

## **BOLLETTINO GIOVEDÌ 21 GENNAIO 2016, IN COMMISSIONE VIII (Ambiente, territorio e lavori pubblici)**

### **Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione:**

In merito alla trasparenza dei meccanismi di adeguamento delle tariffe autostradali e il legame degli stessi con gli investimenti effettivamente realizzati dalle società concessionarie, informo che i criteri per il calcolo dei pedaggi per la rete autostradale italiana sono stabiliti dalla specifica normativa di settore (leggi dello Stato e delibere CIPE), recepita nelle convenzioni di concessione stipulate fra le società concessionarie autostradali e il concedente. Per ogni società concessionaria, con periodicità annuale sono riconosciuti, con decreto interministeriale, specifici incrementi tariffari secondo quanto stabilito dal corrispondente contratto di concessione che recepisce la suddetta normativa. Tale adeguamento annuale non avviene, dunque, in maniera discrezionale ma secondo specifiche procedure e in trasparenza. Inoltre, le formule tariffarie previste dalla normativa di ultima emanazione stabiliscono già una corrispondenza tra il pedaggio e gli investimenti effettivamente realizzati dalle società concessionarie. In particolare, le procedure istruttorie attuate dai competenti uffici del MIT per la proposta di aumento tariffario includono: verifiche tecniche (stato d'avanzamento delle opere, accertamento degli investimenti eseguiti ed esclusione della remunerazione di quelli non assentiti in concessione, confronto della spesa sostenuta con quella risultante dai progetti approvati, rilevazione stato di qualità); verifiche economiche (sulle spese dichiarate per singolo documento di spesa, sull'inerenza della spesa agli interventi indicati, di congruità della spesa per investimenti, sulla correttezza dei conteggi, reiterazione dei conteggi sulla base dei costi ammessi); verifiche amministrative (completezza della documentazione presentata, sussistenza di contestazioni di inadempimento). Inoltre, ricordo che l'adeguamento tariffario per l'anno 2015 è stato contenuto, secondo specifica direttiva del MIT, nell'1,5 per cento per tutti i concessionari e che per il 2016 si è registrato un aumento medio pari allo 0,86 per cento, con aumenti superiori previsti solo per le società che hanno sostenuto investimenti, rimanendo invece invariati per le società interessate dall'aggiornamento periodico dei Piani Economico-Finanziari, per le quali ogni variazione è stata posticipata alla data di approvazione dei suddetti atti, al fine di escludere ripetuti e molteplici incrementi in corso d'anno. In merito al quesito concernente le agevolazioni per i pendolari, rammento che è stata attuata la sperimentazione di modulazione tariffaria regolata dal Protocollo d'intesa con l'AISCAT (Associazione Italiana delle Concessionarie Autostradali e Trafori) che ha regolato, a partire dal febbraio 2014 e sino al 31 dicembre 2015, l'agevolazione tariffaria per i pendolari pari al 20 per cento. Lo sconto è stato applicato a chi in un mese ha fatto venti volte il percorso di andata e ritorno (40 tratte) su un tragitto definito da casello a casello per una tratta massima di 50 km (50 andata e 50 ritorno). Lo sconto scendeva progressivamente dal 20 al 10 per cento al diminuire dei viaggi, sino alla soglia minima di dieci viaggi di andata e ritorno (20 tratte), sotto la quale è difficile essere definiti pendolari. Ad oggi, terminato il periodo di sperimentazione previsto e considerati i vantaggi percepiti dall'utenza, è in via di definizione da parte del MIT con le Società concessionarie autostradali la continuazione delle agevolazioni con la proroga del predetto Protocollo. Al riguardo, pur condividendo le necessità di valutare iniziative di agevolazione tariffaria, occorre evidenziare che il pedaggio autostradale è una componente fondamentale del rapporto concessorio e che lo stesso, unitamente ad altre risorse, è necessario per realizzare i programmi di manutenzione ordinaria e straordinaria che, come è noto, sono alla base del livello di servizio e sicurezza da garantire a tutti gli utenti dell'infrastruttura anche grazie alle risorse richieste all'utenza stessa che, quindi, allo stato, sono da ritenersi necessarie. Infine, quanto al regime delle concessioni autostradali, lo stesso è regolato da un corpo normativo costituito da norme di legge, decreti, delibere del CIPE, oltre che, ovviamente, dalle clausole convenzionali relative ai singoli rapporti concessori. A ciò si aggiunge l'obbligo per il Governo italiano di attenersi alle norme e ai principi comunitari. Secondo quanto stabilito dalla Commissione europea, infatti, anche nel settore autostradale è necessario operare tramite procedure pubbliche di gara che garantiscano imparzialità, trasparenza e parità di trattamento tra tutti gli operatori eventualmente interessati. In particolare, la normativa europea prevede che alla scadenza di una concessione da parte dell'Amministrazione, non è possibile che la stessa sia prorogata automaticamente in favore dell'affidatario uscente, poiché, in tal caso, verrebbe aggirato l'obbligo di affidare la medesima concessione

per pubblica gara. Difatti, il MIT persegue quale linea generale quella delle gare pubbliche a libero mercato, per efficientare la spesa, aumentando gli investimenti, l'efficienza dei servizi e garantendo la sicurezza autostradale. Si è così proceduto ad espletare gare pubbliche, in via di perfezionamento, per l'affidamento di due concessioni scadute relative all'autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno e all'A21 Cremona-Piacenza-Brescia-Fiorenzuola d'Arda, mentre per le concessioni già assentite alle società Autostrada del Brennero e Autovie Venete, riscontrate le condizioni necessarie, sono stati sottoscritti, proprio il 14 gennaio scorso, Protocolli d'intesa per l'applicazione del modello di gestione di cui all'articolo 17 della direttiva 2014/23/UE. Tali Protocolli definiscono i termini per il passaggio della concessione delle tratte autostradali attualmente affidate alle suddette società a due società interamente pubbliche, prevedendo l'obbligo per il futuro concessionario di predisporre i benefici delle tariffe a vantaggio dei cittadini tramite gli investimenti pubblici.

**In replica Simonetta RUBINATO (PD)**, nel ringraziare il rappresentante del Governo per l'articolata risposta, della quale si dichiara solo parzialmente soddisfatta, invita l'Esecutivo a svolgere una più approfondita riflessione sulla definizione di un sistema di adeguamento più trasparente per l'utenza delle tariffe autostradali. In particolare, prendendo atto positivamente che è in via di definizione la proroga del protocollo di sperimentazione con Aiscat per le agevolazioni ai pendolari, auspica un supplemento di riflessione a favore dell'estensione delle stesse ad altre ipotesi di pendolarismo per ragioni di studio o lavoro o per sottoporre o assistere un familiare a cure mediche, che richiedono lo spostamento in centri specialistici fuori della propria provincia, nonché a favore di pratiche virtuose come il car pooling; ciò è fattibile nel rispetto delle necessarie condizioni di sostenibilità finanziaria ove si consideri che oggi il pedaggio è aggravato da un sovrapprezzo destinato ad Anas, non giustificato da investimenti sulla rete autostradale. Infine, esprime preoccupazione con riferimento al fatto che non si proceda ancora una volta tramite procedure di gara pubbliche nell'assegnazione delle concessioni autostradali già assentite all'Autostrada del Brennero ed Autovie Venete: ciò infatti non consente di garantire la giusta distinzione tra controllore e controllati, continuando a mantenere una commistione generatrice di partecipazioni incrociate con conseguente diseconomie ed inefficienza delle gestioni a danno dell'utenza. Ritiene inoltre che tale preoccupazione sia accresciuta dalle recenti notizie e dichiarazioni di esponenti politici locali, riportate da organi di stampa, relative all'ipotesi di costituzione di una nuova « grande holding autostradale » nel Triveneto, con l'affidamento in house della relativa rete autostradale, partendo dall'operazione già avviata – come confermato dal sottosegretario – di costituzione di due nuove società interamente pubbliche per la gestione delle autostrade A22 (autostrada del Brennero) e A4 (autostrada « Serenissima »), cui si aggiungerebbero anche le autostrade venete Cav e Bs-Pd, previo acquisto di quest'ultima, la cui proprietà è oggi detenuta da privati (« direttamente o indirettamente riconducibili a Banca Intesa »). Giudica, infatti, necessario il riordino e la razionalizzazione delle concessioni autostradali anche nel predetto ambito territoriale, ma senza prescindere da gare pubbliche trasparenti e dalla effettiva distinzione tra amministrazioni pubbliche concedenti, che devono svolgere le gare ed esercitare i dovuti controlli, e società concessionarie.