronto e agli adeguati approfondimenti sui vari temi oggetto dell'indagine, auspicabilmente anche attraverso l'istituzione di un apposito tavolo tecnico di confronto già proposto dalla scrivente con precedente comunicazione.

Rimanendo in attesa delle eventuali considerazioni che codesta Autorità riterrà di esprimere, si coglie l'occasione per porgere i migliori saluti.

Il Direttore Generale
(dr. ing. Massimo Schintu)

