

OMISSIS

BLUNDO, SCIBONA, MANGILI, FUCKSIA, BERTOROTTA, CATALFO, BENCINI, CASTALDI, PUGLIA, CAPPELLETTI, BIGNAMI, BATTISTA, CIOFFI, BUCCARELLA. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

il settore autostradale italiano è oggetto dai primi anni '90 di profonde modifiche sia nella regolamentazione che negli assetti proprietari;

il meccanismo di rivalutazione delle tariffe risulta essere, nonostante gli sforzi compiuti in passato, ancora fortemente sbilanciato in favore dei concessionari, essendo calcolato sulla base dei dati dell'inflazione, del traffico previsto e della qualità del servizio, senza che sia prevista alcuna possibilità per lo Stato di rivalersi in caso di inadempienze da parte dei concessionari e soprattutto senza alcun collegamento dell'adeguamento delle tariffe all'effettivo miglioramento dei servizi;

considerato che:

a decorrere dal 1° gennaio 2014, a seguito dell'emanazione del decreto interministeriale n. 486 del 31 dicembre 2013, è intervenuto l'ennesimo aumento dei pedaggi autostradali che ha interessato le diverse tratte in misura percentuale media pari al 3,9 per cento, raggiungendo il picco sulla autostrada dei Parchi (tratte A24, Roma-L'Aquila-Teramo e A25 Pescara-Torano) dove si è registrato addirittura un incremento dell'8,28 per cento. Tale aumento, da dichiarazioni della società gerente, sarebbe per lo più destinato al recupero dei costi di costruzione delle complanari di Roma, costituite, nello specifico, da due nuove carreggiate esterne all'autostrada A24, tra lo svincolo di via P. Togliatti e la barriera di Roma est,

riservate evidentemente all'uso sostanzialmente esclusivo dei cittadini romani e non soggette ad alcun canone di pedaggio;

le convenzioni stipulate tra ANAS e società concessionarie prevedono che queste ultime siano tenute a corrispondere un canone proporzionale ai pedaggi riscossi, nonché a versare una percentuale sugli extra profitti generati dalle attività commerciali sulla rete autostradale. Tra tali attività, definite collaterali, rientra l'esercizio di tutte quelle iniziative di rilevanza economica che si svolgono all'interno delle aree di servizio, quali ristorazione, vendita carburanti ed attività pubblicitarie. Non essendovi una regolamentazione definitiva, i relativi proventi sono sicuramente molto cospicui e sarebbe auspicabile avere la pubblicazione della relativa rendicontazione;

inoltre agli interroganti risulta, da alcune dichiarazioni rilasciate dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti Maurizio Lupi all'emittente radiofonica «Radio 24», che il competente Dicastero stia «lavorando ad un meccanismo di abbonamenti per i pendolari» finalizzati a contenere il disagio economico prodotto su questa categoria dagli aumenti. Sempre alla stessa emittente radio il Ministro ha anche precisato che il «meccanismo in vigore, basato su norme e contratti di concessione potrà essere rivisto» e quindi se ne riconosce il danno ai cittadini e lavoratori già vessati dalla situazione di crisi,

si chiede di sapere:

attraverso quali criteri siano stati autorizzati gli aumenti tariffari e quale sia la specifica incidenza proporzionale delle diverse componenti che hanno determinato la rivalutazione delle tariffe;

quali siano le opere di ammodernamento autostradale realizzate dalla società Autostrada dei parchi e se la stessa risulti in regola con il versamento del canone, proporzionale ai pedaggi riscossi, previsto dalla relativa convenzione, nonché di quelli annui percentualmente previsti sugli extra profitti generati dal concessionario per lo svolgimento delle attività commerciali sulla rete autostradale;

quali iniziative concrete stiano adottando i Ministri in indirizzo, ognuno per le proprie rispettive competenze, al fine di procedere alla revisione del meccanismo di calcolo dei pedaggi autostradali, anche attraverso l'istituzione, nelle sedi ministeriali, di un tavolo permanente di confronto con le società concessionarie e le associazioni dei consumatori;

quale sia la ragione per cui i cittadini che percorrono un tratto effettivamente non soggetto ad alcuna miglioria debbano vedersi addebitati i costi delle opere al servizio di altri cittadini ai quali non viene chiesto alcun contributo;

se la pianificazione e progettazione delle opere di miglioria in ogni caso addebitate direttamente agli utenti siano state oggetto di discussione pubblica con enti ed associazioni rappresentativi degli interessi degli utenti che oggi sono chiamati a sostenerne il costo;

se la realizzazione di tali opere sia stata assegnata ad aziende a seguito di apposite procedure ad evidenza pubblica o viceversa tramite affidamento diretto;

quale sia l'organo responsabile del controllo sulla congruità dei costi e sulla qualità delle realizzazioni.

(3-00617)

OMISSIS

OMISSIS

**Interrogazioni orali con carattere d'urgenza
ai sensi dell'articolo 151 del Regolamento**

LANZILLOTTA. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* –
Premesso che:

con decreti dei Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze sono stati approvati incrementi delle tariffe auto-

stradali, con decorrenza dal 1° gennaio 2014, delle singole tratte autostradali nazionali;

il Ministro in indirizzo ha affermato di essere riuscito a «contenere gli aumenti delle tariffe autostradali grazie a un'azione di calmieraggio svolta dal Ministero. A fronte di richieste che per alcune tratte arrivavano al 18 per cento, l'incremento si è fermato a una media del 3,9 per cento»;

il Ministro ha inoltre affermato di aver previsto incontri con Aiscat, l'associazione delle concessionarie, con cui avviare un dialogo per verificare «strade nuove e consensuali rispetto agli attuali automatismi di adeguamento delle tariffe»;

sempre secondo quanto affermato dal Ministro, incrementi superiori alla media sono stati riconosciuti a quei concessionari impegnati nella realizzazione di opere di rilevante interesse per lo sviluppo del Paese; a tal proposito si rileva che i rincari hanno interessato soprattutto il Nord, con il *record* della Milano-Como, dove l'aumento del pedaggio è stato pari all'11,5 per cento;

le convenzioni stipulate tra lo Stato, l'Anas e i privati sono diverse da concessionario a concessionario e i relativi testi non sono pubblici, con l'eccezione del *leader* di mercato, la società Autostrade, il cui contratto è regolato dalla legge;

solitamente le convenzioni legano gli aumenti tariffari a tre parametri oggettivi: il recupero dell'inflazione fino al 70 per cento (nel 2013 ai minimi, all'1,2 per cento), la remunerazione degli investimenti effettuati sulla rete e la remunerazione delle nuove operazioni;

la dichiarazione del Ministro in merito al contenimento dell'aumento dei pedaggi rispetto alle richieste dei concessionari pare in contrasto con il fatto che le convenzioni sono legate ai citati parametri oggettivi, e non si comprendono gli elementi di discrezionalità sulla cui base si è svolta la trattativa evocata dal Ministro;

considerato che:

a settembre 2013 si è insediata, con notevole ritardo, l'Autorità di regolazione dei trasporti, istituita ai sensi dell'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 (cosiddetto salva Italia), convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, così come modificato dall'art. 36 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, e successive modificazioni;

ai sensi dell'articolo 37, comma 2 del decreto citato, all'Autorità è attribuito un ampio novero di competenze che comprendono, tra le altre, la determinazione dei pedaggi autostradali con il meccanismo del *price cap* per le nuove concessioni autostradali ma non per quelle già esistenti, di cui continua ad occuparsi il Ministero delle infrastrutture,

si chiede di sapere:

a quali criteri dovrebbero far riferimento meccanismi di adeguamento delle tariffe «consensuali» cui il Ministro in indirizzo ha fatto riferimento nelle sue dichiarazioni;

se non intenda invece farsi promotore di una modifica delle funzioni dell'Autorità dei trasporti affinché, ferme restando le clausole delle

convenzioni vigenti, possa esserle attribuita la competenza relativa alla loro concreta applicazione sulla base di procedure oggettive, indipendenti e trasparenti.

(3-00600)

OMISSIS

OMISSIS

FAVERO, DI GIORGI, LEPRI, VALENTINI, ALBANO, ASTORRE, BERTUZZI, BORIOLI, FABBRI, GIACOBBE, GINETTI, LUCHERINI, MATTESINI, MORGONI, PAGLIARI, PEZZOPANE, PUPPATO, RUTA, SANGALLI, SCALIA, SOLLO, SPILABOTTE, ZANONI. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

il settore autostradale italiano ha subito a partire dagli anni '90 un profondo processo di riforma istituzionale che ha interessato, in particolare, il sistema di regolazione e gli assetti proprietari;

con la firma dei decreti interministeriali da parte dei Ministri dell'economia e delle finanze e delle infrastrutture e dei trasporti è scattato, nella serata del 31 dicembre 2013, l'aumento medio del 3,9 per cento dei pedaggi autostradali;

il meccanismo di rivalutazione delle tariffe appare, nonostante gli sforzi compiuti dal Ministro delle infrastrutture *pro tempore* Passera, nel nostro Paese ancora sbilanciato in favore dei concessionari, essendo parametrato sui dati dell'inflazione, di obiettivi di efficienza, del traffico previsto e della qualità del servizio senza alcuna capacità di rivalsa dello Stato persino in caso di inadempienze dei concessionari;

si è più volte auspicato, a tale proposito l'introduzione anche in Italia del cosiddetto *price cap* ovvero di un meccanismo di regolazione dei prezzi dei servizi pubblici volto a vincolare il tasso di crescita di un aggregato di prezzi o tariffe. Il regolatore stabilisce il massimo saggio a cui un insieme di prezzi è autorizzato a crescere per un certo numero di anni e nel rispetto di questo vincolo aggregato l'impresa è libera di fissare i prezzi e le tariffe che desidera;

le convenzioni in essere con le società concessionarie autostradali prevedono che le stesse, oltre a corrispondere un canone proporzionale ai pedaggi riscossi, debbano corrispondere anche un canone annuo in ragione di una certa percentuale sugli *extra* profitti generati dal concessionario per lo svolgimento delle attività commerciali sul sedime autostradale;

tra tali attività, definite collaterali, rientra l'esercizio di tutte quelle iniziative di rilevanza economica che si svolgono all'interno delle aree di servizio, quali ristorazione, vendita carburanti ed attività pubblicitarie;

tale canone, che non è fisso, solitamente viene versato all'Anas ma talvolta concorre al contenimento delle tariffe praticate agli utenti;

non essendovi una regolamentazione definita, i relativi proventi possono essere di ben cospicuo importo e sarebbe auspicabile avere accesso alla relativa rendicontazione;

con i decreti adottati si è prevista una forma di incrementi che sembrerebbe determinare per quanto risulta agli interroganti un sostanziale aumento dei pedaggi e, in assenza di più dettagliate informazioni, ingiustificato e ingiustificabile. Ad esempio sulla tratta Padova-Venezia (gestita da una società sostanzialmente pubblica) il pedaggio passa da 70 centesimi a 3 euro, con un incremento del 400 per cento. Per quanto attiene ai concessionari privati gli incrementi sarebbero altrettanto significativi: aumento dell'8,28 per cento sulla strada dei parchi in Abruzzo; del 6,26 per cento per l'Autocamionabile della Cisa, del 5,27 per l'autostrada tra Torino e Milano (un cantiere senza fine), del 5 per cento le Autostrade valdostane, così come per le tirreniche e per le Autostrade per l'Italia un aumento del 4,43 per cento;

tali incrementi tariffari sembrerebbero giustificati da non meglio definiti investimenti compiuti dai concessionari per l'ammodernamento della rete autostradale,

si chiede di sapere:

quale sia l'elenco delle opere di ammodernamento realizzate dalle concessionarie;

se le stesse risultino in regola con il versamento del canone previsto dalle convenzioni proporzionale ai pedaggi riscossi, nonché di quelli annui previsti in ragione di una certa percentuale sugli extra profitti generati dal concessionario per lo svolgimento delle attività commerciali sul sedime autostradale;

quali siano stati i criteri individuati per autorizzare tali aumenti tariffari.

(3-00606)

OMISSIS

OMISSIS

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

DE POLI. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

con il nuovo anno 2014 sono state introdotte le nuove tariffe autostradali approvate dai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze;

l'aumento medio dei pedaggi in Veneto si aggira intorno al 3,9 per cento, con punte superiori all'8 per cento, con il caso limite della Padova-Venezia dove il rincaro tocca il 250 per cento. Gli aumenti applicati da tutti i concessionari autostradali vanno ben oltre la media: Autovie venete aumenta del 7,17 per cento, la Cav (Concessioni autostradali Venete, che ha competenza su A4 Venezia-Padova e Passante Mestre) del 6,26 per cento, Autostrade per l'Italia aumenta mediamente del 4,43 per cento, l'AutoBrennero aumenta del 1,63 per cento, la Brescia-Padova del 1,44 per cento. Nella tratta Padova-Venezia si passa dai 95 centesimi ad un pedaggio di 3 euro;

non è ben chiaro il motivo per cui il Nord Est sia particolarmente colpito dagli aumenti mentre in altre zone d'Italia le tariffe applicate sono ingiustamente inferiori;

viaggiare in Veneto, evidentemente, costerà sempre di più con il conseguente disagio dei pendolari ed il grave danno alla competitività del sistema produttivo regionale e nazionale,

si chiede di sapere quali siano stati i criteri adottati per stabilire l'aumento dei pedaggi e come i Ministri in indirizzo intendano agire per rivedere le tariffe, scongiurando un inevitabile effetto negativo del rincaro applicato.

(4-01443)