

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 347

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**TINO IANNUZZI, MARIANI, BRATTI, BRAGA, PARIS, FAMIGLIETTI,  
REALACCI, BOCCI, BONAVIDACOLA, GRASSI, BENAMATI, GINOBLE,  
OLIVERIO, D'INCECCO, CAPOZZOLO, MORASSUT**

Abrogazione dei commi da 1 a 5 dell'articolo 15 del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, concernenti l'introduzione di un pedaggio sulle autostrade e sui raccordi autostradali gestiti direttamente dalla società ANAS Spa, nonché disposizione in materia di utilizzo dei proventi delle sanzioni per violazioni del codice della strada

*Presentata il 19 marzo 2013*

ONOREVOLI COLLEGHI! — Con la presente proposta di legge intendiamo risolvere, nel modo più volte auspicato dalla Camera dei Deputati, il problema aperto con l'approvazione dell'articolo 15 del decreto-legge n. 78 del 2010, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 122 del 2010, con il quale è stata introdotta l'applicazione del pedaggio su 1.300 chilometri di autostrade e raccordi autostradali in gestione diretta da parte della società ANAS Spa, previa adozione di un decreto del Presidente del Consiglio dei

ministri di individuazione delle tratte e dei raccordi autostradali da assoggettare a pedaggio.

Com'è noto la norma, nella parte relativa all'aumento del pedaggio nelle tratte già soggette a pagamento, è stata applicata a partire dal 1° luglio 2010, con una maggiorazione tariffaria forfettaria del pedaggio riscosso ai caselli delle autostrade in concessione che si interconnettono con la rete autostradale gestita dalla società ANAS Spa ed è stata sospesa a seguito dell'accoglimento dei ricorsi presentati al

giudice amministrativo contro il primo decreto di attuazione, da parte delle province di Roma, Torino, Firenze, Rieti, Siena, Ferrara e Pescara, nonché dalla regione Toscana, dal comune di Fiano Romano (ma sono stati 41 i comuni che si sono schierati con la provincia di Roma) e dal Movimento dei cittadini.

Secondo il tribunale amministrativo regionale (TAR) del Lazio, con motivazioni condivise anche dal Consiglio di Stato, il decreto non avrebbe preso in considerazione l'esistenza di persone che percorrono le strade di interconnessione senza però entrare nelle autostrade e sarebbe stato adottato anche in violazione delle norme dell'Unione europea.

Secondo i giudici amministrativi il decreto impugnato « avrebbe individuato caselli o stazioni di esazione collocati in luoghi non direttamente o comunque non necessariamente interconnessi con tratte autostradali per le quali è stato imposto il pagamento di un pedaggio con conseguente imposizione agli automobilisti di una prestazione patrimoniale aggiuntiva che prescinderebbe dall'utilizzo in concreto del tratto viario interessato dal pedaggio », « non vi sarebbe — quindi — la necessaria ed imprescindibile corrispondenza tra chi è tenuto al pagamento del pedaggio e quanti utilizzano le tratte di strada interessate dal provvedimento ». Il TAR ha ritenuto poi fondato anche l'ulteriore motivo di ricorso secondo il quale il decreto impugnato sarebbe stato adottato in violazione delle norme dell'Unione europea, nonché della norma nazionale di recepimento delle stesse, giacché « determina forfettariamente la maggiorazione per le classi di pedaggio, a prescindere peraltro dall'effettivo uso dell'infrastruttura ».

Oltre alle giuste argomentazioni della magistratura amministrativa, che attengono ovviamente alla legittimità del provvedimento, riteniamo opportuno aggiungere che il citato articolo 15 del decreto-legge n. 78 del 2010, presupposto del decreto di cui trattasi, è ingiusto in quanto, introducendo il pedaggio, produce ricadute pesanti e molto negative

per la popolazione residente e per le economie locali, soprattutto nelle tante realtà nelle quali non esistono, nel sistema viario territoriale, funzionali e adeguate strade alternative che possono, quindi, rappresentare una funzionale e moderna alternativa alle autostrade e ai raccordi oggetto del pedaggio. Inoltre è assolutamente irragionevole e inaccettabile introdurre il pedaggio per infrastrutture i cui lavori di ammodernamento e messa in sicurezza sono ancora in corso, ovvero che presentano condizioni insufficienti e inadeguate di sicurezza e di fruibilità per i cittadini. Secondo il calcolo delle associazioni dei consumatori l'introduzione del pedaggio sui raccordi autostradali costerebbe mediamente 600 euro annui ai lavoratori pendolari. Ne deriverebbe l'introduzione di una nuova, onerosa e odiosa tassa per le famiglie italiane, per il sistema delle imprese, nonché per l'esercito dei pendolari per ragioni di studio o di lavoro, ancor più insostenibile in una fase economica così critica e dura. Non è giusto, né ragionevole pensare di « far cassa » entrando indistintamente « nelle tasche » delle persone, che ogni giorno utilizzano autostrade e raccordi in gestione diretta della società ANAS Spa, che svolgono come tali anche funzioni di viabilità ordinaria e di collegamento quotidiano.

Il Parlamento, con atti di indirizzo accolti dal Governo, ha impegnato l'esecutivo ripetutamente a retrocedere da tale ingiusta, devastante e ulteriore imposizione e a prevedere l'esclusione di nuovi pedaggi o, quantomeno, a eliminarli per tratte e raccordi autostradali interessati da una significativa percorrenza dei pendolari o a prevedere, in ogni caso, esenzioni e misure agevolative nei confronti dei cittadini residenti e delle imprese operanti sul territorio; ad oggi nessuno degli impegni presi è stato rispettato. Per questo proponiamo l'abrogazione dei commi da 1 a 5 del citato articolo 15, con la relativa copertura, mediante la riduzione lineare delle dotazioni di parte corrente di cui alla tabella C allegata alla legge 13 dicembre

2010, n. 220, nonché attraverso i proventi delle multe per eccesso di velocità. Basterebbe, infatti, applicare l'articolo 142 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di limiti di velocità, come da ultimo modificato dall'articolo 25 della legge 29 luglio 2010, n. 120, per reperire parte delle risorse indispensabili per gli interventi di manutenzione e di messa in sicurezza della rete stradale gestita dalla società ANAS Spa. Il novellato articolo 142 stabilisce che i proventi derivanti dall'accertamento delle violazioni ai limiti di velocità, eseguiti tramite apparecchi di rilevamento della velocità o dispositivi di controllo a distanza (*autovelox*), siano attribuiti per il 50 per cento all'ente proprietario della strada su cui è stato

effettuato l'accertamento e per l'altro 50 per cento all'ente da cui dipende l'organo accertatore e siano destinati, prioritariamente, ad interventi di manutenzione e di messa in sicurezza di ciascuna infrastruttura stradale, comprese la segnaletica e le barriere, e dei relativi impianti, nonché al potenziamento delle attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale.

In ogni caso non è pensabile, né francamente serio decidere di rimettere il finanziamento delle attività della società ANAS Spa di gestione e di manutenzione della rete autostradale e stradale nazionale di sua competenza, senza prevedere, anno per anno, apposite e congrue poste e previsioni di spesa nel bilancio dello Stato e nella legge di stabilità.

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

*(Disposizione in materia di pedaggi).*

1. Al fine di superare il sistema di pedaggi sulle strade e sui raccordi autostradali gestiti direttamente dalla società ANAS Spa, i commi da 1 a 5 dell'articolo 15 del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, e successive modificazioni, sono abrogati.

## ART. 2.

*(Copertura finanziaria).*

1. Agli oneri derivanti dall'attuazione dell'articolo 1, per i costi di investimento, di manutenzione straordinaria e di gestione, nonché per la riduzione dei contributi annui dovuti dallo Stato per investimenti relativi a opere e a interventi di manutenzione straordinaria anche in corso di esecuzione, pari a 635 milioni di euro a decorrere dall'anno 2013 si provvede, per l'anno 2013, mediante corrispondente riduzione lineare delle dotazioni di parte corrente di cui alla tabella C allegata alla legge 13 dicembre 2010, n. 220, e successive modificazioni. Per gli anni successivi al 2013, si provvede con le modalità previste dall'articolo 11, comma 3, lettera *d*), della legge 31 dicembre 2009, n. 196, nonché con le risorse derivanti dall'applicazione dell'articolo 142, comma 12-*bis*, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

