

OMISSIS

*Iniziative volte a scongiurare l'ulteriore
aumento delle tariffe autostradali
- 3-00538*

CRISTIAN IANNUZZI, DELL'ORCO, NICOLA BIANCHI, DE LORENZIS, CATALANO, PAOLO NICOLÒ ROMANO e LIUZZI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il 2 gennaio 2014 il Ministro interrogato e il Ministro dell'economia e delle finanze, Maurizio Saccomanni, hanno firmato un decreto che introduce un aumento dei pedaggi autostradali;

suddetto incremento è stimabile intorno ad una percentuale media pari al 3,9 per cento, a fronte di una richiesta da parte delle concessionarie autostradali del 4,8 per cento;

i rincari delle tariffe autostradali approvati presentano in alcuni casi incrementi superiori all'8 per cento, come, ad esempio, nel caso relativo alla Strada dei Parchi (A24-A25), dove viene autorizzato un incremento dell'8,28 per cento;

oltre al caso sopra menzionato, i maggiori rincari riguardano: Autostrade per l'Italia, con un 4,43 per cento, Centropadane, con un 8,01 per cento, Cisa (A15) con un 6,26 per cento, Autovie venete, con un 7,17 per cento, Milano Seravalle e Milano tangenziali, con un 4,47 per cento, Rav (Raccordo autostradale Valle d'Aosta), con un 5 per cento, Sat (Società autostrada tirrenica), con un 5 per cento, Satap A4, tronco Novara est-Milano/Torino-Novara est, con un 5,27 per cento, Sav (Autostrade valdostane) autostrada e raccordo, con un 5 per cento, e Cav-A4 Venezia-Padova, tangenziale ovest Mestre e raccordo con Aeroporto Marco Polo e Passante Mestre, con un 6,26 per cento;

l'Adusbef e la Federconsumatori hanno stimato, in seguito all'aumento dei pedaggi, un aggravio di 87 euro a famiglia

tra costi diretti e indiretti, rimarcando come tali aumenti siano di gran lunga superiori al tasso di inflazione e come questi ultimi rischino di avere ripercussioni pesanti su tutti i prezzi;

sempre da indiscrezioni di stampa si apprende che le percentuali eccedenti non accolte in suddetto decreto potrebbero essere inserite nel nuovo piano quinquennale dei piani finanziari delle autostrade, comportando, così, per il 2014 un rincaro medio dei pedaggi stimabile non più al 3,9 per cento, bensì direttamente al 4,8 per cento;

le società concessionarie e il Ministro interrogato giustificano tale incremento addebitando la responsabilità al calo di traffico registrato sulle tratte interessate;

oltre ai pedaggi autostradali, nel 2014, sono previsti rincari anche per il rinnovo della patente e per la stipula delle assicurazioni, oltre ad un incremento dei prezzi del carburante. Secondo una stima elaborata dal Codacons, a partire dal 9 gennaio 2014, il costo per il rinnovo della patente salirà di almeno 26 euro, il prezzo della benzina, secondo le rilevazioni di *Staffetta quotidiana*, è salito in media di 1,3 centesimi rispetto all'inizio del 2013 e anche quello del gpl è schizzato di 4,2 centesimi, il metano è aumentato di 0,3 centesimi (contrariamente a quanto avvenuto sui mercati internazionali dove si sono registrate soltanto flessioni: -2,2 centesimi al litro per la verde e -1,7 centesimi per il diesel) e, infine, secondo le rilevazioni del portale *Facile.it*, quasi un milione e 200 mila italiani, responsabili di un incidente nel corso dell'ultimo anno, dovranno pagare un premio assicurativo più elevato —:

quali iniziative intenda adottare il Ministro interrogato al fine di scongiurare il rischio di un ulteriore aumento delle tariffe autostradali, atteso che i rincari tariffari difficilmente garantiranno dei flussi di traffico maggiori rispetto a quelli attuali e, anzi, rischiano di peggiorare la situazione, costringendo ad un nuovo futuro incremento delle stesse, e che tali

aumenti non sono realmente giustificati da un miglioramento del servizio, né da adeguati interventi strutturali. (3-00538)

Iniziativa per la revisione degli incrementi dei pedaggi registrati 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 - 3-00539

GIANCARLO GIORGETTI, MOLTENI, GRIMOLDI, ALLASIA, BORGHESI, BOSSI, MATTEO BRAGANTINI, BUONANNO, BUSIN, CAON, CAPARINI, FEDRIGA, GUIDESI, INVERNIZZI, MARCOLIN, GIANLUCA PINI, PRATAVIERA e RONDINI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

dal 1° gennaio 2014 sono scattati gli incrementi dei pedaggi delle tratte autostradali nazionali;

secondo quanto dichiarato dal Ministro interrogato ai *mass media*, si tratta di un incremento medio che sarebbe « contenuto » al 3,9 per cento sul territorio nazionale, contro una media di quanto richiesto dalle stesse società concessionarie pari al 4,8 per cento;

in realtà, gli aumenti tariffari hanno creato inaccettabili discriminazioni sul territorio nazionale, comportando al Nord incrementi dei pedaggi anche dell'11,5 per cento sulla A9 tra Milano e Como, del 7,17 per cento sull'A4 tra Venezia a Trieste e sull'A28 tra Portogruaro e Pordenone, del 6,26 per cento sull'A15 della Cisa, del 6,26 per cento sul Passante di Mestre, del 4,43 per cento sulla A31 tra Rovigo e Padova o sulla A27 tra Venezia e Longarone, contro incrementi dello 0 per cento sulle autostrade del Sud, come quelle del Consorzio autostrade siciliane Messina-Catania, del Consorzio autostrade siciliane Messina-Palermo o delle Autostrade meridionali (Sam);

inoltre, continua la totale assenza di pedaggi sulle autostrade e raccordi gestiti

dall'Anas spa, come l'A90 Grande raccordo anulare di Roma, l'A91 Roma-aeroporto Fiumicino, l'A19 Palermo-Catania, l'A18 diramazione di Catania, il RA 15 tangenziale ovest di Catania, l'A3 Salerno-Reggio Calabria; i costi del mancato pedaggio su tali autostrade ricade sulla fiscalità generale e viene pagato, soprattutto, dai contribuenti del Nord, che maggiormente concorrono alla finanza statale;

proprio per la Salerno-Reggio Calabria, con la legge di stabilità per il 2014 sono stati stanziati ulteriori 340 milioni di euro, non riuscendo comunque a rispettare il termine del dicembre 2013 per la chiusura dei cantieri, nonostante i 50 anni trascorsi dall'inizio dei lavori;

dalle interviste del presidente dell'Anas sulla stampa si apprende che ci sono ancora 58 chilometri della Salerno-Reggio Calabria da finanziare per i quali servono oltre 3 miliardi di euro, che si aggiungono ai 7,4 miliardi di euro finanziati fino ad oggi;

per i pendolari del Nord, che si sentono vessati da rincari insopportabili dei pedaggi, risulta inaccettabile che un'infrastruttura come la Salerno-Reggio Calabria continui ancora ad essere senza pedaggio;

gli aumenti dei pedaggi autostradali si aggiungono ad altri aumenti fiscali disposti dal Governo e mettono in crisi le famiglie e le imprese, soprattutto quelle degli autotrasportatori;

le autostrade del Nord, come l'Autostrada dei laghi-A9, sono autostrade dove si veicola ricchezza e produzione che maggiormente contribuiscono al prodotto interno lordo nazionale; l'aumento dei pedaggi, di 3 volte superiore alla media nazionale, penalizza e discrimina i lavoratori pendolari e rischia di essere un fattore di freno per lo sviluppo del Paese;

agli aumenti dei pedaggi si sommano gli incrementi nei costi di produzione dei servizi, come gasolio e assicurazioni, e determinano un aumento generale del costo del trasporto delle merci in Italia che si presenta come quello più alto in Eu-

ropa, superando abbondantemente la soglia di 1,5 euro per chilometro, mettendo in crisi la competitività del Paese;

occorre rivedere il meccanismo che regola l'incremento dei pedaggi, anche allo scopo di incentivare l'aumento del numero degli utenti delle autostrade, attualmente diminuito a seguito della crisi economica, e studiare sistemi di sconti o abbonamenti per residenti, pendolari e autotrasportatori;

l'attuale sistema di regolazione degli aumenti delle tariffe autostradali attraverso il meccanismo di *price cap*, basato su parametri come l'inflazione programmata, il tasso di produttività attesa o la qualità del servizio, permette aumenti strettamente legati agli investimenti dei concessionari, creando un automatismo degli incrementi dei pedaggi che non è più sopportabile dagli utenti —:

quali iniziative il Ministro interrogato intenda assumere perché siano rivisti gli eccessivi incrementi dei pedaggi che si sono registrati in alcune autostrade del Nord Italia e perché sia garantita una maggiore equità sui costi di percorrenza delle tratte autostradali tra il Nord e il Sud del Paese, anche rivedendo l'attuale sistema di regolazione degli aumenti delle tariffe autostradali e proponendo sistemi di sconti o abbonamenti per residenti, pendolari e autotrasportatori. (3-00539)

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

BERGAMINI e PALESE. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

dal 1° gennaio 2014 sono scattati i rincari delle tariffe autostradali approvati con decreti interministeriali dei Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze, con un aumento medio pari al 3,9 per cento;

vige in Italia un anacronistico meccanismo che prevede l'adeguamento automatico dei pedaggi autostradali all'inizio di ogni anno, a prescindere dagli investimenti attuati dalle società concessionarie;

la crisi economica che il Paese sta attraversando ha già creato numerosi incidenti e proteste. In particolare, nel dicembre 2013, il movimento dei cosiddetti forconi ha messo in difficoltà anche le organizzazioni tradizionali dell'autotrasporto;

gli aumenti delle tariffe autostradali rischiano di dare nuovi argomenti a coloro che guidano la protesta e peseranno in modo consistente sulla categoria degli autotrasportatori e su quella dei pendolari;

il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti vorrebbe ora introdurre forme di abbonamento che servirebbero a ridurre l'impatto degli aumenti di circa il 20 per cento. Secondo stime di Confcommercio, tale operazione costerebbe, solo per coprire il settore dell'autotrasporto, circa 20 miliardi di euro. Se la facilitazione venisse estesa, come è giusto, anche ai pendolari che utilizzano l'auto per recarsi al lavoro e a tutti coloro che utilizzano l'autovettura per la propria attività, la cifra sarebbe molto più alta. Tuttavia, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti non ha fornito dettagli sulle coperture finanziarie di un'operazione tanto costosa;

gli aumenti dei pedaggi e dei costi di produzione dei servizi hanno reso, nel nostro Paese, il costo del trasporto delle merci su strada il più alto d'Europa, andando oltre la soglia di 1 euro e 50 centesimi per chilometro;

negli ultimi 15 anni il settore dell'autotrasporto ha mantenuto un andamento costante, a differenza degli altri principali Paesi europei e di quelli di più recente ingresso nell'Unione europea, che stanno evolvendo a ritmi incalzanti;

la società *Autostrade per l'Italia* permette, in alcuni casi, che il pedaggio dovuto non venga corrisposto, interamente o in parte: il mancato pagamento dà luogo all'emissione di un rapporto (attestato di

transito/scontrino) di mancato pagamento, direttamente ai caselli o con lettera di sollecito inviata a mezzo postale, che è possibile pagare anche *on line*, così come previsto per i mancati pagamenti dovuti all'assenza di documentazione del casello di entrata, la cui attestazione può essere sostituita da un'autocertificazione;

la procedura adottata da *Autostrade per l'Italia* prevede che tale pagamento debba essere effettuato entro e non oltre 15 giorni dalla data del transito e che, trascorsi i quali, l'importo venga maggiorato degli oneri di accertamento e, in caso di mancato pagamento di quanto dovuto, venga attivata la procedura di recupero forzoso del credito;

tali mancati pagamenti sono molto frequenti e la procedura di recupero forzoso spesso non viene applicata, soprattutto nel caso in cui l'utente risieda e abbia la propria attività fuori dal territorio nazionale —;

quali siano stati i motivi che hanno indotto il Governo a non rinegoziare preventivamente i contratti con i concessionari della rete autostradale, permettendo, invece, che gli aumenti dei pedaggi fossero nuovamente e automaticamente applicati — tanto più in questo momento di crisi economica e a fronte dell'incapacità della società *Autostrade per l'Italia* di rientrare in possesso di pagamenti dovuti e non pagati — a scapito di tutti quei cittadini che devono, invece, sostenere continui aumenti di spesa per poter esercitare il loro diritto alla mobilità. (3-00540)

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 - 3-00541

MARTELLA, MARIANI, BORGHI, TULLO, ARLOTTI, MARIANELLA BIANCHI, BRAGA, BRATTI, CARRESCIA, CO-

MINELLI, DALLAI, DECARO, GADDA, GINOBLE, TINO IANNUZZI, MANFREDI, MARRONI, MAZZOLI, MORASSUT, MORETTO, GIOVANNA SANNA, ZARDINI, BONACCORSI, BRANDOLIN, BRUNO BOSSIO, CARDINALE, CARELLA, CASTRICONE, COPPOLA, CRIVELLARI, CULOTTA, FERRO, GANDOLFI, PIERDOMENICO MARTINO, MAURI, MOGNATO, MURA, PAGANI, PAOLUCCI, ROTTA, VELO, ROSATO e DE MARIA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

dal 1° gennaio 2014 si registrano forti rincari dei pedaggi autostradali, con un incremento medio delle tariffe del 3,9 per cento, con punte dell'8,28 per cento (Strada dei parchi), del 12,9 per cento (nell'autostrada Venezia-Trieste) e del 15 per cento (autostrada Torino-Aosta);

gli aumenti risultano ben superiori al tasso di inflazione, dell'1,3 per cento, in media, nel 2013, uno dei valori più bassi degli ultimi anni; il rincaro dei pedaggi contrasta anche con l'andamento della domanda: il traffico autostradale è in netto calo negli ultimi sei anni;

l'aumento dei pedaggi si aggiunge a rincari dell'ordine del 16,7 per cento nell'ultimo quinquennio, contestualmente alla grave crisi economica e all'aggravio della pressione fiscale, con un andamento prociclico delle tasse, delle tariffe e dei prezzi amministrati;

tali incrementi rischiano di ripercuotersi negativamente sui pendolari e sul tessuto produttivo del Paese, con conseguenti aumenti dei costi su materie prime e prodotti finiti, rischiando di compromettere i timidi segnali di ripresa che si intravedono;

secondo le stime di Adusbef e Federconsumatori l'aumento dei pedaggi determina — direttamente e indirettamente — un aggravio di 87 euro all'anno a famiglia; ancora più grave l'impatto dell'aumento dei pedaggi, e, quindi, dei prezzi di trasporto sul sistema produttivo, sui servizi e sulla competitività dell'intero Paese;

l'incremento dei pedaggi, insieme all'aumento del gasolio e del costo di produzione dei servizi connessi al trasporto delle merci — come le assicurazioni —, ha pesanti ricadute sul costo del trasporto delle merci; in Italia — ad oggi — il costo su strada delle merci, ben superiore alla soglia di 1,5 euro a chilometro, è il più alto d'Europa; le conseguenze di tali aumenti sono amplificate dalle modalità di trasporto delle merci — in Italia essenzialmente su gomma —, dalla distanza tra i mercati di sbocco e di approvvigionamento, tra i luoghi di produzione e i mercati, dall'elevata perifericità dei sistemi locali; pesante l'aggravio di costi anche per i pendolari, già penalizzati dalla grave inefficienza di collegamenti modali — come le ferrovie — alternativi alla mobilità su gomma;

la delibera CIPE n. 30 del 19 luglio 2013, pubblicata sulla *Gazzetta ufficiale* del 19 dicembre 2013, in materia di requisiti di solidità patrimoniale delle concessionarie autostradali, nell'allegato che integra la delibera n. 39 del 2007 sulla regolazione economica del settore autostradale, dispone l'obbligo per le imprese concessionarie del servizio autostradale di adeguare l'indice di solidità patrimoniale — dato dal rapporto tra il flusso di cassa operativo disponibile per il servizio del debito ed il servizio del debito medesimo — quando questo sia inferiore al valore minimo richiesto pari a 1,2, pena la decadenza della concessione;

il riequilibrio di tale indice può avvenire tramite aumenti di capitale — o forme equivalenti, quali versamenti in conto aumenti di capitale — ad incremento del flusso di cassa disponibile per il servizio del debito;

tra le operazioni atte a ridurre l'eventuale esposizione debitoria del concessionario non possono essere ricompresi interventi diretti ad incidere sui profili tariffari, salvo che siano autorizzati con la procedura di rito, e solo in presenza delle condizioni previste in convenzione;

appare necessario definire un sistema di adeguamento delle tariffe autostradali

vincolato agli investimenti effettivamente realizzati dai concessionari;

è essenziale rendere trasparenti i meccanismi di adeguamento delle tariffe e i rapporti contrattuali stipulati in passato tra lo Stato e le concessionarie, che gestiscono in regime di monopolio infrastrutture essenziali come le autostrade; è, altresì, urgente garantire più stringenti controlli di gestione, in particolare per evitare ingiustificati aumenti tariffari —:

quali iniziative intenda assumere per contrastare tali rincari e per ridurre le conseguenze dell'aumento dei pedaggi sulle imprese di trasporto, sui pendolari, sul sistema produttivo, sui consumatori, anche tenuto conto dell'esigenza di garantire l'effettiva e tempestiva realizzazione degli investimenti sulla rete autostradale e di migliorare l'efficienza, la rapidità e la qualità dei collegamenti e del servizio di trasporto. (3-00541)

Iniziativa per la semplificazione della regolamentazione tariffaria nel settore autostradale - 3-00542

DORINA BIANCHI, PISO e GAROFALO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

dal 1° gennaio 2014 sulla rete autostradale in concessione sono stati applicati gli incrementi tariffari stabiliti con decreti del Ministro interrogato, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze.

L'incremento medio applicato è pari a circa il 3,9 per cento, contro una media di quanto richiesto dalle stesse società pari al 4,8 per cento;

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;

in relazione ai provvedimenti assunti, il Ministro interrogato ha dichiarato che gli aggiornamenti tariffari sono stati stabiliti, in via automatica, sulla base delle procedure definite negli atti convenzionali autostradali e che, in presenza di incrementi particolarmente onerosi sotto il profilo sociale, è stata fissata una limitazione rispetto alla tariffa d'equilibrio. La riduzione tariffaria applicata sarà compensata in sede di futuro aggiornamento quinquennale dei piani finanziari;

in realtà è giusto chiedersi: 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 oggettivamente all'incremento delle tariffe e se questi fossero stati verificati —:

se il Ministro interrogato, come anticipato, intenda attuare una semplificazione della regolamentazione tariffaria per il settore autostradale, adottando le iniziative anticipate finalizzate alla gestione dei pedaggi. (3-00542)