

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1435

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**BASSANINI, TESTA ENRICO, AGLIETTA, RODOTÀ, TIEZZI,
SERAFINI MASSIMO, CEDERNA, VESCE, BECCHI, BALBO,
FACCIO, DIAZ, BERTONE**

Presentata il 10 agosto 1987

Abolizione dei pedaggi autostradali e rafforzamento dei servizi di vigilanza e di assistenza agli automobilisti sulle autostrade

ONOREVOLI COLLEGHI! — La necessità di politiche orientate alla riduzione dell'inquinamento e al risparmio energetico non ha bisogno di essere illustrata. È invece importante sottolineare come politiche di questo tipo possono essere condotte anche mediante l'introduzione di alcune parziali innovazioni che sarebbe sbagliato ritenere irrilevanti a causa della loro ridotta dimensione. La presente proposta di legge rappresenta un tentativo di coniugare le esigenze predette ad altre riconducibili alla possibilità di ridurre i disagi arrecati ai cittadini, particolarmente nei periodi di ferie e di spostamenti collettivi, dal vigente sistema di pagamento dei pedaggi autostradali. Le

immagini di « code » interminabili ai caselli autostradali, in entrata e in uscita, sono ormai usuali e le iniziative di promozione di partenze e ritorni « intelligenti » non valgono a ridurre che limitatamente il disagio degli utenti. A questo deve essere aggiunto che le code chilometriche producono non trascurabili effetti in termini di spreco energetico e di inquinamento atmosferico. Inoltre, il sistema dei pedaggi impedisce di realizzare razionali interconnessioni tra la viabilità ordinaria e quella autostradale: basti l'esempio dell'autostrada Bologna-Bari e della superstrada Cesena-Perugia-Orte; la necessità di transitare dal casello di Cesena impone agli automobilisti provenienti da

(o diretti a) Bologna, Milano, Verona, Venezia e Trento un giro vizioso di oltre trenta chilometri che, di fatto, limita la utilizzazione della superstrada in alternativa al tratto autostradale suddetto.

L'abolizione dei pedaggi consentirà dunque di realizzare una più organica programmazione del sistema delle infrastrutture viabilistiche e di trasporto. E, insieme, disincentiverà la costruzione di nuove opere autostradali, non potendosi più calcolare il gettito dei pedaggi tra le fonti disponibili per l'ammortamento degli investimenti in materia.

In considerazione di queste molteplici ragioni, con questa proposta di legge si sopprimono i pedaggi autostradali e si provvede alla sostituzione dei proventi delle società concessionarie mediante trasferimenti a carico del bilancio dello Stato, a loro volta « coperti » dal maggiore gettito derivante dall'adeguamento delle aliquote delle imposte di fabbricazione sul gasolio per autotrazione (per il 60 per cento) e sulla benzina (40 per cento), con esclusione di quella senza piombo. Quest'ultima misura — come è evidente — è modulata in modo da produrre gradualmente effetti di disincentivazione del trasporto su gomma delle merci non deperibili sulle lunghe distanze e dell'uso del gasolio, notoriamente più inquinante delle benzine, per i veicoli adibiti a trasporto privato di persone. La misura non comporta effetti inflazionistici, perché, nel complesso, l'incremento assai modesto del prezzo dei carburanti per autotrazione è

compensato dalla soppressione dei pedaggi autostradali.

La soluzione qui indicata, per la sostituzione del gettito dei pedaggi va confrontata con una diversa ipotesi: quella dell'introduzione di una tassa di circolazione autostradale annuale o semestrale. Ma l'introduzione di una simile tassa comporta oneri di esazione e di vigilanza e controllo: soprattutto può determinare, come è avvenuto nell'esperienza svizzera, un artificiale incremento della circolazione autostradale, dovuta all'esigenza di « ammortizzare » l'ammontare della tassa con un maggior numero di percorsi. L'incremento dell'imposta di fabbricazione sui carburanti, viceversa, contribuisce al contenimento dell'incremento della circolazione automobilistica.

La proposta prevede anche la riqualificazione professionale del personale attualmente impiegato all'esazione dei pedaggi autostradali, il quale potrà essere messo in grado di svolgere attività di manutenzione delle autostrade, di vigilanza e di assistenza agli automobilisti.

Nei termini anzidetti, il provvedimento che proponiamo al vostro esame, onorevoli colleghi, può anche contribuire ad alleviare il sacrificio di vite umane che ogni anno si celebra tragicamente sulle autostrade: diminuiranno infatti gli ingorghi e i ritardi, che provocano assai spesso corse sconsiderate per recuperare il tempo perduto; e aumenterà la vigilanza e l'assistenza agli automobilisti, senza alcun costo aggiuntivo per lo Stato, né per gli utenti nel loro complesso.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. A partire del primo luglio 1988, sono soppressi i pedaggi autostradali. Il relativo apporto alle entrate delle società concessionarie è sostituito da trasferimenti a carico del bilancio dello Stato, mediante l'istituzione di apposito capitolo di spesa nello stato di previsione del Ministero del tesoro. La misura dei trasferimenti è determinata con decreto del Ministro del tesoro sulla base di una stima effettuata tenendo conto della prevista evoluzione del gettito dei pedaggi.

2. Le società concessionarie, anche in collaborazione con le regioni, realizzano programmi di formazione professionale diretti alla riqualificazione funzionale del personale attualmente addetto all'esazione dei pedaggi autostradali al fine di renderlo, complessivamente, idoneo allo svolgimento di compiti di vigilanza sulle autostrade e assistenza agli automobilisti.

ART. 2.

1. A partire dal 1° luglio 1988 l'imposta di fabbricazione e la corrispondente sovrimposta di confine sulla benzina, con esclusione della benzina super senza piombo e le aliquote agevolate dell'imposta di fabbricazione e della corrispondente sovrimposta di confine prevista dalla lettera F), n. 1), della tabella B allegata al decreto-legge 23 ottobre 1964, n. 989, convertito, con modificazioni, dalla legge 18 dicembre 1964, n. 1350, come sostituita dalla tabella allegata alla legge 19 marzo 1973, n. 32, da ultimo modificata dall'articolo 1 del decreto-legge 2 settembre 1987, n. 365, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 ottobre 1987, n. 49, per gli oli da gas da usare come combustibili, limitatamente a quelli destinati all'uso per autotra-

zione, sono aumentate nella misura determinata con decreto del Ministero delle finanze per un importo equivalente a quello stimato necessario per la integrale copertura dell'onere derivante dall'attuazione delle disposizioni di cui all'articolo 1, per il 60 per cento mediante l'incremento del gettito dell'imposta e corrispondente sovrimposta sugli oli da gas per autotrazione, e per il 40 per cento mediante l'incremento del gettito dell'imposta e corrispondente sovrimposta sulla benzina.