

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

5-01531 Marco Carra: Disservizi nel servizio ferroviario sulla linea Mantova-Modena	42
<i>ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta)</i>	46
5-01647 Pili: Difficoltà e carenze nell'attuazione della continuità territoriale con la Sardegna.	
5-01838 Pili: Tariffe aeree per i collegamenti tra Sardegna e continente, con particolare riferimento ai passeggeri ammalati o temporaneamente inabili.	
5-02000 Pili: Mancata applicazione delle tariffe agevolate nei voli con la Sardegna e ridefinizione del regime tariffario e di tassazione in materia di continuità territoriale con la Sardegna	43
<i>ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta)</i>	48
5-01894 Iannuzzi: Ritardo nell'introduzione del nuovo sistema tariffario sull'autostrada Napoli-Pompei-Salerno	44
<i>ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta)</i>	51
AVVERTENZA	45

INTERROGAZIONI

Giovedì 29 ottobre 2009. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Giuseppe Maria Reina.

La seduta comincia alle 9.40.

5-01531 Marco Carra: Disservizi nel servizio ferroviario sulla linea Mantova-Modena.

Il sottosegretario Giuseppe Maria REINA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Marco CARRA (PD), replicando, si dichiara soddisfatto della risposta resa dal rappresentante del Governo, per la parte inerente il ritardo verificatosi in data 16 giugno 2009 sulla linea ferroviaria oggetto dell'interrogazione. Quanto alla questione più generale dei ritardi sulla linea oggetto dell'interrogazione, da utente della tratta ferroviaria Mantova-Modena, rileva che il *trend* negativo che si era verificato all'inizio dell'anno, culminato nella giornata del 16 giugno, è molto migliorato nel prosieguo dell'anno, e che non si sono verificati ritardi nei mesi successivi all'estate. In ordine agli investimenti per il trasporto ferroviario, prende atto che nella risposta del sottosegretario sono stati riconfermati gli stanziamenti disposti dal decreto-legge n. 185 del 2008, convertito dalla legge n. 2

del 2009. Si riserva, infine, di verificare gli impegni del Governo ribaditi oggi dal sottosegretario Reina, e auspica che le risorse destinate al potenziamento del trasporto ferroviario regionale vengano destinate anche al rinnovo del materiale rotabile in uso sulla linea ferroviaria Mantova-Modena.

5-01647 Pili: Difficoltà e carenze nell'attuazione della continuità territoriale con la Sardegna.

5-01838 Pili: Tariffe aeree per i collegamenti tra Sardegna e continente, con particolare riferimento ai passeggeri ammalati o temporaneamente inabili.

5-02000 Pili: Mancata applicazione delle tariffe agevolate nei voli con la Sardegna e ridefinizione del regime tariffario e di tassazione in materia di continuità territoriale con la Sardegna.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che le interrogazioni in titolo, vertendo sulla stessa materia, saranno svolte congiuntamente.

Il sottosegretario Giuseppe Maria REINA risponde congiuntamente alle interrogazioni in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*). Ritiene doveroso esprimere una preoccupazione in relazione al rapporto tra il portato delle disposizioni che affidano alla Regione Sardegna la gestione della continuità territoriale e le precedenti disposizioni vigenti sul medesimo tema. Ritiene opportuno inoltre che vengano effettuati dal ministero ulteriori approfondimenti in ordine alle preoccupazioni manifestate dall'interrogante, sulla base dei quali il Ministro potrà adottare, riguardo al tema della continuità territoriale, una posizione chiarificatrice.

Mauro PILI (PdL), replicando, ringrazia il sottosegretario per la disponibilità manifestata ad effettuare ulteriori approfondimenti sulla questione oggetto delle interrogazioni. Sottolinea che la continuità

territoriale non rappresenta un vantaggio per la Sardegna e che sarebbe opportuno pensare a questo strumento come ad un necessario elemento di riequilibrio di una zona insulare rispetto ad altre zone del Paese. Sottolinea che la dizione «tariffe agevolate» potrebbe far presupporre un privilegio nei confronti dei cittadini sardi, e che invece la previsione di tariffe diverse per i cittadini che vivono in Sardegna è un diritto che consegue all'insularità stessa del territorio. Ritiene opportuna una modifica strutturale della disciplina della continuità territoriale, che, secondo la regolamentazione vigente, non consente di raggiungere la Sardegna a costi equi. Quanto al rilievo espresso dalla Commissione europea sulla discriminazione che deriverebbe dall'attribuire tariffe agevolate a cittadini nati in Sardegna ma non ivi residenti, osserva che tale indicazione, pur giusta, andrebbe intesa nel senso di favorire il trasporto verso la Sardegna anche ai cittadini europei di nazionalità non italiana.

Sottolinea che dalla risposta resa dal sottosegretario emerge il ruolo di soggetti istituzionali che non tutelano i cittadini, ma le compagnie aeree; a tale proposito ritiene inaccettabile che l'ENAC non abbia ancora dato comunicazione alle compagnie aeree del ribasso delle tariffe agevolate che le compagnie medesime sono tenute ad operare in conseguenza alla verifica trimestrale, operata dall'ente medesimo e dalla Regione Sardegna, volta a modificare le tariffe in caso di rilevanti scostamenti del costo del carburante o del rapporto euro-dollaro. Sottolinea che la mancata riduzione delle tariffe medesime genera un illecito incremento degli introiti delle compagnie aeree ai danni dei cittadini. Giudica inopportuno il passaggio della competenza relativa alla continuità territoriale dallo Stato alla Regione Sardegna, anche in ragione del contrasto con quanto disposto dall'articolo 36 della legge n. 144 del 1999, che attribuisce al ministero dei trasporti la competenza ad emanare i decreti ministeriali relativi agli oneri di servizio pubblico per la continuità territoriale. Giu-

dica indispensabile che il tema della continuità territoriale sia affrontato in tempi rapidi da parte del Governo e auspica che la Commissione trasporti possa dare indirizzi al Governo affinché sia tutelato il diritto alla mobilità da e verso la Regione Sardegna.

5-01894 Iannuzzi: Ritardo nell'introduzione del nuovo sistema tariffario sull'autostrada Napoli-Pompei-Salerno.

Il sottosegretario Giuseppe Maria REINA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Tino IANNUZZI (PD), replicando, prende atto della risposta del Sottosegretario Reina, che, per la prima volta, in relazione all'introduzione del nuovo sistema tariffario fa riferimento a problemi e difficoltà, connessi non solo allo svolgimento ed al completamento dei lavori occorrenti per il nuovo sistema tariffario, come era accaduto in precedenza in risposta agli atti di sindacato ispettivo n. 2-00119 e n. 4-02679; oggi, invece, prospetta, in risposta alla nuova interrogazione dei rappresentanti del gruppo del partito democratico, problemi e difficoltà legati anche alla valutazione di diverse ipotesi di pedaggiamento. Rileva che occorre introdurre lungo l'autostrada Napoli-Pompei-Salerno un nuovo e diverso sistema, fondato sull'applicazione di tariffe e pedaggi differenziati e legati al percorso in concreto effettuato. Sottolinea che in tal modo verrebbe finalmente sostituito l'attuale iniquo ed ingiustificato meccanismo incentrato su tariffe uniche ed indistinte, che prescinde dai chilometri effettivamente percorsi dagli utenti. Evidenzia che il nuovo sistema esige l'impiego del dispositivo telepass. Rileva che l'impegno del gruppo del partito democratico è stato particolarmente intenso e forte su questo tema fin dall'inizio di questa legislatura, con due specifici atti di sindacato ispettivo in Assemblea presentati dal collega Vaccaro. Sollecita il Ministro delle infrastrut-

ture e dei trasporti e l'ANAS ad assicurare che l'acquisto del telepass per gli automobilisti che intendono utilizzare il nuovo sistema tariffario avvenga a costi assolutamente ridotti e contenuti e ad attivarsi in tal senso con interventi idonei presso la Società Autostrade Meridionali (SAM). Fa presente, inoltre, che nel nuovo e differenziato regime dei pedaggi va assunta, come livello tariffario più alto, la tariffa attualmente vigente, considerando l'incremento del flusso di traffico lungo l'autostrada Napoli-Pompei-Salerno e lo svolgimento dei lavori di ammodernamento e messa in sicurezza del suo tracciato. Pertanto ritiene necessario che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nell'ambito del suo rapporto istituzionale con l'ANAS, intervenga per garantire questi fondamentali obiettivi, che debbono essere raggiunti nel nuovo meccanismo dei pedaggi. Ricorda come l'introduzione del nuovo sistema tariffario risponda alle giuste esigenze di tanti utenti e di tante persone che ogni giorno, in assenza di idonea viabilità alternativa, utilizzano per tratte anche brevi e ridotte l'autostrada Napoli-Pompei-Salerno per ragioni di lavoro o di studio. Ritiene in questo senso essenziale il ruolo svolto dalle amministrazioni locali del vasto territorio interessato. Quanto alla valutazione delle diverse ipotesi tariffarie oggi indicate per la prima volta nella risposta del rappresentante del Governo, giudica indispensabile un immediato e pieno confronto con gli enti locali e le organizzazioni sindacali. Nell'istruttoria, poi, da parte del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del nuovo schema di convenzione sottoscritto il 28 luglio 2009 fra ANAS e SAM, ritiene necessario che il Governo assuma una forte e decisa iniziativa per evitare che il nuovo e differenziato sistema di pedaggio si unisca ad ingiustificati incrementi della tariffa massima, con conseguenti pesanti ed intollerabili costi sociali per le comunità ed i territori interessati e per le famiglie campane. Evidenzia che in questa direzione va attivata un'adeguata e risoluta azione politica del Governo verso ANAS e SAM per scongiurare inaccettabili ipotesi di incre-

mento delle tariffe. Si impegna quindi a seguire con massima attenzione la questione in oggetto che ritiene rilevante ed urgente nelle opportune sedi parlamentari, istituzionali e politiche.

Mario VALDUCCI, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 10.25.

AVVERTENZA

Il seguente punto all'ordine del giorno non è stato trattato:

INTERROGAZIONI

Interrogazione n. 5-01199 Siragusa: Voli aerei a tratta sociale che collegano le isole di Lampedusa e Pantelleria.

ALLEGATO 1

Interrogazione n. 5-01531 Marco Carra: Disservizi nel servizio ferroviario sulla linea Mantova-Modena.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In relazione ai lamentati disservizi sulla linea Mantova-Modena, segnatamente dovuti a guasti al locomotore ed alla richiesta di ammodernamento della linea ferroviaria in oggetto, con particolare riferimento ai convogli ferroviari, si rileva preliminarmente che la questione, per la parte che si riferisce alla prestazione dei servizi ferroviari, afferisce alle attribuzioni regionali.

Relativamente quindi al disservizio verificatosi il 16 giugno 2009, citato dall'Interrogante, si fa presente che in tale occasione il treno Regionale 20701 (Mantova-Modena-Bologna), per una improvvisa avaria all'impianto di trazione dell'elettromotrice, è stato soppresso da Suzzara a Bologna.

Ciò ha comportato sia la soppressione della coppia di treni Regionali 20742/R 20743 tra Modena e Carpi – che utilizzano in turno il medesimo materiale rotabile – sia l'attestamento nella stazione di Modena (anziché in quella di Bologna), del Regionale 2914 per Suzzara.

È, peraltro, opportuno rilevare che nel semestre gennaio-giugno 2009, sulla linea Modena-Mantova/Verona è stato registrato un volume di soppressioni estremamente contenuto (l'1,66 per cento dei treni programmati – che sono 5836 – compresa la quota di soppressioni conseguenti a scioperi del personale).

Va, inoltre, evidenziato che alcune azioni correttive poste in essere lo scorso anno, nonché la riorganizzazione dell'offerta completata con l'orario di dicembre 2008, hanno consentito un progressivo miglioramento della qualità del servizio sulla linea interessata, come emerge dal-

l'andamento del dato di puntualità dei treni regionali effettuati da Trenitalia nell'ambito del Contratto di Servizio con la Regione Emilia Romagna.

Il materiale rotabile utilizzato sulla linea Modena-Mantova-Verona è costituito da complessi di elettromotrici del tipo ALe 801, recentemente sottoposto ad interventi di restyling.

Il servizio sulla linea è prevalentemente di tipo regionale (è comunque interessata anche da treni a lunga percorrenza e merci) con un'offerta pari a 33 treni/g tra Mantova e Suzzara e 29 treni/g tra Suzzara e Modena.

L'indice di puntualità mediamente registrato nell'anno sulla linea, a meno di eventi anomali, risulta superiore ai target fissati con più del 95 per cento dei treni regionali in normali condizioni di esercizio risulta pervenuto a destinazione entro 5 minuti dall'orario stabilito.

Tuttavia, su questa linea sono stati registrati, nell'anno in corso, numerosi eventi anomali (scioperi, maltempo, frane, incendio sterpaglie, tallonamento passaggi a livello, etc.) che non incidono sulla statistica di cui sopra in quanto cause esterne all'esercizio, ma che a volte hanno gravemente pregiudicato la puntualità dei treni, nonché l'immagine aziendale.

Per quanto concerne gli interventi di ammodernamento della linea, l'itinerario in esame è interessato dall'interconnessione Modena Ovest della linea AV/AC Milano-Bologna il cui progetto comprende a regime anche il raddoppio e l'adeguamento tecnologico del tratto, di 9 Km circa, da Modena a Soliera.

Ciò premesso, si evidenzia che è stato messo in campo un considerevole impegno del Governo per favorire lo sviluppo ed il miglioramento qualitativo dei servizi di trasporto regionali, come testimoniato dagli stanziamenti di cui all'articolo 25 del DL 29/11/2008 n. 185 (convertito con legge 28/1/2009 n. 2).

Sono stati emanati difatti i decreti interministeriali che attribuiscono le risorse stanziati nel modo seguente.

I 480 M euro stanziati per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011 al comma 2 dell'articolo 25 suddetto sono stati attribuiti interamente ai servizi regionali (430 M euro alle Regioni a statuto ordinario e 50 M euro per il contratto di servizio

nazionale, da destinarsi ai servizi di trasporto regionale nelle Regioni a statuto speciale).

Per quanto concerne invece le risorse di cui al comma 1 dell'articolo 25 (960 M euro per il 2009, quale dotazione del Fondo per gli investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato S.p.a. istituito dalla disposizione in argomento), 500 M euro sono attribuiti a favore di Trenitalia SpA, di cui 425 M euro per l'acquisto di nuovo materiale rotabile per il trasporto regionale e locale e 75 M euro per la copertura dei costi afferenti al materiale rotabile per le esigenze di mobilità legate all'Expo 2015.

ALLEGATO 2

Interrogazione n. 5-01647 Pili: Difficoltà e carenze nell'attuazione della continuità territoriale con la Sardegna.

Interrogazione n. 5-01838 Pili: Tariffe aeree per i collegamenti tra Sardegna e continente, con particolare riferimento ai passeggeri ammalati o temporaneamente inabili.

Interrogazione n. 5-02000 Pili: Mancata applicazione delle tariffe agevolate nei voli con la Sardegna e ridefinizione del regime tariffario e di tassazione in materia di continuità territoriale con la Sardegna.

TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA

Le tariffe agevolate per i voli da e per la Sardegna vengono applicate solo a favore di determinate categorie di utenti:

ai residenti in Sardegna;

ai disabili;

ai giovani dai 2 ai 21 anni;

agli anziani al di sopra dei 70 anni;

agli studenti universitari fino al compimento del 27° anno di età.

Le tariffe agevolate, relativamente agli ultimi quattro punti in elenco, vengono applicate senza alcuna discriminazione legata al luogo di nascita, di residenza e nazionalità.

Va peraltro osservato che dal 1° gennaio 2010, in applicazione dell'articolo 1, commi 837 e 840 della legge n. 296 del 29 dicembre 2006, le funzioni relative alla continuità territoriale vengono trasferite alla Regione Sardegna.

Per quanto riguarda il prezzo dei biglietti dei collegamenti aerei tra la Sardegna (Alghero, Cagliari e Olbia) e Roma Fiumicino e Milano Linate, si precisa che questi sono sottoposti ad una diversa tipologia di tariffazione a seconda che rien-

trino o meno nel sistema di imposizione di oneri di servizio pubblico.

Nel primo caso le tariffe onerate agevolate ammontano, rispettivamente, ad euro 49,00 (Roma Fiumicino) ovvero euro 59,00 (Milano Linate), comprensive di IVA ed al netto delle tasse ed oneri aeroportuali.

Le tariffe di cui sopra sono state determinate dal decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti num. 103 del 5 agosto 2008, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 199 del 26 agosto 2008.

Per coloro i quali, invece, non rientrano nelle predette categorie, le tariffe dei collegamenti in parola sono sottoposte alle leggi di mercato, essendo i vettori aerei comunitari liberi di fissare le tariffe aeree passeggeri e merci per i servizi aerei intracomunitari, a norma dell'articolo 22 del Regolamento (CE) num. 1008/2008 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 24 settembre 2008.

Si informa, altresì, che si è conclusa l'istruttoria effettuata congiuntamente dall'Enac e dalla Regione Sardegna, prevista dal punto 5.6 del predetto decreto ministeriale ed intesa a modificare le tariffe in caso di rilevanti scostamenti, rilevati trimestralmente, del costo del carburante e/o del rapporto di cambio euro/dollaro USA.

In base alle risultanze di detta istruttoria le tariffe per le categorie agevolate vengono modificate nel modo seguente:

da o per Roma Fiumicino euro 41,00;

da o per Milano Linate euro 50,00.

Per quanto concerne lo specifico caso citato dall'onorevole interrogante riguardo l'emissione di un biglietto aereo per la tratta Roma-Cagliari con un costo di 222 euro, si deve osservare che la rotta in questione è operata da più compagnie e che, in ogni caso, nell'atto ispettivo non è riportato il nome del Vettore che avrebbe emesso ai cittadini residenti sardi il biglietto de quo, per cui non è possibile al momento avere un quadro completo della vicenda.

Una volta acquisite tali informazioni, con la collaborazione dell'onorevole interrogante, l'ENAC garantisce che, svolte le necessarie verifiche, procederà con le relative azioni di competenza.

Per quanto riguarda, invece, la procedura adottata dai vettori aerei per i malati costretti in barella, l'ENAC fa conoscere che questa prevede che il passeggero paghi, oltre alla tariffa applicabile alla persona, altri tre biglietti a tariffa economica piena per il trasporto della barella.

Si osserva che tale procedura non trova eccezioni nella normativa nazionale attualmente vigente ed inerente i voli soggetti ad oneri di servizio pubblico da e per la Sardegna.

Tuttavia, attesa la delicatezza della questione rilevata dall'On.le Pili con la sua interrogazione nonché la sua innegabile rilevanza in termini sociali, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ritiene opportuno riconsiderare, in un prossimo intervento regolamentare, anche la questione del trasporto di passeggeri barellati sulle tratte coperte dagli oneri di servizio pubblico.

Passando ad esaminare gli aspetti rilevati con l'interrogazione 5-02000, si evidenzia che, con decreto n. 103 del 5 agosto 2008, sono stati imposti oneri di servizio pubblico sui collegamenti tra gli scali di Alghero, Cagliari, Olbia e gli scali

di Roma Fiumicino e Milano Linate, senza compensazione finanziaria a carico dello Stato, per i vettori che accettino di operare tali collegamenti.

Il decreto in argomento, tra l'altro, oltre a determinare le tariffe applicabili alle rotte onerate ha predisposto, al paragrafo 5.6, un procedimento per adeguare le stesse tariffe alla variazione del costo del carburante e/o del rapporto di cambio euro/dollaro USA.

Nel corso di un incontro, tra l'ENAC-Regione Sardegna e Ministero, in data 30 settembre 2009, è stata esaminata l'istruttoria effettuata dall'ENAC sull'adeguamento tariffario oggetto dell'interrogazione.

In tale incontro le parti hanno condiviso l'ammontare della variazione delle tariffe e si è ritenuto opportuno, per accelerare l'applicazione delle nuove tariffe, di informare con una nota dell'ENAC direttamente i vettori sulle nuove tariffe da applicare a far data dal 15° giorno di detta comunicazione e di informare la Commissione europea.

Da informazioni raccolte presso l'ENAC, la comunicazione ai vettori interessati sarà trasmessa in tempi brevissimi.

Per quanto riguarda le osservazioni critiche all'attuale modello di continuità territoriale dei collegamenti sardi, si rappresenta che il decreto ministeriale n. 103 citato dall'Onorevole interrogante, è stato redatto in conformità al regolamento CEE 2408/92, allora vigente, e sulla base delle esigenze espresse dalle autorità locali nella apposita Conferenza di servizi convocata e presieduta dal Presidente della Regione Sardegna, su delega dell'allora Ministro dei trasporti, alla quale hanno partecipato, oltre alla Regione, il Ministero dei trasporti e l'ENAC, in conformità all'articolo 36 della legge 144/1999.

Inoltre, si fa presente che i cittadini europei nati in Sardegna ma non residenti, sono stati esclusi dai soggetti beneficiari di tariffe agevolate, perché la previsione di tale categoria nella precedente imposizione di OSP sui voli sardi (DM 35/2005 e DM 36/2005), è stata oggetto di rilievo da parte della Commissione europea, che si è

così espressa « una siffatta misura agevola perlopiù i cittadini europei di nazionalità italiana rispetto ai cittadini di altre nazionalità ».

Essa può essere considerata pertanto *prima facie* come discriminatoria basata sulla nazionalità e pertanto contraria al trattato ». (Decisione del Commissione del 23 aprile 2007 n. C(2007) 1712 pubblicata nella GUUE L 125/2007).

Ciò posto, le mutate condizioni di mercato, come espressamente previsto nel DM 103 (par. 8.2 dell'allegato) e dalla normativa comunitaria, oggi rappresentata dal regolamento CE nr. 1008/2008 (articolo 16 e articolo 18), permettono o addirittura rendono necessaria la revisione del regime onerato attualmente imposto sui voli sardi. Inoltre deve essere sempre sottoposto a valutazioni il rapporto tra il regime imposto e l'obiettivo di garantire lo sviluppo socio economico della Regione Sardegna.

Nel corso di vari incontri tra luglio e settembre 2009 tra la Regione Sardegna ed il Ministero, sono state espresse valuta-

zioni negative sul vigente regime onerato da parte della Regione, e poiché dal 1° gennaio 2010 le funzioni e gli oneri relativi alla continuità sono trasferiti alla Regione Sardegna, in base all'articolo 1 comma 837 e 840, sono in corso di studio con la Regione Sardegna le modalità di passaggio di dette funzioni, per permettere nel più breve termine possibile una revisione dell'attuale regime onerato.

Per quanto riguarda la tassazione che grava sulla continuità territoriale sarda, si rappresenta che le tariffe indicate dal DM 103 sono già comprensive di IVA e al netto delle tasse ed oneri aeroportuali dovuti per tutte le tariffe aeree e per le tariffe delle altre continuità territoriali nazionali.

Relativamente infine alle iniziative dirette ad un diverso regime fiscale sulle tariffe dei voli sardi, si conferma la disponibilità del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ad esaminare la questione di concerto con il dicastero competente.

ALLEGATO 3

5-01894 Iannuzzi: Ritardo nell'introduzione del nuovo sistema tariffario sull'autostrada Napoli-Pompei-Salerno.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

La problematica relativa all'applicazione di un sistema di tariffazione sull'autostrada Napoli Pompei Salerno, basato sull'effettivo chilometraggio percorso è attualmente all'attenzione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

In merito alla mancata adozione del nuovo sistema di esazione pedaggi sull'Autostrada A3 in concessione alla Società Autostrade Meridionali (S.A.M.) S.p.A. (attualmente gestita in sistema c.d. « aperto ») mediante differenziazione tariffaria proporzionale ai chilometri percorsi, riferita al solo traffico leggero (classe A) che utilizzi il sistema « Telepass », si chiarisce che questa non ha avuto ancora attuazione sia per motivi tecnici sia per la necessità di ulteriori verifiche.

Sono stati infatti registrati problemi di installazione dei sistemi Telepass (su 27 varchi di uscita per un totale di 66 postazioni) ed acquisizione dei necessari materiali, nonché di verifica nel funzionamento dei nuovi apparati, che andranno opportunamente testati.

Si è reso necessario, altresì, valutare diverse ipotesi di pedaggiamento, al fine di individuare quella più vantaggiosa per l'utenza, sulla quale andrà acquisito anche l'assenso delle organizzazioni sindacali che temono, a causa dell'implementazione dei sistemi Telepass, riflessi occupazionali negativi.

Di recente, oltre alle ipotesi già avanzate e conosciute volte a differenziare le tariffe, è allo studio la proposta di adottare una differenziazione tariffaria articolata sull'intero arco della giornata, limitatamente ai giorni feriali.

Dal lunedì al venerdì, pertanto, si avrebbe un pedaggio di euro 1 per percorsi fino a 10 km; di euro 1,40 per percorsi da 10 a 20 km; euro 1,70 per percorsi da 20 a 30 km; e, infine, di euro 1,90 per percorsi superiori a 30 km.

In effetti, tale ultima proposta risponderebbe alle esigenze dell'utenza pendolare che si sposta per motivi di lavoro prevalentemente in giorni non festivi. Per tale ipotesi è, tuttavia, in corso una verifica sul territorio.

Nel caso non fosse possibile adottare questa ultima soluzione, resterebbe valida l'ipotesi di una differenziazione di pedaggio articolata sull'intero arco della giornata e basata su pedaggi che oscillano sempre da un minimo di euro 1 ad un massimo di euro 1,90 con la seguente ripartizione: euro 1 (per percorsi fino a 5 km.), di euro 1,30 (per percorsi da 5 a 10 Km.), di euro 1,60 (per percorsi da 10 a 20 Km.), di euro 1,70 (per percorsi da 20 a 30 Km.) e di euro 1,90 (per percorsi oltre i 30 Km.).

Ai fini dell'adozione di una delle predette ipotesi, di cui è stata verificata la compatibilità con il mantenimento dell'isointroito per la Concessionaria, sarà comunque necessario sottoscrivere anche un apposito protocollo di gestione, sulla cui stesura si sta lavorando.

All'esito, si potrà procedere all'adozione del nuovo sistema ipotizzando la data del 1° gennaio 2010, in concomitanza con i consueti adeguamenti annuali tariffari dell'intera rete autostradale.

Nelle more della definizione di tale procedura, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha avviato l'istruttoria sullo

schema di convenzione unica sottoscritto in data 28 luglio 2009 tra ANAS e la concessionaria Autostrade Meridionali.

Tale schema è stato trasmesso al CIPE per l'espressione del parere di legge. Contestualmente è stata avanzata la proposta di modifica all'articolo 14 della convenzione di concessione che potrebbe essere recepita in sede di stipula definitiva della convenzione medesima prevedendosi l'obbligo, da parte della concessionaria, di attuare entro 6 mesi dall'approvazione della convenzione, la nuova articolazione del pedaggio, per tutte le classi di veicoli, tenendo conto delle effettive percorrenze.

Si fa presente che la previsione di un nuovo sistema di pedaggiamento rispetto a quello convenzionale in vigore è stata

inserita nello schema di convenzione unica sottoscritto tra ANAS S.p.A. e Società SAM p.A. in data 28.7.2009.

Il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, nell'invio del predetto schema di convenzione al CIPE, per l'acquisizione del previsto parere, ha proposto contestualmente una ulteriore modifica al sistema di pedaggiamento da apportarsi in sede di stipula definitiva della convenzione con la SAM.

Tale proposta, che modifica l'articolo 14 della Convenzione di concessione, prevede l'obbligo da parte della Concessionaria di adottare entro sei mesi dall'approvazione della convenzione stessa la nuova articolazione del pedaggio per tutte le classi veicolari sulla base delle effettive percorrenze.