

OMISSIS

(Iniziative volte a scongiurare l'ulteriore aumento delle tariffe autostradali - n. 3-00538)

PRESIDENTE. Il deputato Cristian Iannuzzi ha facoltà di illustrare la sua interrogazione n. 3-00538, concernente iniziative volte a scongiurare l'ulteriore aumento delle tariffe autostradali (*Vedi l'allegato A - Interrogazioni a risposta immediata*), per un minuto.

CRISTIAN IANNUZZI. Signor Presidente, Ministro, abbiamo appreso, o meglio l'abbiamo constatato dall'ira dei cittadini che hanno preso l'autostrada in questi giorni, che lei assieme al suo collega Saccomanni avete autorizzato, con procedure poco chiare, un aumento dei pedaggi autostradali che, in alcune tratte, superano addirittura l'8 per cento con un aggravio di costi per le famiglie di circa 87 euro l'anno e aggravii superiori per imprese e autotrasportatori, che già sono sottoposti al salasso dell'aumento costante del prezzo dei carburanti.

I rincari sarebbero giustificati dal calo del traffico. Non si capisce allora, Ministro, come mai questo Governo continui ad investire su nuovi corridoi, nuove autostrade e nuovo asfalto. Considerato che questi rincari difficilmente garantiranno dei flussi di traffico maggiori di quelli attuali, le domandiamo quali iniziative intenda adottare il Governo al fine di scongiurare ulteriori aumenti delle tariffe autostradali, anche perché se i criteri rimangono questi si prevedono nuovi salassi per i cittadini.

PRESIDENTE. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Maurizio Lupi, ha facoltà di rispondere.

MAURIZIO LUPI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, ringrazio gli onorevoli interroganti, sia ovviamente quelli del gruppo MoVimento 5 Stelle sia gli altri quattro che seguiranno su questo tema, perché permetterà al Governo di rispondere puntualmente sulle richieste dei singoli interroganti ed anche di sviluppare una risposta che sia più comprensibile nei diversi aspetti.

Dico già sin d'ora che credo che anche le Commissioni competenti di Camera e Senato debbano essere coinvolte non solo per verificare correttamente quanto è avvenuto in questo periodo, ma anche per confrontarsi sulle prospettive delle revisioni eventuali delle convenzioni che ci sono.

Venendo all'interrogazione dell'onorevole Iannuzzi, vorrei preliminarmente fornire alcuni dati di riferimento perché, forse, mi sembra che manchino anche dalle domande poste dall'onorevole interrogante.

Innanzitutto la rete autostradale a pedaggio nel nostro Paese si sviluppa per circa 5.800 chilometri ed è assentita a 24 società con 25 rapporti di concessione, ciascuna con una propria scadenza, e ciascuna concessione è regolamentata per legge da una concessione e da un contratto. Ricordo che ci sono sei convenzioni stabilite e stipulate definitivamente dal CIPE nell'anno 2007 che regolano, singolarmente o per gruppi, i rapporti concessori e concessionari tra lo Stato e i diversi concessionari.

Quindi è un sistema molto differenziato e articolato che ovviamente non potrà essere riformato con un unico atto laddove si debba andare verso questa strada. In questo complesso sistema Autostrade per l'Italia Spa gestisce oltre il 50 per cento, corrispondente a 2.850,6 chilometri, ma le restanti 23 società gestiscono tratte con una estensione variabile da un massimo di 300 chilometri fino a 20 chilometri, quindi con una grande frammentazione delle gestioni.

Inoltre, tenuto conto delle modifiche regolatorie intercorse negli anni e i diversi periodi delle sottoscrizioni degli atti con-

venzionali, attualmente, come ho detto, sono 6 i distinti regimi convenzionali. Possiamo dire che tutti i regimi tariffari in vigore sono riconducibili negli elementi essenziali alla formula tariffaria del CIPE n. 39/2007. L'aggiornamento delle tariffe avviene quindi con periodicità annuale secondo le modalità e i termini definiti negli atti di convenzione vigenti.

Nei medesimi sono specificate anche le formule sulla base delle quali viene quantificata la tariffa da applicare all'utenza e l'incremento medio percentuale da riconoscere rispetto all'anno precedente. Cambiare unilateralmente i contratti, come fu fatto nel 2006, comporta gravi conseguenze anche a livello comunitario. Fra l'altro, ricordo che anche in quella occasione lo Stato dovette tornare indietro rimodificando la norma e rinegoziando le convenzioni. Si tratta quindi di un contesto giuridico molto vincolante. Proseguirò nella risposta, ovviamente rispondendo anche agli altri interroganti.

PRESIDENTE. Il deputato Dell'Orco, cofirmatario dell'interrogazione, ha facoltà di replicare, per due minuti.

MICHELE DELL'ORCO. Signor Presidente, innanzitutto ringrazio il Ministro Lupi che ci ha fatto un bell'elenco delle note del Servizio Studi, lo sapevamo già: però le parole non bastano più. Lei oggi doveva prendere un impegno ben preciso di revisione degli aumenti dei pedaggi autostradali, che sono completamente svincolati rispetto al servizio offerto. Lei tra l'altro ha avuto pure il coraggio di dichiarare alla stampa di essere molto preoccupato per l'aumento delle tariffe, che sono un peso per famiglie e imprese, quando quei rincari sono stati approvati con decreto proprio dal suo Ministero; o almeno così pare, dato che in realtà è un decreto fantasma, e il suo Ministero non ci ha fornito nemmeno il testo, ammesso che esista.

Ministro, lei ci deve spiegare perché le ditte autostradali osano avanzare richieste assurde, e perché il Governo si stende a tappetino nei loro confronti.

PRESIDENTE. La invito a concludere.

MICHELE DELL'ORCO. Loro lamentano una perdita di incassi per un calo del traffico, e subito ottengono aumenti di pedaggi, mentre invece le mille imprese che chiudono ogni giorno, le imprese che sopravvivono con l'acqua alla gola, a quelle nessuno fa regali. Ci chiediamo perché invece le *lobby* dei concessionari autostradali possano essere in pratica aziende senza rischio d'impresa!

Per arginare questa situazione, è urgente introdurre sconti per i pendolari, ma soprattutto sostenere le imprese di trasporto, perché altrimenti sappiamo che quegli aumenti ricadranno come sempre sui consumatori finali, con aumenti dei prezzi su tutte le merci: dalle mele all'insalata ai vestiti, e così via. È importante iniziare a creare alternative al trasporto merci su gomma, finanziando per esempio misure di *ferro-bonus*, incentivando quindi il trasporto merci su treno. Se non vedremo quindi nei prossimi giorni un suo concreto intervento, e soprattutto se non vedremo questo decreto fantasma, segnaleremo l'accaduto all'Autorità dei trasporti (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

(Iniziativa per la revisione degli incrementi dei pedaggi registratisi in alcune autostrade del Nord Italia e misure per garantire una maggiore equità sul territorio nazionale in relazione ai costi di percorrenza delle tratte autostradali — n. 3-00539)

PRESIDENTE. Il deputato Nicola Molteni ha facoltà di illustrare l'interrogazione Giancarlo Giorgetti n. 3-00539, concernente iniziative per la revisione degli incrementi dei pedaggi registratisi in alcune autostrade del Nord Italia e misure per garantire una maggiore equità sul territorio nazionale in relazione ai costi di percorrenza delle tratte autostradali (*Vedi l'allegato A — Interrogazioni a risposta immediata*), di cui è cofirmatario, per un minuto.

NICOLA MOLTENI. Signor Presidente, Ministro Lupi, Ministro lombardo, Ministro milanese, dal 1° gennaio sono scattati gli aumenti ai pedaggi autostradali: una media nazionale del 3,9 per cento. Peccato però, Ministro, che gli aumenti sono ricaduti soprattutto sulle autostrade del Nord, con danno per i pendolari, per i lavoratori e per le famiglie. Alcuni esempi: la A9, la Milano-Como, più 11,5 per cento, tre volte la media nazionale; aumenti sulla A8, sulla Milano-Varese, aumenti sulla A4, aumenti sulla tangenziale di Milano, aumenti sul passaggio di Mestre. Aumenti al Nord, ma non al Sud: al Sud, salvo casi eccezionali, gli aumenti sono dello zero per cento, per un motivo molto semplice: che al Sud non ci sono i pedaggi!

PRESIDENTE. La invito a concludere.

NICOLA MOLTENI. Il Nord si è stancato di pagare per tutti, Ministro. Le chiediamo quindi innanzitutto di rivedere l'aumento dei pedaggi in modo particolare al Nord, e quindi di intervenire tempestivamente, di creare equità tra Nord e Sud del Paese, e di prevedere degli incentivi in modo particolare per residenti del Nord (*Applausi dei deputati del gruppo Lega Nord e Autonomie*).

PRESIDENTE. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Maurizio Lupi, ha facoltà di rispondere, per tre minuti.

MAURIZIO LUPI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, proseguo quindi, includendo ovviamente anche le domande poste dai colleghi onorevoli interroganti della Lega.

È evidente che non esistono decreti fantasma: esiste, come abbiamo detto, una regolazione attraverso convenzioni. Sono sei le convenzioni, che prevedono alcuni criteri tassativi a cui il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in accordo con il Ministero dell'economia e delle finanze, deve attenersi. Il decreto è stato firmato il 31 dicembre dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in accordo con il Ministro dell'economia e delle fi-

nanze. I criteri applicati sono stati rivisti, e — mi sembra che già era contenuto nell'interrogazione posta — a fronte di una richiesta complessiva del 4,74 per cento di incremento da parte delle società autostradali, si è concesso un aumento medio complessivo del 3,9 per cento.

In ordine alla metodologia applicata per gli incrementi tariffari, di cui ho già parlato, è stata adottata, d'intesa appunto con il Ministero dell'economia, una procedura volta ad assicurare il contenimento degli aumenti tariffari attraverso una puntuale contestazione tecnica con ogni singolo concessionario riguardo all'aumento tariffario proposto.

Ricordo che il lavoro che è stato fatto ha portato — con la preoccupazione, ribadisco, in un momento come questo di aumenti che ricadono poi sulle spalle dei pendolari, degli autotrasportatori e ovviamente dei cittadini, in una fase così di recessione — ad un risparmio per l'utenza quantificato in 50 milioni di euro.

Una revisione dei meccanismi si imporrà, com'è giusto che sia, in questo anno, anche per le profonde novità intervenute nell'economia del Paese in questi anni di crisi. Aggiungo che un importante elemento di questa rivisitazione dovrà essere anche quello di favorire anche l'investimento, come noi abbiamo sempre fatto, in questo settore dei privati, che risultano di vitale importanza per il progresso del Paese, misure di semplificazione e riduzione dei differenti regimi.

Per quanto riguarda il tema dell'inequità di un prelievo dei pedaggi sulla rete autostradale del Nord rispetto, per esempio, alla rete autostradale del Sud, si può dire che il 52 per cento della rete autostradale è concentrata nel Nord del Paese e qui si concentrano lavori in corso — uno dei parametri è ovviamente quello del recupero degli investimenti da parte dei soggetti privati, le opere nel Nord sono per la maggior parte fatte in questo momento in *project financing* — per oltre 4,5 miliardi di euro. Sulle autostrade citate A8 e A9, inserendo anche la A4, nell'ultimo decen-

nio sono stati effettuati investimenti per oltre 1 miliardo di euro e, com'è noto, ne sono programmati altrettanti.

Gli onorevoli interroganti sanno bene che il tema del pedaggiamento invece del Sud e della Salerno-Reggio Calabria ha radici antiche e riguarda quel pacchetto di misure a favore del Mezzogiorno che storicamente i nostri Governi hanno indirizzato a incrementare la coesione sociale di un Paese complesso e difficile come l'Italia.

In ogni caso io credo che si debba intervenire nella revisione complessiva quest'anno del sistema, in collaborazione con le Commissioni. Ma il primo lavoro che stiamo facendo, una volta appunto firmato il decreto, è quello di convocare la settimana prossima le società concessionarie per intervenire per la prima volta con una proposta di pacchetto di abbonamenti che possa andare a intervenire e a favorire alcune categorie, penso ai pendolari e penso a coloro che utilizzano il sistema autostradale nelle tratte più brevi per recarsi al lavoro.

PRESIDENTE. Il deputato Molteni ha facoltà di replicare, per due minuti.

NICOLA MOLTENI. Signor Presidente, Ministro, da un Ministro lombardo noi ci attendiamo molto di più, perché il Nord in questi anni ha sempre pagato e continua a pagare per tutti e soprattutto continua a pagare per mantenere gli sprechi del Sud.

L'aumento dell'undici e mezzo per cento, tre volte la media nazionale, su un tratto — la Milano-Como — di 30 chilometri, con due caselli, 3,9 euro a chilometro, è iniquo ed ingiusto, soprattutto nel momento in cui noi vediamo che con la legge di stabilità sono stati stanziati ancora 340 milioni di euro per la Salerno-Reggio Calabria, un'autostrada i cui lavori sono partiti nel 1964 e che ad oggi è costata circa 7 miliardi e mezzo di euro; e mancano ancora 58 chilometri per un ulteriore costo di 3 miliardi di euro. Dieci miliardi di euro per una strada che rappresenta la vergogna di questo Paese.

Il Nord ha sempre pagato, ma non è più disposto a pagare per tutti. Non ca-

priamo il motivo per cui, ad esempio, la Salerno-Reggio Calabria non è pedaggiata, il grande raccordo anulare non è pedaggiato, e questo rappresenta l'ennesima forma discriminatoria, vessatoria e di razzismo di Stato nei confronti del Nord, nei confronti dei pendolari del Nord e nei confronti dei lavoratori del Nord.

Ministro, la Lega, che difende il Nord e che continuerà a difendere le istanze del Nord, l'11 gennaio, sabato, organizzerà dei presidi su questi caselli autostradali, presidi per far sentire la voce di protesta, la voce di indignazione non solo della Lega ma del territorio e dei cittadini del Nord. La invitiamo a partecipare, la invitiamo a toccare con mano questa protesta. Il Nord non può pagare per tutti, il Nord paga e al Sud si viaggia gratis. È un'ingiustizia che non tolleriamo più (*Applausi dei deputati del gruppo Lega Nord e Autonomie*).

(Chiarimenti in merito alla mancata rinegoziazione dei contratti con i concessionari della rete autostradale, alla luce dei recenti incrementi dei pedaggi — n. 3-00540)

PRESIDENTE. La deputata Bergamini ha facoltà di illustrare la sua interrogazione n. 3-00540, concernente chiarimenti in merito alla mancata rinegoziazione dei contratti con i concessionari della rete autostradale, alla luce dei recenti incrementi dei pedaggi (*Vedi l'allegato A — Interrogazioni a risposta immediata*), per un minuto.

DEBORAH BERGAMINI. Signor Presidente, ne stiamo già parlando da un po' di questi rincari alle tariffe autostradali — lo ricordava poco fa il Ministro — e di un aumento medio pari al 3,9 per cento, che non lo rende un aumento accettabile per il fatto che sarebbe dovuto essere più alto evidentemente.

L'aspetto sul quale mi volevo soffermare è il fatto che — lo ricordava lei poco fa — in Italia vige un meccanismo anacronistico che prevede l'adeguamento automatico dei pedaggi autostradali all'inizio

di ogni anno, a prescindere dagli investimenti che siano stati effettuati da parte delle fortunate società concessionarie.

Ora, in un momento di crisi economica come quello che stiamo attraversando — è di dicembre l'agitazione e il movimento dei cosiddetti forconi, che ha messo in difficoltà anche le organizzazioni tradizionali dell'autotrasporto — in un momento in cui gli equilibri economici delle nostre famiglie e delle nostre aziende sono a dir poco precari, viene naturalmente spontanea la domanda — ed è quella che le sto rivolgendo, Ministro — su quali siano stati i motivi che hanno indotto il suo Governo a non rinegoziare preventivamente i contratti con i concessionari della rete autostradale, permettendo invece che gli aumenti di questi pedaggi fossero nuovamente e automaticamente applicati.

PRESIDENTE. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Maurizio Lupi, ha facoltà di rispondere.

MAURIZIO LUPI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, ringrazio anche l'onorevole Bergamini e i colleghi del gruppo di Forza Italia che hanno posto anche loro una interrogazione riguardo a questo tema, perché proseguo nello sviluppo delle considerazioni fatte.

Permettetemi, a questo punto, però, di precisare, anche conoscendo la sensibilità dei colleghi del gruppo parlamentare, una serie di questioni. Non si possono rinegoziare concessioni che sono regolamentate per legge e che prevedono contratti in essere. Ho già ricordato che, quando una volta l'onorevole Ministro Tremonti fece per decreto-legge un blocco delle tariffe sulle concessioni in essere, non solo il Governo e il Parlamento dovettero ritornare indietro su quella decisione, ma dovettero addirittura rimborsare tutti i sei mesi precedenti, ma per un semplice principio: in un Paese come il nostro credo che sia assolutamente giusto che i contratti in essere e le leggi che sono in vigore debbano essere rispettati.

Altro discorso è quello — come abbiamo fatto nei precedenti tre mesi — di

verificare puntualmente e contestare puntualmente che l'attuazione del sistema convenzionato e del sistema concessorio e le regole stabilite nel 2007 e ancora oggi in vigore siano puntualmente applicate.

Non esiste, non perché non è previsto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti o dal Ministro dell'economia e delle finanze, la possibilità che non si tenga conto, nel verificare l'aumento o la diminuzione delle tariffe autostradali, per esempio, di un parametro su cui tutti noi in quest'Aula anche negli anni precedenti abbiamo fatto battaglia, che è quello degli effettivi investimenti che vengono realizzati a fronte di concessioni che sono state date e di impegni contrattuali.

Per questo, ho detto e ribadisco che è necessario che nelle Commissioni competenti, le Commissioni trasporti del Senato e della Camera, si entri nel merito — il Ministero ha fatto una ricognizione di tutto questo — consegnando ai parlamentari la regolamentazione dei sistemi concessori e verificando — come è stato fatto dai nostri uffici — quanti sono gli investimenti e la ragione per cui sono scattati questi aumenti. Noi abbiamo contestato ovviamente e riverificato puntualmente anche la diminuzione delle richieste.

Rimane un fatto — perché questo è il fatto giustamente per un Governo o per un Parlamento su cui riflettere — ossia che questo sistema concessorio regolamentato da anni, che va avanti in questo modo deve essere rivisto. Deve essere rivisto a fronte di nuove a questo punto regolamentazioni o di nuove regole che devono essere fissate, laddove i contratti concessori vengono a scadere e quindi in una discussione e in un confronto con le società autostradali. Io credo che noi immediatamente...

PRESIDENTE. Concluda.

MAURIZIO LUPI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Concludo, Presidente. Credo che immediatamente dobbiamo e possiamo intervenire in un dialogo con le concessionarie autostradali per alleviare i disagi degli aumenti sulle cate-

gorie più deboli attraverso il sistema degli abbonamenti e altrettanto dobbiamo immediatamente lavorare perché, di comune accordo — in particolare parlo a Governo, Commissioni e Parlamento — si vadano a individuare, anche con la Commissione europea, formule e modalità nuove che tengano conto delle situazioni nuove che si sono sviluppate in un contesto economico che è radicalmente diverso da quello del 2007.

PRESIDENTE. La deputata Bergamini ha facoltà di replicare per due minuti.

DEBORAH BERGAMINI. Signor Presidente, Ministro, io la ringrazio per la sua risposta, però francamente non posso certo dichiararmi soddisfatta del suo contenuto, perché lei in pratica — scusi se semplifico — mi dice: « Non abbiamo potuto rinegoziare perché non era possibile farlo per rispetto dei contratti in essere. Adesso rinegozieremo ». Ma se ci vuole il rispetto dei contratti in essere e se non l'avete potuto fare prima, mi riesce difficile immaginare che possiate farlo adesso, a meno di non cambiare una serie di perimetri e di regolamentazioni con l'accordo di tutti. Insomma, questi aumenti intanto gravano sulle tasche dei nostri pendolari e dei nostri autotrasportatori. Aumentano quasi del 4 per cento quest'anno a scatto.

Quindi, anche sul principio di reciprocità e del rispetto dei contratti in essere mi sembra che il Governo, o meglio lo Stato, riesca sempre ad avere la meglio. Questo, lo dico, è tanto più grave in un Paese come il nostro, che sconta un gravissimo ritardo infrastrutturale, del quale siamo tutti testimoni, che mina addirittura il diritto alla mobilità dei cittadini italiani, in talune circostanze e in taluni casi. Dall'altro lato, qui abbiamo il costo del trasporto più alto d'Europa. Allora, non possiamo immaginare che tutte le inefficienze che si stanno sommando vadano irrimediabilmente ma puntualmente a gravare sempre sulle tasche dei cittadini. È inaccettabile!

(Iniziativa per contrastare i rincari delle tariffe autostradali, anche nell'ottica di garantire l'effettiva e tempestiva realizzazione degli investimenti sulla rete autostradale e di migliorare la qualità del servizio di trasporto - n. 3-00541)

PRESIDENTE. La deputata Mariani ha facoltà di illustrare per un minuto l'interrogazione Martella n. 3-00541, concernente iniziative per contrastare i rincari delle tariffe autostradali, anche nell'ottica di garantire l'effettiva e tempestiva realizzazione degli investimenti sulla rete autostradale e di migliorare la qualità del servizio di trasporto (*vedi l'allegato A - Interrogazioni a risposta immediata*), di cui è cofirmataria.

RAFFAELLA MARIANI. Signor Presidente, signor Ministro, oggi abbiamo parlato, in molti, della media degli aumenti delle tariffe autostradali, ma io vorrei fare riferimento piuttosto alle punte che quegli aumenti hanno toccato in certe tratte. Parlo della Venezia-Trieste per il 12,9 per cento, della Torino-Aosta per il 15, del Passante di Mestre per il 13 e potrei continuare.

Sono, quindi, evidenti le conseguenze negative sui pendolari e sul tessuto produttivo del nostro Paese. Le materie prime e i prodotti subiranno inevitabilmente un aumento dei costi, compromettendo i primi timidi ma tanto attesi segnali di ripresa nel nostro Paese e anche così, in conseguenza di ciò, il nostro Paese manterrà il primato europeo per costo su strada delle merci.

A proposito di ciò, Ministro, noi pur apprezzando e anche riconoscendo il tentativo annunciato dal suo Governo di contenere gli aumenti e, al tempo stesso, di rivedere alcuni passaggi e alcuni meccanismi che, mi permetto di dire, coerentemente noi abbiamo sempre criticato...

PRESIDENTE. Dovrebbe concludere.

RAFFAELLA MARIANI. ...ma che dovremmo approfondire in questi prossimi

giorni e nelle prossime settimane, mi permetto di chiedere quali misure intende garantire perché vi siano meccanismi chiari e trasparenti di adeguamento delle tariffe e quali verifiche degli investimenti effettuati e dei costi di gestione delle concessionarie intende fare, facendo partecipare anche il Parlamento a questo meccanismo...

PRESIDENTE. Dovrebbe concludere!

RAFFAELLA MARIANI. ...cosa che è stata impedita da norme che sono state cambiate nel 2008.

PRESIDENTE. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Maurizio Lupi, ha facoltà di rispondere.

MAURIZIO LUPI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, onorevole Mariani, la ringrazio anche perché in Commissione trasporti e infrastrutture noi sempre abbiamo discusso di questi temi quando il sottoscritto rivestiva un altro ruolo, ovviamente di membro della Commissione e ha citato - lo ricordo all'onorevole Bergamini - una data che è quella del 2008.

Ricordo anche all'onorevole Bergamini, come a tutti i colleghi parlamentari, che la mia preoccupazione, la preoccupazione che ho esposto a nome del Governo, riguarda il fatto che non siamo di fronte al primo aumento. Siamo di fronte, purtroppo, ad aumenti che, dal 2009 ad oggi, avvengono rispetto a sistemi concessori che prevedono un principio che, credo, noi dobbiamo tutelare. Dobbiamo decidere se il *project financing*, cioè la possibilità di realizzare infrastrutture non utilizzando risorse del pubblico ma utilizzando risorse dei privati, che investono su infrastrutture strategiche fondamentali per il Paese e che, quindi, possono recuperare il loro investimento, a fronte di un rientro attraverso il pedaggiamento, è una strada che l'Italia, come avviene in tutti i Paesi del mondo, vuole intraprendere, a fronte di risorse pubbliche che devono essere ovviamente investite in altre situazioni, per

esempio a tutela dei più deboli, per esempio a tutela del trasporto del traffico pendolare, del trasporto pubblico regionale e, per esempio, a tutela di quelli che noi riteniamo i settori dove gli investimenti pubblici e le poche risorse pubbliche devono intervenire, e se le poche risorse pubbliche che abbiamo a disposizione possono diventare un moltiplicatore.

Se è così, ricordo un dato anche agli amici della Lega, in questo momento stiamo investendo 11,7 miliardi di euro per la realizzazione delle infrastrutture per Expo che coinvolgono la regione Lombardia, la TEM, la Brebemi, eccetera. Di questi 11,7 miliardi di euro, 3,7 miliardi di euro sono messi dallo Stato come moltiplicatore e ben 8 miliardi di euro sono investiti dai soggetti privati. I *closing* finanziari avvengono e si chiudono nel momento in cui ovviamente esiste la possibilità di un ritorno dell'investimento e il ritorno dell'investimento avviene attraverso il pedaggiamento.

Dove dobbiamo intervenire ed è giusto che si intervenga? Si intervenga ovviamente nelle nuove concessioni e in un dialogo serio con i soggetti, laddove ovviamente si deve tener conto di una situazione che sta cambiando, della tutela di alcune fasce più deboli, della certezza degli investimenti e del ritorno di questi investimenti e anche in un dialogo con l'Europa che possa permettere di intervenire all'interno di un sistema che oggettivamente è debole. Noi abbiamo una grande infrastruttura stradale che è gestita da un unico soggetto, abbiamo una frammentazione invece degli altri soggetti.

Allora io credo, per rispondere — e concludo e chiedo scusa se ho rubato un po' più tempo — che sia assolutamente indispensabile che su questi temi Governo e Parlamento, maggioranza e opposizione insieme, debbano essere coinvolti in particolare nelle Commissioni in maniera trasparente per rivedere e migliorare un impianto che io condivido, ma che deve avere l'attenzione anche a che fenomeni come questi possano ripetersi in maniera più attenuata, anche a tutela delle fasce più deboli.

PRESIDENTE. Il deputato Martella ha facoltà di replicare.

ANDREA MARTELLA. Signor Presidente, signor Ministro, la ringrazio per la risposta, per gli annunci che ha fatto e per gli impegni che si è preso con l'idea di intervenire sia con abbonamenti mirati per abbattere i costi sia per rivedere in un processo breve le concessioni.

A questo proposito, vorrei ricordarle che non è vero che non si possono cambiare le concessioni e, quando ci sono degli elementi e delle condizioni che non sono rispettate, è necessario intervenire e farlo. Così come vorrei ricordare ai colleghi della Lega che il rinnovo di queste concessioni avvenne nel 2008, primo atto del Governo Berlusconi di allora, di cui la Lega faceva parte; per cui attenzione a protestare tanto nei prossimi giorni, perché poi qualcuno potrebbe ricordare anche le responsabilità che da parte delle forze politiche ci sono.

Detto questo e rispettati gli impegni che lei si è assunto, direi Ministro che le buone notizie finiscono qui, perché noi siamo di fronte ad una vera e propria batosta, una batosta che colpisce l'economia reale, che colpisce le condizioni di vita reali delle persone, delle famiglie, dei trasportatori, dei pendolari.

Allora, non c'è dubbio che noi siamo di fronte ad un aumento tariffario spropositato perché avviene molto al di sopra del tasso di inflazione, avviene fuori da un meccanismo del *price cap* e avviene senza la possibilità di aver fatto un monitoraggio e una verifica degli impegni mantenuti sia per la manutenzione che per la gestione che per lo sviluppo della rete.

Da questo punto di vista noi vogliamo che lei si assuma degli impegni e che questi impegni vengano mantenuti e vigileremo in Parlamento perché questo avvenga, perché il Parlamento torni ad occuparsi di questa materia, visto che nel corso di questi anni non ha potuto occuparsene.

PRESIDENTE. Dovrebbe concludere.

ANDREA MARTELLA. Chiudo Presidente. Non è accettabile che ci siano concessioni di cui non si conoscono le clausole. Non è accettabile che alcune situazioni debitorie delle concessionarie ricadano sugli utenti, sui cittadini e sulle famiglie. È necessario intervenire con riforme che possano agevolare i pendolari e i trasportatori, ma è necessaria una revisione complessiva che noi le chiediamo di fare e chiediamo di farla urgentemente perché non c'è tempo da perdere, perché questi ulteriori aumenti rischiano di compromettere quei timidi segnali di ripresa che si vedono nel nostro Paese. Noi vogliamo lavorare per la ripresa, per la trasparenza e per la verità (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*).

(Iniziativa per la semplificazione della regolamentazione tariffaria nel settore autostradale - n. 3-00542)

PRESIDENTE. Il deputato Piso ha facoltà di illustrare l'interrogazione Dorina Bianchi n. 3-00542, concernente iniziative per la semplificazione della regolamentazione tariffaria nel settore autostradale (*vedi l'allegato A - Interrogazioni a risposta immediata*), di cui è cofirmatario, per un minuto.

VINCENZO PISO. Signor Presidente, evitando di ripetere cose che sono state già dette e arrivando un po' al nocciolo delle questioni, acclarato che l'incremento medio sulle tariffe applicato con questi provvedimenti è pari a circa il 3,9 per cento, contro una media di quanto richiesto dalle stesse società pari al 4,8 per cento; acclarato che, per alcune tratte, sono stati riconosciuti incrementi superiori all'8 per cento e, in alcuni casi, si sono verificati aumenti al casello fino al 14 per cento; acclarato che, in presenza di incrementi particolarmente onerosi sotto il profilo sociale, è stata fissata una limitazione rispetto alla tariffa d'equilibrio e che la riduzione tariffaria applicata sarà compensata in sede di futuro aggiornamento quinquennale dei piani finanziari...

PRESIDENTE. Deputato, concluda.

VINCENZO PISO. Acclarato tutto questo, noi siamo qui a chiedere se, in considerazione della perdurante crisi economica, risultasse necessario procedere all'aggiornamento delle tariffe autostradali alla data del 1° gennaio 2014 nella misura definita dai decreti interministeriali, se corrispondesse al vero che gli incrementi tariffari fossero quantificati automaticamente e secondo quali criteri, quali fossero i parametri che concorrono...

PRESIDENTE. Deve concludere.

VINCENZO PISO. ...oggettivamente - ho finito - all'incremento delle tariffe e se questi fossero stati verificati e se il Ministro, come anticipato, intenda attuare una semplificazione della regolamentazione tariffaria per il settore autostradale, adottando le iniziative anticipate finalizzate alla gestione dei pedaggi.

PRESIDENTE. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Maurizio Lupi, ha facoltà di rispondere.

MAURIZIO LUPI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, essendo l'ultima interrogazione che è stata posta sullo stesso tema, innanzitutto mi permetta di ringraziare il Parlamento e i colleghi dei diversi gruppi parlamentari, sia di maggioranza che di opposizione, che hanno posto la questione, perché è evidente che è una questione che interessa tutti, ma perché interessa, ovviamente, i cittadini; non solo le classi più deboli, ma il settore produttivo.

È un grande fattore di competitività. Abbiamo appena discusso, prima della fine dell'anno, di tutto il tema dell'autotrasporto. Il Governo, lo ricordo, è intervenuto, addirittura, e continuerà ad intervenire in un dialogo con 25 incontri tecnici, proprio perché ritiene il settore dell'autotrasporto strategico per il nostro Paese, così come ritiene l'intervento immediato... Ribadisco e mi auguro che vi sia la possibilità di chiudere a brevissimo, dopo

questo incontro del 15 gennaio con le società autostradali. Per la prima volta, si applicherebbe una formula di abbonamento: penso ai pendolari e alle tratte più vicine e a quelle più corte, che vedono, ovviamente, la fruizione per chi deve recarsi al lavoro o per chi deve raggiungere le grandi città metropolitane.

Mi sembra, in conclusione, che si debbano affermare tre questioni. La prima: un'assoluta operazione trasparenza. Il Governo condivide questo passaggio, richiesto da tutti. Io credo che le Commissioni siano il luogo dove questo possa avvenire e il Governo è disponibile non solo a fornire, come è giusto che sia, tutta la documentazione, ma anche a permettere di iniziare, attraverso questo, a rivedere il sistema regolatorio complessivo delle concessioni autostradali.

Seconda questione: ribadire con chiarezza che tre sono i criteri previsti, e cioè il tasso di inflazione, il *price cap*, come è stato ricordato, che è poi il recupero della produttività, e gli investimenti non previsti, ma effettivamente realizzati. Su questo, vi è un'apposita struttura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in accordo con il Ministero dell'economia e delle finanze, che verifica puntualmente, di fronte alle richieste e di fronte agli investimenti effettivamente effettuati, quanto di questo debba entrare all'interno di queste formule.

La terza questione, invece, è per il futuro: da una parte, gli abbonamenti, dall'altra, la possibilità di dover obbligatoriamente ripensare ad un nuovo regime. Abbiamo dei problemi seri davanti: penso alla frammentazione delle tratte autostradali, penso al tema degli accorpamenti, penso anche al tema, in momenti difficili come questo, di prevedere la variabile tariffa come una variabile fondamentale.

Enormi aumenti ulteriori di tariffe non sarebbero accettabili, frenerebbero la crescita e, a questo punto, dobbiamo vedere, in accordo con l'Europa, anche se esistano strumenti, nel rispetto delle concessioni, nel rispetto delle regole europee, nel ri-

spetto dei diritti di tutti, che permettano di attuire nel tempo, come l'allungamento delle concessioni...

Dobbiamo ovviamente verificare tutte le situazioni che sono in campo perché anche l'obiettivo dell'aumento della tariffa, che in questo momento...

PRESIDENTE. Dovrebbe concludere, Ministro.

MAURIZIO LUPI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. ...concludo...non freni la crescita e quel barlume della crescita...possa essere ovviamente evitato. Io credo che questo sia l'impegno.

Ringrazio di cuore anche la cortesia del Presidente per la tolleranza che ha avuto nei confronti del sottoscritto e del Governo e siamo assolutamente a disposizione per completare e continuare questo lavoro di collaborazione, di informazione tra Governo e Parlamento.

PRESIDENTE. Il deputato Piso ha facoltà di replicare per due minuti.

VINCENZO PISO. Signor Presidente, signor Ministro, noi riteniamo di poter accogliere con assoluta fiducia le dichiarazioni del Ministro, ma non semplicemente per una vicinanza di partito o per questioni legate alla dialettica maggioranza-opposizione, ma perché abbiamo visto all'inizio di questo Governo un approccio assolutamente diverso sui temi che potremmo definire di importanza strategica, che riguardano la competenza della Commissione nella quale io sono inserito, ma che riguardano, in particolar modo, le competenze del Ministro oggi qui interrogato.

Lo abbiamo visto e lo stiamo vedendo con riferimento al tema del trasporto pubblico; lo abbiamo visto e lo stiamo vedendo sul tema degli interporti; lo abbiamo visto e lo stiamo constatando con dati di fatto rispetto alla questione aeroporti: ovvero tutte questioni che comportano una necessità di approccio strategico che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dall'inizio di questa legislatura,

sta cercando di mantenere, in una situazione di oggettiva difficoltà. Mettere in pista un insieme di passi che riescano effettivamente a fare la differenza rispetto al passato è necessario, ma non è facile e non esistono bacchette magiche.

Io credo che l'impegno che oggi il Ministro si è qui preso dinanzi all'Assemblea della Camera sia un impegno importante che chiaramente, come parlamentari di maggioranza e di opposizione, saremo chiamati nei prossimi mesi a far rispettare nell'interesse, non del Governo delle larghe intese o di altro tipo di formulazione, ma nell'interesse della nazione, perché questi sono temi che riguardano l'intero sistema Paese e il decremento dei costi delle attività logistiche...

PRESIDENTE. Dovrebbe concludere.

VINCENZO PISO. ... è fondamentale per dare competitività alla nostra nazione.

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata.

Sospendo la seduta che riprenderà alle ore 16,15 con il seguito della discussione della proposta di legge recante modifiche al codice di procedura penale in materia di misure cautelari personali.

La seduta, sospesa alle 16,05, è ripresa alle 16,20.

OMISSIS