

CAMERA DEI DEPUTATI N. 494

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

AIMONE PRINA, ARRIGHINI, BONATO, FLEGO, MAGNABOSCO, MAGRI, PROVERA, BISTAFFA, ZENONI, SIGNORINI, MONTANARI, DALLARA, HÜLLWECK, CAVALIERE, DOZZO, FONTAN, MALAN, GRUNETTI, MENEGON, BOSISIO, CARTELLI, STROILI, BATTAGLIA, NICCOLINI, SALINO, CASTELLAZZI, FAVERIO, MOLGORA, BONAFINI

Abolizione del pedaggio sulla rete autostradale

Presentata l'11 maggio 1994

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presenza di barriere autostradali per l'esazione del pedaggio è per sua natura in antitesi al concetto stesso di « autostrada ».

L'« autostrada » si caratterizza come collegamento viario ad alta intensità di scorrimento con il precipuo scopo di abbreviare i tempi di percorrenza non tanto per mezzo di elevate velocità possibili, peraltro sanzionate dal vigente codice della strada, ma in quanto sistema chiuso, totalmente indipendente dalla normale viabilità.

Ebbene, le barriere di riscossione inficiano all'origine queste prerogative disattendendo le aspettative dell'utenza in quanto ostacoli artificiali al libero flusso veicolare.

Le conseguenze sono, crediamo, note a tutti. Lunghissime ed estenuanti attese

alle stazioni che determinano un insopportabile costo sociale in termini di tempo, spreco di energia non rinnovabile, usura dei mezzi meccanici, *stress* agli utenti; con un danno economico per la collettività che possiamo stimare, senza tener conto del grave pregiudizio ambientale, dovuto alla concentrazione dei gas di scarico inquinanti, in circa 1.600 miliardi di lire annui, a fronte di entrate per 3000 miliardi e retribuzioni al personale di esazione per 700 miliardi.

E la situazione è più penalizzante laddove è maggiore la richiesta di mobilità legata al sistema produttivo.

Sulla città di Milano (come ampiamente documentato da *Quattroruote*, indubbiamente autorevole pubblicazione non solo a livello nazionale), capitale economica e centro di una regione, la Lom-

bardia, indiscutibilmente dinamica e produttiva, momento trainante dell'economia italiana e prima contribuente con largo margine delle entrate dello Stato, convergono sistemi autostradali che registrano i più elevati valori di traffico. Milano, in conseguenza di quanto detto in precedenza, è costretta a sopportarne i maggiori disagi. Le « tangenziali » (est e ovest), che si dovrebbero peraltro definire « raccordi inter-autostradali », si sviluppano per 70 chilometri sui quali insistono 7 barriere di esazione e vi confluiscono 5 autostrade con elevatissimi carichi veicolari: — A1 Roma-Milano (barriera di Melegnano); A7 Serravalle-Milano (barriera di Assago); A4 Torino-Milano (barriera di Milano-Ghisolfa); A8 Laghi-Milano (barriere di Arese e Rho); A4 Brescia-Milano (barriere di Milano-est e Agrate). Il numero di veicoli per km/anno registrato nel 1984, secondo uno studio effettuato dalla regione Lombardia, è stato pari a 580 milioni. Considerando un *trend* di crescita del 6 per cento annuo, possiamo stimare un traffico attuale pari a 750 milioni di passaggi.

Poco ha contribuito a risolvere il problema la creazione di corsie preferenziali per pagamento con la tessera magnetica. Il tempo medio di esazione del pedaggio è, considerato il tempo di decelerazione dalla velocità massima consentita a zero e il tempo di accelerazione da zero alla massima, di circa 80 secondi con il sistema tradizionale e di 65 secondi per pagamento

con la tessera. Rimangono ovviamente inalterati i tempi di decelerazione e di accelerazione. Si evince pertanto che anche una estensione generalizzata di quest'ultimo sistema di esazione si presenta problematica all'atto pratico. È semplicemente la presunzione di razionalizzare un sistema che è irrazionale per sua natura.

Occorre poi tenere presente che il sistema di pagamento del pedaggio non è applicato dovunque. In particolare nel Mezzogiorno esiste una rete di oltre 800 chilometri di autostrade gestita direttamente dallo Stato, che è a carattere gratuito per l'utenza. Ciò è una fonte di discriminazione fra i cittadini dello Stato rispetto all'uso di un bene analogo.

La copertura dei proventi, a causa della mancata esazione del pedaggio disposta dalla presente proposta di legge, viene assicurata mediante trasferimento alle società concessionarie di una percentuale detratta dalle somme introitate dalle imposte di fabbricazione sugli oli minerali e loro derivati.

Il personale attualmente impiegato nelle operazioni di esazione del pedaggio autostradale sarà riqualificato per svolgere altre mansioni all'interno delle società concessionarie. È previsto altresì, che le unità in soprannumero vengano collocate, su richiesta e sempre dopo adeguata riqualificazione professionale, nelle amministrazioni degli enti locali o statali di residenza degli interessati.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. Entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge sono soppressi tutti i pedaggi autostradali dell'intera rete nazionale, ad eccezione dei valichi di confine in galleria o su viadotto per i quali è previsto il pagamento, ai sensi di convenzioni tra l'Italia e lo Stato estero confinante.

2. La disposizione di cui al comma 1 si applica altresì alle bretelle di collegamento, alle tangenziali, ai raccordi autostradali e ad ogni parte integrante ed imprescindibile rispetto al sistema autostradale comunque definita per i quali viga, alla data di entrata in vigore della presente legge, una qualsivoglia forma di pedaggio.

ART. 2.

1. I proventi delle società autostradali derivanti dai pedaggi soppressi ai sensi dell'articolo 1 sono surrogati mediante trasferimenti da parte del Ministero delle finanze a valere sull'ammontare degli introiti derivanti dall'imposta di fabbricazione sugli oli minerali e loro derivati. Tali trasferimenti sono ripartiti in ragione dei chilometri di rete in esercizio alle società concessionarie, della popolazione residente nelle regioni interessate ai tratti autostradali e della densità veicolare della regione.

2. L'erogazione dei contributi a favore delle società concessionarie viene effettuata in rate bimestrali di pari importo relative all'anno di esercizio finanziario.

3. Dalla data di entrata in vigore della presente legge, cessano di avere efficacia le convenzioni stipulate sulla base delle leggi 21 maggio 1955, n. 463, 24 luglio 1961, n. 729, e 28 marzo 1968, n. 385.

ART. 3.

1. Il personale attualmente addetto all'esazione dei pedaggi viene adibito, tenendo conto della professionalità acquisita, a mansioni di altra natura secondo programmi e necessità delle società concessionarie.

2. Le unità di personale che risultassero in soprannumero vengono assegnate, dopo opportuni corsi di riqualificazione, ove necessario, alle amministrazioni dello Stato e degli enti locali nei comuni o nelle province di residenza degli interessati.

ART. 4.

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, pari a lire 2.500 miliardi per ciascuno degli anni 1994, 1995 e 1996, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1994-1996, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per il 1994, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero del tesoro.

2. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.