

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del senatore BOSSI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 25 LUGLIO 1990

Abolizione del pedaggio sulle reti autostradali

ONOREVOLI SENATORI. — 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 disciplinate 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, credo, note a tutti. Lunghissime ed estenuanti attese alle stazioni che determinano un insopportabile costo sociale in termini di tempo/uomo, 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 1600 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», pubblicazione indubbiamente autorevole, non solo a livello nazionale) capitale economica e centro di una regione, la Lombardia, 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. E, in conseguenza a 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 Km. sui quali insistono sette barriere di esazione e confluiscono cinque 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 tessera magnetica. Il tempo medio di esazione del pedaggio, considerato il tempo di decelerazione dalla velocità massima consentita a zero e il

tempo di accelerazione da zero alla massima, è di circa 80 secondi con il sistema tradizionale e di 65 secondi per pagamento con 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 km. di autostrade gestita direttamente dallo Stato tramite l'ANAS, 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, 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 riqualficato 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 riqualficazione professionale, nelle amministrazioni dello Stato e degli enti locali di residenza degli interessati.

DISEGNO 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, ad eccezione dei valichi di confine in galleria o su viadotto per i quali è previsto il pagamento in base a convenzioni tra lo Stato italiano e lo Stato estero confinante.

2. La disposizione di cui al comma 1 concerne anche le bretelle di collegamento, le tangenziali, i raccordi autostradali e ogni parte integrante del sistema autostradale comunque definita per i quali esista una qualsivoglia forma di pedaggio.

Art. 2.

1. I mancati proventi delle società autostradali sono surrogati mediante trasferimenti da parte del Ministero delle Finanze di una percentuale da detrarsi sull'ammontare degli introiti derivanti dall'imposta di fabbricazione sugli oli minerali e loro derivati, e ripartita 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 effettuato in rate bimestrali di pari importo relativi all'anno di esercizio finanziario.

3. Sono abrogate tutte le disposizioni delle leggi 21 maggio 1955, n. 453, 24 luglio 1961, n. 729, e 28 marzo 1968, n. 385, nonché delle convenzioni stipulate sulla base di esse, incompatibili con la presente legge.

Art. 3.

1. Il personale attualmente addetto all'esecuzione 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 provincie di residenza degli interessati.

Art. 4.

1. All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, pari a lire 2.500 miliardi, si provvede mediante parziale utilizzo delle entrate di cui al capitolo 1409 «Imposta di fabbricazione sugli oli minerali, loro derivati e prodotti analoghi» del bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1990, e corrispondenti capitoli negli anni successivi.