

CAMERA DEI DEPUTATI N. 138

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

ARTIOLI, RENZULLI

Procedure di pagamento per la circolazione
senza barriere sul sistema autostradale

Presentata il 23 aprile 1992

ONOREVOLI COLLEGHI! — Sono noti a tutti i grossi disagi e disfunzioni che subiscono gli utenti sulle autostrade italiane, dovuti sia al sistema di esazione del pedaggio, sia per le strutture inadeguate alle esigenze del traffico.

L'attuale sistema di esazione dei pedaggi, è unanimemente riconosciuto, rappresenta una delle cause primarie delle ricorrenti « code » chilometriche, soprattutto nei periodi cosiddetti « caldi » coincidenti con gli orari di traffico lavorativo e pendolare ed in occasione dei grandi esodi. Tutto ciò comporta gravi disfunzioni a tutto il sistema autostradale, facendo venire meno la concorrenzialità fra

le reti ordinarie, soggette ad attraversamenti di centri urbani con conseguenti rallentamenti, e la rete autostradale che, invece, dovrebbe essere libera da ingorghi.

Importanti categorie, quali gli autotrasportatori, si trovano spesso ingabbiati in lunghi incolonnamenti e ciò provoca gravi diseconomie che vengono poi scaricate sui prezzi al dettaglio, alimentando fenomeni inflazionistici.

È inoltre statisticamente provato che numerosi incidenti avvengono proprio a seguito di lunghi incolonnamenti, soprattutto all'ingresso delle autostrade, quando gli autisti — siano essi alla guida di una macchina o di un potente TIR — sono

istintivamente spinti a recuperare il tempo perso in coda elevando la velocità.

Oltre ai già citati argomenti vanno ricordate le direttive della CEE: questa, in armonia con l'istituzione del mercato unico commerciale, sollecita tutti i Paesi membri ad uniformarsi ad un sistema di pedaggio che elimini le barriere. In tale ottica va inquadrata la direttiva 93/89/CEE, del Consiglio, del 25 ottobre 1992 che ha istituito l'Eurobollo, cioè il bollino europeo per l'uso delle autostrade in quei Paesi (Germania, Olanda, Belgio, Lussemburgo, Gran Bretagna, Danimarca) ove sinora non vigevano i pedaggi. Gli altri Stati membri ove attualmente vigono sistemi di pedaggio (Italia, Francia, Grecia, Spagna, Portogallo) sono stati invitati ad introdurre tale pratico sistema di esazione, seppure per il momento non obbligati.

È comunque certo che l'Italia si trova fra le situazioni più difficili, sia per l'ampiezza della rete autostradale sia per la forte differenza esistente, soprattutto per la manutenzione del manto, fra la rete ordinaria e quella autostradale a pedaggio; proprio per questo è richiesto un pagamento di pedaggio per garantire un'efficienza ad un sistema offerto in alternativa al sistema ordinario.

Va però sottolineato che in tutti questi anni le società di gestione della rete autostradale si sono esclusivamente limitate a garantire l'efficienza e la pulizia del manto stradale (va ricordato che in occasione delle copiose precipitazioni nevose del 1985 l'unico sistema che funzionava per garantire la mobilità era quello autostradale), mentre non si è proceduto a creare strutture e servizi al traffico ed all'utenza: sono carenti i servizi informativi; sono carenti le strutture di pronto intervento per qualunque guasto possa capitare negli orari fra le ore 17.00 e le ore 07.00; sono del tutto inadeguati i servizi di coordinamento delle operazioni di soccorso in caso di incidenti; è mancata, in sintesi, un'iniziativa di predisposizione di servizi oggi più che mai necessari e che vengono sollecitati sia dalle associazioni di categoria, l'ACI e gli autotrasportatori,

sia dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori, che chiedono una riqualificazione del personale per l'istituzione di veri e propri servizi di assistenza al traffico ed all'utenza. Va infatti ricordato che, a seguito di indagini effettuate a campione sui lavoratori addetti all'esazione dei pedaggi, a causa della continua esposizione a gas di scarico e a frequenti frenate, si sono riscontrati allarmanti tassi di piombo nel sangue e di scorie tossiche e cancerogene dei ferodi.

È immediata anche la valutazione del grave danno ecologico ed ambientale che l'inquinamento, provocato da chilometriche colonne di autoveicoli con motori accesi, porta all'ambiente che circonda i caselli autostradali, che sono trasformati in vere e proprie camere a gas, trappole per chi è costretto a sostare in coda.

Un intervento, quindi, che si ponga l'obiettivo di modificare l'attuale procedura di esazione dei pedaggi rimuovendo le cause di bruschi, inutili e dannosi rallentamenti, deve coniugarsi con l'obiettivo di salvaguardare e migliorare l'efficienza dell'attuale sistema autostradale, garantendo, quindi, quei flussi economici all'attuale sistema che è già altamente professionalizzato e su cui sono possibili interventi tendenti ad ottimizzare il servizio, salvaguardando la salute e l'occupazione dei lavoratori dipendenti e soddisfacendo le giuste richieste di tutta l'utenza della rete autostradale, che ormai sembra ammontare a quasi 100 milioni di utenti.

La presente proposta di legge si pone quindi l'obiettivo di modificare l'attuale sistema di pedaggio tramite il pagamento di una forma di abbonamento con varie scadenze temporali atte a garantire e non penalizzare anche le utenze occasionali.

Attraverso il preventivo accordo con le parti sociali sarà possibile, per mezzo della riqualificazione del personale, prevedere l'istituzione di un servizio di assistenza all'utenza che viene richiesto per legge alla società di gestione.

Sulla base dell'esperienza svizzera ed allo scopo di prevenire la circolazione di veicoli sprovvisti di contrassegno o con contrassegno improprio (ad esempio un

TIR con il contrassegno di una autovettura) il « bollino » ed il « ticket quotidiano » da esporre sul parabrezza dovranno avere forma e/o colore diverso per ognuna delle sette classi di esazione, dovranno contenere una banda magnetica (contenente i dati del bollino — durata e scadenza) individuabile da lettori ottici posti all'ingresso delle autostrade ed infine il bollino, di materiale plastico ed adesivo sul davanti, dovrà contenere l'indicazione, in apposito riquadro e con inchiostro indelebile, della targa del veicolo.

Questi accorgimenti, uniti a controlli periodici effettuati all'ingresso delle autostrade o delle rampe di accesso dalle Forze dell'ordine e da parte del personale attualmente addetto a riscuotere i pedaggi, renderanno praticamente impossibile l'evasione della tassa.

Attualmente l'esazione del pedaggio ai caselli (oltre un miliardo di operazioni manuali di esazione all'anno) rappresenta un « costo » insostenibile per la collettività (il costo del personale addetto in via diretta o indiretta all'esazione più quello delle strutture — caselli — assorbe circa 1/3

dei ricavi dei pedaggi); questo fatto sottrae preziose risorse per la manutenzione e l'ampliamento della rete autostradale (con il caso estremo della autostrada Torino-Milano che nel corso del 1991 ha richiesto per manutenzione solo il 10 per cento dei ricavi) spingendo le società concessionarie a chiedere continui ed ingiustificati aumenti dei pedaggi.

La « Viacard » ed il « Telepass » proposte quale soluzione al problema delle code ai caselli sono in grado di attenuarlo ma non di risolverlo; il secondo richiede nuovi investimenti improduttivi, di cui non beneficia l'utenza in termini di migliorie della rete, dell'ordine di centinaia di miliardi (ed infatti le concessionarie ne hanno subordinato l'installazione generalizzata a nuovi aumenti tariffari) ed entrambi non sono graditi all'utenza saltuaria, quella che crea le code in occasione dei grandi esodi, perché comportano ulteriori spese in aggiunta ai pedaggi più cari d'Europa (abbonamento annuo: Lire 25.000; spese bancarie: 3.500 ad operazione circa).

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. I veicoli a motore ed i rimorchi, di qualsiasi cilindrata e tonnellaggio, che circolano sulle autostrade nazionali ed in concessione, sono assoggettati ad un pedaggio secondo gli importi e le modalità previste nella tabella A allegata alla presente legge.

ART. 2.

1. Sono esenti dall'obbligo del pedaggio:

- a) i veicoli con targhe militari;
- b) i veicoli della Polizia di Stato;
- c) i veicoli della Guardia forestale;
- d) i veicoli dei Vigili del fuoco;
- e) i veicoli della Croce rossa.

ART. 3.

1. La prova del pagamento è costituita da un contrassegno autoadesivo che deve essere apposto, per gli autoveicoli e gli autocarri, direttamente sul bordo sinistro del lato interno del parabrezza o dietro lo specchietto retrovisore interno; per i motocicli deve essere esibito se richiesto dal personale predisposto o dagli organi di polizia competenti. Il contrassegno adesivo, in materiale plastico, deve avere forma e/o colore diverso per ognuna delle sette classi di esazione di cui alla tabella A allegata alla presente legge, deve contenere una banda magnetica, contenente i dati del bollino, la durata e la scadenza, individuabile da lettori ottici posti all'ingresso delle autostrade. Sul contrassegno dovrà altresì essere riportata, in apposito riquadro e con inchiostro indelebile, la targa del veicolo.

ART. 4.

1. I controlli sulla validità del contrassegno di cui all'articolo 3 sono eseguiti in modo casuale lungo tutta la rete autostradale, presso le aree di servizio e di parcheggio o presso le rampe di uscita della rete autostradale, escluso il sistema delle tangenziali, dagli organi di polizia competenti e da personale della società di gestione a tale funzione preposto.

ART. 5.

1. Il conducente che circola su una autostrada con veicolo sprovvisto di contrassegno valido o che utilizza abusivamente il contrassegno, è punito con una multa pari a due volte la tassa annuale dovuta. La multa è comprensiva inoltre della tassa per l'anno solare in corso.

ART. 6.

1. In caso di provata recidiva attraverso i controlli amministrativi, si procede all'inoltro di denuncia alle autorità competenti ed all'immediata confisca del mezzo.

ART. 7.

1. La Società Autostrade rilascia i contrassegni. Essa riscuote il pedaggio per i veicoli su tutto il territorio nazionale presso gli uffici e sportelli preposti, ovvero presso le rivendite autorizzate.

ART. 8.

1. La vendita dei contrassegni per i veicoli stranieri che intendono circolare sul territorio nazionale è effettuata al confine presso gli uffici della Società Autostrade, oppure all'estero con accordi bilaterali con le organizzazioni automobilistiche.

ART. 9.

1. La Società Autostrade, che ha in gestione la riscossione della tassa, è direttamente responsabile:

a) della manutenzione ordinaria e straordinaria dei manufatti autostradali e della garanzia di tutte le strumentazioni di soccorso e pronto intervento;

b) del primo intervento e del coordinamento delle operazioni di soccorso stradale in caso di incidenti, dello sgombero di eventuali automezzi, della pulitura del manto autostradale, nonché del controllo e smaltimento del traffico;

c) dell'efficienza del sistema di informazione all'utenza, ordinaria e straordinaria;

d) del mantenimento in perfetta efficienza della rete autostradale, intervenendo prontamente a ripulire il manto in caso di perturbazioni nevose, di ghiaccio e di fenomeni extra-meteorologici e garantendo comunque la pulizia e l'efficienza del manto medesimo;

e) dell'apertura, presso tutte le aree di parcheggio e di servizio, di appositi uffici di informazione e documentazione, per gli utenti italiani e stranieri.

ART. 10.

1. Tutte le procedure cui sono tenute le società autostradali così come elencate nell'articolo 9, devono essere garantite con personale dipendente ed in casi eccezionali ricorrendo a terzi per i soli interventi di macchinari e personale specializzato.

ART. 11.

1. È istituito il « Servizio di assistenza all'utenza e di controllo del traffico ». Tale servizio è effettuato da personale dipendente delle società di gestione.

2. Il personale è adibito:

a) alla verifica costante del manto autostradale e dei servizi di sicurezza;

b) al controllo dei bolli indicanti l'avvenuto pagamento del pedaggio ed, in caso contrario, al rilevamento dei dati del contravventore, da trasmettersi agli uffici amministrativi delle società per i relativi adempimenti;

c) a tutti i servizi informativi per l'utenza inerenti la situazione del traffico, la presenza di lavori in corso, rallentamenti ed altre evenienze, collocati lungo tutta la rete autostradale, all'organizzazione ed al coordinamento delle operazioni di soccorso in caso di incidenti, al controllo e smaltimento del traffico;

d) alla riscossione della tassa autostradale presso gli appositi uffici o sportelli predisposti lungo la rete autostradale e nei centri urbani.

ART. 12.

1. Alle società concessionarie è garantito un introito pari alle entrate provenienti dal pedaggio autostradale registrate dalle singole società a consuntivo dell'anno d'esercizio 1992, incrementato annualmente del tasso d'inflazione registrato.

ART. 13.

1. I proventi derivanti dal pedaggio autostradale, stornati dalle quote da ripartire fra le società concessionarie, sono destinati, in armonia con le indicazioni dei Ministeri interessati, alla progettazione di nuove tratte autostradali, alla progettazione di sistemi per la sicurezza stradale, per la prevenzione, per l'informazione all'utenza.

ART. 14.

1. Al coordinamento delle iniziative, delle attività e delle risorse definite all'articolo 13 è preposta una Commissione composta da rappresentanti dei Ministeri dei trasporti, dei lavori pubblici e dell'am-

biente, cui partecipano rappresentanti delle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative.

ART. 15.

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

TABELLA A
(Articolo 1)

TASSA MENSILE

	Lire
	—
A) Autoveicoli sino a 1600 c.c.	70.000
B) Autoveicoli oltre i 1600 c.c.	120.000
C) Autoveicoli oltre i 9 posti	1.200.000
D) Autocarri con portata sino a 50 q.	700.000
E) Autocarri con portata da 51 q. a 100 q.	850.000
F) Autocarri con portata oltre i 100 q.	1.300.000
G) Motoveicoli	35.000

TASSA TRIMESTRALE

	Lire
	—
A) Autoveicoli sino a 1600 c.c.	180.000
B) Autoveicoli oltre i 1600 c.c.	280.000
C) Autoveicoli oltre i 9 posti	2.800.000
D) Autocarri con portata sino a 50 q.	1.800.000
E) Autocarri con portata da 51 q. a 100 q.	2.000.000
F) Autocarri con portata oltre i 100 q.	3.000.000
G) Motoveicoli	90.000

TASSA SEMESTRALE

	Lire
	—
A) Autoveicoli sino a 1600 c.c.	240.000
B) Autoveicoli oltre i 1600 c.c.	400.000
C) Autoveicoli oltre i 9 posti	4.000.000
D) Autocarri con portata sino a 50 q.	2.500.000
E) Autocarri con portata da 51 q. a 100 q.	3.000.000
F) Autocarri con portata oltre i 100 q.	4.000.000
G) Motoveicoli	180.000

TASSA ANNUALE

	Lire
	—
A) Autoveicoli sino a 1600 c.c.	360.000
B) Autoveicoli oltre i 1600 c.c.	600.000
C) Autoveicoli oltre i 9 posti	6.000.000
D) Autocarri con portata sino a 50 q.	4.000.000
E) Autocarri con portata da 51 q. a 100 q.	5.000.000
F) Autocarri con portata oltre i 100 q.	6.500.000
G) Motoveicoli	180.000

TICKET GIORNALIERO A PERCORSO ILLIMITATO

Il *ticket* giornaliero a percorso illimitato è valido per le autovetture e i motoveicoli. La vendita può avvenire anche attraverso sportelli automatici. Il valore del *ticket* a percorso illimitato è così ripartito:

	Lire
	—
A) Autoveicoli sino a 1600 c.c.	12.000
B) Autoveicoli oltre i 1600 c.c.	20.000
C) Motoveicoli	10.000