

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XII LEGISLATURA —

N. 2117

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Presidente del Consiglio dei ministri e Ministro del tesoro

(DINI)

dal Ministro dei trasporti e della navigazione

(CARAVALE)

e dal Ministro dei lavori pubblici e dell'ambiente

(BARATTA)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 19 SETTEMBRE 1995

Conversione in legge del decreto-legge 18 settembre 1995,
n. 387, recante riduzione dei pedaggi autostradali per le
imprese che esercitano professionalmente l'attività di auto-
trasporto di cose per conto di terzi

ONOREVOLI SENATORI. - Il giorno 17 marzo 1995, a Palazzo Chigi, i rappresentanti del Governo hanno incontrato, in due distinte riunioni, rispettivamente, i rappresentanti dell'UNATRAS e del Movimento cooperativo, nonché i rappresentanti del Comitato di coordinamento ANITA, Federcorrieri, UNITAI, Federazione trasporti CGIL, CISL, UIL, in relazione al settore dell'autotrasporto merci ed hanno concordato, tra l'altro, una riduzione del 10 per cento del pedaggio autostradale notturno le cui modalità avrebbero dovuto essere definite, entro il successivo mese di aprile, con il Ministero dei lavori pubblici.

Il provvedimento è diretto ad incentivare l'utilizzazione delle autostrade durante il periodo notturno e di favorire quindi un decongestionamento delle stesse a tutto favore della sicurezza stradale.

È infatti noto che talune autostrade sono utilizzate al limite di saturazione e, quindi, in attesa di realizzare le previste opere di potenziamento, occorre agire sulla normativa.

Il ricorso alla decretazione d'urgenza deriva dal fatto che la procedura prevista dall'articolo 11, comma 2, della legge 23 dicembre 1992, n. 498, che prevedeva l'emanazione di un decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro del tesoro e con il Ministro del bilancio e della programmazione economica, conformemente alle direttive del CIPE, è risultata particolarmente complessa e tale da richiedere per la sua adozione tempi tecnici necessariamente lunghi.

La soluzione prescelta consente di dare immediata attuazione al provvedimento per verificarne l'operatività durante il periodo estivo.

Del resto, questa è sembrata la strada più corretta in relazione a quanto previsto dall'articolo 23 della Costituzione; in so-

stanza è sembrato che se nessuna prestazione personale o patrimoniale può essere imposta se non in base alla legge, di converso nessuna esenzione o riduzione di una analoga prestazione possa essere concessa se non in base ad una norma inserita in una fonte normativa del medesimo grado.

L'esigenza di evitare che del beneficio fossero ammessi a usufruirne indiscriminatamente tutti coloro che effettuano un semplice trasporto di merci, ha consigliato di limitare quest'ultimo a favore di coloro che effettuano tale servizio con veicoli appartenenti alle classi B, 3, 4 e 5.

Per ciò che attiene alla definizione delle modalità, grazie alle quali gli autotrasportatori saranno messi in grado di ottenere effettivamente la riduzione in questione, si è ritenuto che il sistema di pagamento in contanti al casello di uscita mostrasse l'inconveniente di un allungamento di tempi di pagamento e dell'orario d'uscita, necessario invece per dimostrare di aver titolo alla riduzione del pedaggio.

Allo scopo di superare questi inconvenienti è stata preferita la strada di concedere di fruire dello sconto agli autotrasportatori di merci che si avvalgono del pagamento differito, che prevede la fatturazione mensile degli importi da pagare ed il loro addebito sul conto corrente bancario dell'impresa.

Tale scelta consente anche di indurre gli autotrasportatori a preferire tale sistema di pagamento, che da un lato consente un più rapido deflusso del traffico ai caselli e dall'altro reca vantaggi sotto il profilo pratico e contabile per le imprese oltretutto rappresentare indubbiamente un possibile deterrente dell'evasione fiscale da parte di tale settore.

Il documento-fattura che mensilmente la società concessionaria invia al titolare della tessera, attualmente fornisce le indicazioni

relative alla data d'entrata e d'uscita del veicolo, la classe cui appartiene, il tratto autostradale percorso con il relativo pedaggio e l'importo complessivo totalizzato nel periodo di riferimento.

Allo stato, pertanto, occorre che le società concessionarie delle autostrade italiane adeguino il proprio sistema informatico, integrandolo con i dati che consentano di applicare la norma.

Ciò permetterà non solo di ottenere i dati necessari allo scopo, ma, contenendo una descrizione dettagliata delle prestazioni richieste dal soggetto erogatore del servizio, si inquadra perfettamente nella direzione di una maggiore chiarezza e trasparenza nella gestione dei servizi pubblici, a tutela degli utenti.

Per quanto attiene alla copertura finanziaria, l'articolo 2 del decreto-legge prevede che i corrispondenti minori introiti derivanti dalla riduzione di cui al presente de-

creto, sono rimborsabili in via provvisoria nei limiti di lire 10.500 milioni per l'anno 1995 a valere sui maggiori introiti del Fondo centrale di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane, previsti dall'articolo 11, comma 2, della legge 29 dicembre 1990, n. 407.

Appare tuttavia possibile che la riduzione delle tariffe previste dal decreto possa essere recuperato dalle società concessionarie attraverso l'adeguamento dei livelli tariffari, da prevedersi nei piani finanziari che verranno adottati in applicazione della delibera CIPE del 7 dicembre 1994.

Va rilevato, comunque, che la determinazione dell'onere è stata effettuata sulla base di una stima formulata dall'Associazione italiana società concessionarie di autostrade e trafori (AISCAT), che ha quantificato in lire 10.500 milioni annui i minori proventi nel periodo 15 agosto - 31 dicembre 1995, conseguenti al riconoscimento dell'abbuono.

RELAZIONE TECNICA

La prevista riduzione notturna delle tariffe autostradali si traduce in un minore introito per i gestori autostradali valutato in lire 10.500 milioni per il periodo di applicazione della disposizione (15 agosto - 31 dicembre 1995).

Tale importo è stato stimato sulla base dell'attuale gettito derivante dalle tariffe autostradali notturne (lire 280 miliardi su base annua, secondo dati dell'AISCAT).

Tale gettito viene a ridursi, per effetto della prevista agevolazione, del 10 per cento (lire 28 miliardi su base annua, pari a lire 10.500 milioni in relazione al periodo di applicazione di quattro mesi e mezzo).

Alle conseguenti esigenze di rimborso ai gestori autostradali si provvede utilizzando parte delle risorse affluite al Fondo di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane ai sensi dell'articolo 11, comma 2, della legge n. 407 del 1990 e a suo tempo accantonate dal Fondo stesso per il perseguimento delle finalità di cui al terzo periodo del medesimo comma, senza pertanto incidere sulle dotazioni del Fondo destinate al conseguimento dei propri scopi istituzionali.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. È convertito in legge il decreto-legge 18 settembre 1995, n. 387, recante riduzione dei pedaggi autostradali per le imprese che esercitano professionalmente l'attività di autotrasporto di cose per conto di terzi.

2. Restano validi gli atti ed i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi ed i rapporti giuridici sorti sulla base del decreto-legge 18 luglio 1995, n. 290.

Decreto-legge 18 settembre 1995, n. 387, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 219 del 19 settembre 1995.

Riduzione dei pedaggi autostradali per le imprese che esercitano professionalmente l'attività di autotrasporto di cose per conto di terzi

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 77 e 87 della Costituzione;

Ritenuta la straordinaria necessità ed urgenza di emanare disposizioni per fronteggiare il notevole traffico di autovetture e di veicoli adibiti al trasporto di merci sull'intera rete autostradale e per incentivare l'utilizzazione delle autostrade durante il periodo notturno, al fine di favorire un decongestionamento delle stesse nelle ore di maggior traffico con innegabili vantaggi a favore della sicurezza stradale;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 15 settembre 1995;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri e Ministro del tesoro e dei Ministri dei trasporti e della navigazione e dei lavori pubblici e dell'ambiente;

EMANA

il seguente decreto-legge:

Articolo 1.

1. I pedaggi autostradali per i veicoli appartenenti alle classi B, 3, 4 e 5, che svolgono servizi di autotrasporto di cose per conto di terzi, sono ridotti, in via sperimentale dal 15 agosto al 31 dicembre 1995, del 10 per cento per i percorsi autostradali effettuati con entrata a partire dalle ore 22 ed uscita entro le ore 6.

2. Le predette riduzioni sono apportate esclusivamente per i pedaggi a riscossione differita mediante fatturazione e sono applicate direttamente dalla società concessionaria della gestione dell'autostrada all'atto dell'emissione delle relative fatture intestate a ditte che esercitano professionalmente servizi di autotrasporto di cose per conto di terzi.

3. Per l'attuazione delle disposizioni contenute nel presente articolo, le società concessionarie sono tenute ad apportare al proprio sistema informativo le necessarie integrazioni e modifiche entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto.

Articolo 2.

1. I minori introiti derivanti dalla riduzione di cui al presente decreto sono rimborsati alle società concessionarie nel limite di lire 10.500 milioni per l'anno 1995, a valere sui maggiori introiti affluiti al Fondo centrale di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane, ai sensi dell'articolo 11, comma 2, della legge 29 dicembre 1990, n. 407, a suo tempo accantonati per il decongestionamento della circolazione. I criteri e le modalità di rimborso sono fissati con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con i Ministri del tesoro e dei lavori pubblici, da emanarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto.

Articolo 3.

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 18 settembre 1995.

SCÀLFARO

DINI - CARVALE - BARATTA

Visto, il Guardasigilli: MANCUSO

