

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1840

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**CERVETTI, RIDI, PETROCELLI, BORGHINI, CANNELONGA,
RONZANI, CIAFARDINI, CHELLA, ANGELINI GIORDANO, CIOCCI
LORENZO, MENZIETTI, MANGIAPANE, FAGNI, MOMBELLI**

Presentata il 7 novembre 1987

**Abolizione del pedaggio sull'intera rete autostradale e
fiscalizzazione delle corrispondenti entrate**

ONOREVOLI COLLEGHI! — La riscossione dei pedaggi costituisce un modo superato, irrazionale e improprio per finanziare le autostrade, che poteva avere una giustificazione quando le autostrade esistevano in poche regioni, venivano usate limitatamente e costituivano un « privilegio » per i relativamente pochi utenti.

Ora, i pedaggi vanno eliminati per almeno tre ragioni. In primo luogo, non garantiscono né la sicurezza, né altre esigenze degli utenti. I danni economici (consumo di carburante, usura dei veicoli, ecc.) derivanti dalle barriere e dalle conseguenti soste sono stati calcolati da recenti studi (Touring Club Italiano) in 700 miliardi di lire annui. A fronte di questo, per il 1986, si registra

un introito da pedaggio per le società autostradali di 2.198 miliardi di lire e una spesa per il personale di 699 miliardi di lire. Già da questi dati si evince, oltre alla incongruità economica, la irrazionalità del sistema. Si devono — poi e soprattutto — considerare i danni e gli svantaggi per l'ambiente (maggior inquinamento) e per le persone (*stress*; insalubrità dell'ambiente che agisce su utenti e personale di servizio), i quali sono causa di insicurezza e di altri guai. Questa prima è la ragione strutturale che induce alla eliminazione dei pedaggi.

In secondo luogo, va tenuta presente una ragione più ampia, di carattere europeo. Infatti, il sistema autostradale italiano è parte di quello europeo e anche il

suo finanziamento deve corrispondere alla evoluzione in atto o prevedibile della politica comunitaria in generale e a quella del trasporto « continentale » in particolare.

Recentemente — 16 settembre 1987 — il Parlamento europeo ha approvato una risoluzione in cui, nel quadro di una proposta volta a far sì che « entro il 1992 (anno di entrata in vigore del "mercato unico" — n.d.a.) si compia un primo passo per l'istituzione di un sistema comune di tariffazione delle infrastrutture stradali », e in cui si auspica l'eliminazione pur in maniera graduale, « di tutte le forme di pedaggio sulle autostrade ad eccezione di infrastrutture molto costose quali tunnel e ponti ». Una tale posizione è del tutto coerente con i principi della « libera circolazione » e dell'« Europa dei cittadini ».

In terzo luogo, l'attuale sistema impositivo mediante i pedaggi — in quanto « generalizzato » — è quanto meno discutibile anche sul piano costituzionale, poiché si configura, più che come un prezzo per un servizio, come una tassa *ad hoc*.

Naturalmente l'abolizione dei pedaggi pone il problema della ricerca di altre fonti per garantire sia la copertura finanziaria generale, sia quella delle società private. Per risolvere un tale problema si ritiene opportuno seguire la strada della fiscalizzazione e agire sia attraverso il bollo di circolazione, che attraverso l'imposta sul carburante. Inoltre, e in sede europea, l'Italia deve richiedere la costituzione di un « fondo di compensazione » per far fronte alla oggettiva differenza dei costi di costruzione e di manutenzione delle autostrade.

Un riordino di questa natura nel finanziamento autostradale deve costituire l'occasione per eliminare storture, ineguaglianze e altri intoppi nell'intero sistema (mezzi di trasporto per persone e merci, convenzioni, ecc.) e deve tener conto delle diverse condizioni di partenza (regioni non servite come la Sardegna, ecc.).

In sostanza, si propone che lo Stato, attraverso la « fiscalizzazione dei pe-

daggi », garantisca per sé e per il sistema autostradale il mancato introito opportunamente indicizzato (come previsto dall'articolo 2). Ovviamente, ciò potrà valere per un certo numero di anni, trascorsi i quali si dovrà tener conto dei vantaggi acquisiti (diminuzione o trasferimento dei costi di riscossione) con il nuovo sistema di finanziamento e di altro ancora.

In effetti, si dovranno via via considerare le modificazioni nell'intero sistema di tariffazione comunitario (con l'eventuale creazione del « fondo di compensazione ») e nell'assetto proprietario (scadenza delle convenzioni con le varie società). Si dovrà aver presente anche la possibilità di introdurre per gli autoveicoli provenienti da vari paesi stranieri e in transito sulle autostrade nazionali un apposito contrassegno dal quale risulti il pagamento di una tassa e la indicazione del periodo di validità. L'emanazione dei provvedimenti relativi è delegata al Governo (articolo 4). Più in generale, e tenuto conto delle difficoltà di applicazione della presente proposta, si delega al Governo la definizione, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge delle soluzioni che si renderanno necessarie nell'ambito finanziario e normativo, fermo restando che lo stesso Governo è tenuto a riferire annualmente al Parlamento in merito alle decisioni prese o da prendere (comma 2 dell'articolo 4).

A tutto il personale attualmente addetto alla riscossione dei pedaggi dovranno essere assicurati l'impiego, il posto di lavoro e più adeguate mansioni. Con l'opportuna riqualificazione e l'elevamento della professionalità una buona parte del personale potrà essere impegnata nel miglioramento del servizio (sicurezza, informazione, ecc.); fatte salve le esigenze di gestione e il relativo impiego, un'altra parte minore potrà essere trasferita, ove occorra, ad altre « amministrazioni » concernenti, per esempio, il sistema stradale o dei trasporti. Si potranno stabilire limiti all'avvicendamento e al recupero del *turn over* tenendo conto

degli organici necessari. In ogni caso, dovrà essere assicurato a tutti il posto di lavoro e la possibilità di un miglior impiego. Le decisioni vanno assunte in accordo con le organizzazioni sindacali e sulla base del consenso degli interessati (articoli 6 e 7).

Nelle fasi di avvio del nuovo sistema di riscossione del pedaggio, lo Stato e le società autostradali dovranno collaborare per adeguare le decisioni alle capacità

finanziarie che si verranno progressivamente a determinare. Per superare le prime esigenze lo Stato dovrà comunque prevedere nel proprio bilancio un fondo per anticipare le spese relative al personale, ai nuovi servizi e ai rimborsi che si verificheranno nel primo anno di applicazione della legge (articoli 8 e 9).

Convinti della necessità del provvedimento che proponiamo, auspichiamo il vostro positivo contributo.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Finalità).

1. Al fine di adeguare il costo e le modalità di offerta dei grandi servizi nell'ambito dei Paesi della Comunità economica europea e di agevolare una maggiore speditezza nei trasporti, riducendo in pari tempo le occasioni di inquinamento e di danneggiamento alla salute della persona, sono aboliti, entro il 1992, i pedaggi autostradali sull'intera rete nazionale.

2. Dalla liberalizzazione dei pedaggi sono esclusi i valichi di frontiera in galleria ed altri tipi di collegamento soggetti a particolari disposizioni.

ART. 2.

(Tassa sostitutiva).

1. Le mancate entrate sono compensate mediante l'introduzione di una tassa annuale sul bollo di motoveicoli oltre 300 c.c., di autovetture e mezzi di trasporto su gomma, nonché di un aumento dell'imposta sul costo dei carburanti.

ART. 3.

(Modalità di rimborso).

1. Le somme introitate dal Ministero delle finanze ai sensi dell'articolo 2 sono iscritte in apposito capitolo del bilancio dello Stato e trasferite semestralmente alle società autostradali, secondo parametri determinati in via amministrativa.

ART. 4.

(Norme regolamentari).

1. Il Governo è autorizzato ad emanare specifici decreti per la definizione

degli aspetti finanziari e normativi di cui agli articoli 2 e 3, nonché a prendere ogni altro provvedimento che si renda necessario per l'attuazione della presente legge.

2. Allo scopo di cui al comma 1, il Governo presenta al Parlamento una relazione annuale sull'attività svolta e sulle esigenze da soddisfare negli anni successivi.

ART. 5.

(Mobilità del personale).

1. Il personale attualmente addetto alla riscossione è adibito, in parte e previa contrattazione con le organizzazioni sindacali di categoria, a compiti di rilevamento statistico, di informazione, di sicurezza e di gestione degli uffici o servizi esistenti e da istituire.

2. Le unità in soprannumero sono assegnate, a richiesta e nel rispetto della professionalità acquisita, al comparto della pubblica amministrazione, tenendo conto delle norme sulla mobilità previste dall'articolo 6 del decreto del Presidente della Repubblica 1° febbraio 1986, n. 13.

3. Nei casi previsti dai commi 1 e 2, sono organizzati specifici corsi di riqualificazione ed aggiornamento.

ART. 6.

(Dimissioni volontarie).

1. Il personale che desidera rassegnare le dimissioni dalla società autostradale presso la quale presta servizio può chiedere un premio di fine rapporto, proporzionale alla anzianità di servizio, e l'immediata erogazione della indennità di buonuscita.

2. Sono fatte salve eventuali disposizioni più favorevoli in vigore nel settore.

ART. 7.

(Prepensionamento).

1. Entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, il perso-

nale che ha maturato venti anni di servizio continuativo può chiedere di essere collocato anticipatamente a riposo con l'attribuzione di cinque anni di anzianità convenzionale, da sommare a quelli effettivamente maturati ai fini del trattamento di quiescenza.

ART. 8.

(Norme transitorie).

1. Nel periodo intercorrente fra la data di entrata in vigore della presente legge e il 1° gennaio 1993 si procede per fasi alla eliminazione delle riscossioni dei pedaggi autostradali, garantendo, mediante un apposito fondo, l'equilibrio fra il nuovo fabbisogno delle società autostradali e i fondi disponibili del bilancio dello Stato sulla base di quanto disposto dagli articoli precedenti.

ART. 9.

(Norma finanziaria).

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato in lire 2.200 miliardi in ragione d'anno, si provvede mediante utilizzo delle maggiori entrate contemplate all'articolo 2.

2. Il Ministro delle finanze, con proprio decreto, fissa annualmente le misure delle tasse annuali e delle imposte di fabbricazione di cui all'articolo 2.