

OMISSIS*Risoluzione in Commissione:*

L'VIII Commissione,

premesso che:

nella seduta dell'Assemblea della Camera dei deputati n. 148 di giovedì 9 gennaio 2014, in risposta a interrogazioni a risposta immediata in merito ai recenti rincari delle tariffe autostradali, il Ministro delle infrastrutture ha fornito alcuni chiarimenti e proposto alcune iniziative in merito alla disciplina sulle concessioni autostradali;

le concessioni tra ANAS spa e le società autostradali, che gestiscono in regime di monopolio infrastrutture essenziali quali le autostrade, interessano circa 5.800 chilometri a pedaggio su 6.532 di rete autostradale;

nelle precedenti legislature sono state approvate modifiche rilevanti alla disciplina sulle concessioni autostradali; nel 2008 sono stati approvati tutti gli schemi di convenzione già sottoscritti dalle società concessionarie autostradali con ANAS spa; è stato introdotto un nuovo sistema tariffario; il decreto-legge n. 98

del 2011, è intervenuto in materia di gestione della rete stradale e autostradale, disponendo l'istituzione (poi sospesa) di una Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali;

in risposta alla Commissione europea nella procedura di infrazione C(2006) 2006/2419 nei confronti del Governo italiano l'articolo 8-*duodecies* del decreto-legge 8 aprile 2008, n. 59 è intervenuto a modifica della disciplina sulle concessionarie autostradali — di cui all'articolo 2, commi 82-90, del decreto-legge n. 262 del 2006 — in modo da escludere l'applicazione unilaterale delle convenzioni da parte del Governo, anche a rapporti concessori preesistenti, disponendo altresì — alla data di entrata in vigore del decreto — l'approvazione di tutti gli schemi di convenzione già sottoscritti dalle concessionarie autostradali con ANAS Spa sottraendoli all'*iter* ordinario di approvazione; con analogha disposizione la legge finanziaria 2010 (legge n. 191 del 2009) ha esteso l'approvazione di tutti gli schemi di convenzione a quelli già sottoscritti entro il termine del 31 dicembre 2009 (poi differito al 31 luglio 2010 dall'articolo 47 del decreto-legge n. 78 del 2010), con la sola condizione che gli schemi recepissero le raccomandazioni della delibera CIPE di approvazione;

la finanziaria 2010 ha disposto, per le tratte autostradali con scadenza entro il 31 dicembre 2014, che l'Anas spa, entro il 31 marzo 2010, avviasse le procedure ad evidenza pubblica per l'individuazione dei nuovi concessionari;

l'articolo 43, commi 1-4, del decreto-legge n. 201 del 2011, ha disposto, la procedura di approvazione degli aggiornamenti o revisioni delle convenzioni relative alle concessioni autostradali, che non fosse più prevista l'acquisizione del parere delle Commissioni parlamentari e, addirittura, nel caso in cui gli aggiornamenti o le revisioni non comportino variazioni al piano degli investimenti o ad aspetti di carattere regolatorio a tutela della finanza pubblica o, infine, nel caso in cui l'aggior-

namento o la revisione riguardi concessioni i cui schemi di atti aggiuntivi siano già stati sottoposti al parere del CIPE alla data di entrata in vigore del decreto-legge n. 201, che non fosse più prevista l'acquisizione del parere anche del CIPE; in sostanza, gli aggiornamenti o revisioni delle convenzioni relative alle concessioni autostradali vengono approvati senza essere sottoposti al parere né del Parlamento né del CIPE;

l'articolo 8-*duodecies* del decreto-legge n. 59 del 2008, ha inoltre introdotto un nuovo meccanismo di adeguamento tariffario che lega la variazione dei pedaggi — da una parte — al tasso di inflazione effettiva dell'anno precedente (fissandolo al 70 per cento quest'ultima) e — dall'altra — alla remunerazione degli investimenti;

il decreto-legge n. 185 del 2008, ha introdotto un pacchetto di norme finalizzate al blocco e alla riduzione delle tariffe autostradali, disponendo l'estensione del nuovo sistema tariffario, su richiesta, a tutte le società concessionarie;

l'articolo 3-*ter* del decreto-legge n. 135 del 2009, — con l'introduzione nell'ordinamento nazionale il cosiddetto federalismo infrastrutturale — ha disposto, per la realizzazione di infrastrutture autostradali previste dagli strumenti di programmazione allora in vigore, il trasferimento, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, delle funzioni e dei poteri di soggetto concedente ed aggiudicatore ad un soggetto di diritto pubblico appositamente costituito in forma societaria partecipato dall'ANAS e dalle regioni interessate o da soggetto da esse interamente partecipato, limitando però la costituzione di società miste ANAS-Regioni per la sola realizzazione di infrastrutture autostradali di esclusivo interesse regionale, interamente ricadenti nel territorio di competenza di una singola regione; ha previsto inoltre che le società miste ANAS-Regioni potessero esercitare le sole funzioni di concedente espressamente escludendo quelle di concessionario;

l'articolo 36 del decreto-legge n. 98 del 2011 ha affidato all'Agenzia per le infrastrutture potere di proposta sulla regolazione e sulle variazioni tariffarie per le concessioni autostradali secondo i criteri e le metodologie stabiliti dalla competente Autorità di regolazione dei trasporti, la quale avrebbe dovuto provvedere alla loro successiva approvazione; lo stesso decreto-legge n. 98 del 2011, ha introdotto un'articolata disciplina volta a ridefinire l'assetto delle funzioni e delle competenze in materia di gestione della rete stradale e autostradale di interesse nazionale, con l'istituzione a decorrere dal 1° gennaio 2012 dell'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la conseguente ridefinizione delle funzioni di ANAS spa; tale Agenzia sarebbe dovuta subentrare ad Anas S.p.A. nelle funzioni di concedente per le convenzioni in essere e in tutti gli atti convenzionali con le società regionali, nonché con i concessionari autostradali;

con la soppressione dell'Agenzia sono stati trasferiti al MIT a decorrere dal 1° ottobre 2012, le attività e dei compiti già attribuiti alla medesima; il MIT ha successivamente disposto l'istituzione della Struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali, cui sono state affidate le funzioni inizialmente affidate all'Agenzia;

le competenze in materia di regolazione del settore autostradale sono tuttora attribuite in parte all'Autorità di regolazione dei trasporti, istituita ai sensi dell'articolo 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'articolo 36 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, e successive modificazioni; l'Autorità si è insediata da settembre 2013;

l'articolo 37 del decreto-legge n. 201 del 2011 prevede che l'Autorità provveda, per incentivare la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il

contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, ad introdurre condizioni di accesso eque e non discriminatorie a tutte le infrastrutture di trasporto, e all'introduzione, solo per le nuove concessioni, di sistemi tariffari dei pedaggi basati sul metodo del *price cap*, con determinazione di indicatori di produttività a cadenza quinquennale per ciascuna concessione; a definire gli schemi di concessione da inserire nei bandi di gara relativi alla gestione o costruzione, gli schemi dei bandi relativi alle gare cui sono tenuti i concessionari autostradali per le nuove concessioni, e gli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali, allo scopo di promuovere una gestione plurale sulle diverse tratte e a stimolare la concorrenza per confronto; delle concessioni esistenti invece continua ad occuparsi il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti,

impegna il Governo:

ad assumere iniziative dirette a introdurre opportune modifiche legislative allo scopo di prevedere l'acquisizione del parere delle Commissioni parlamentari e del CIPE per gli aggiornamenti o revisioni delle convenzioni relative alle concessioni autostradali entro un termine perentorio, senza silenzio-assenso al fine di rendere trasparenti e verificabili il rispetto delle condizioni contrattuali tra concedenti e concessionarie;

in relazione all'urgente necessità di prevedere, per la competitività dei prodotti italiani, un contenimento dei costi di trasporto e una riduzione degli oneri per la mobilità dei pendolari, a predisporre misure volte ad evitare il grave impatto sulla timida ripresa del nostro sistema produttivo e sulle gravi difficoltà di famiglie e lavoratori pendolari e ad assumere iniziative per introdurre eventuali norme prescrittive « blocca-tariffe » su tutti gli atti convenzionali vigenti con i concessionari, o per individuare forme di aiuto e sgravio per delimitate categorie;

a rendere immediatamente operativa, l'Autorità di regolazione dei trasporti, in particolare nell'espletamento dei compiti ad essa assegnati in materia di regolazione delle concessioni autostradali su tutti gli atti convenzionali vigenti con i concessionari e non solo sulle nuove concessioni;

a verificare l'effettiva entità degli investimenti effettuati nel rispetto dei contratti sottoscritti e la distinzione tra essi ed i costi di gestione delle concessionarie;

a valutare con le autorità dell'Unione europea la possibilità di individuare i meccanismi per favorire i grandi investimenti ancora necessari per alcune aree strategiche del nostro Paese anche in prossimità della scadenza di alcune concessioni;

a garantire l'effettiva e tempestiva realizzazione degli investimenti sulla rete autostradale ed a prevedere che, qualora sia autorizzato un aumento — sempre contenuto entro prefissati limiti — delle tariffe autostradali per la copertura delle spese per la realizzazione di investimenti, sia specificato l'ammontare della spesa da finanziare e l'incremento massimo ammesso nonché le esenzioni, le riduzioni o le detrazioni in favore di determinate categorie di soggetti, stabilendo altresì il periodo massimo di applicazione della maggiorazione tariffaria, e soprattutto, che nel caso di mancato avvio del cantiere dell'infrastruttura autostradale entro due anni dalla applicazione della maggiorazione tariffaria i concessionari siano tenuti alla restituzione di tale maggiorazione, con applicazione di una riduzione tariffaria per un periodo equivalente.

(7-00220) « Mariani, Dallai, Braga, Gadda, Tino Iannuzzi, Bratti, Carrescia, Manfredi, Cominelli, Realacci, Mazzoli, Giovanna Sanna, Zardini, Morassut, Mariastella Bianchi, Arlotti, Borghi ».

* * *