

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2323

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**VITELLI, CAPUA, CATANIA, ANTIMO CESARO, MATARRESE,
MAZZIOTTI DI CELSO, MOLEA, OLIARO, RABINO, VARGIU**

Introduzione dell'articolo 201-*bis* del testo unico di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, concernente l'istituzione di tariffe per l'ingresso dei veicoli in aree del territorio comunale o metropolitano e la destinazione dei loro proventi al finanziamento di infrastrutture di trasporto pubblico locale

Presentata il 23 aprile 2014

ONOREVOLI COLLEGHI! — L'ammodernamento e lo sviluppo del trasporto pubblico locale costituiscono un aspetto importante per il rilancio del Paese. Da un lato, infatti, l'arretramento infrastrutturale che ci caratterizza rappresenta un freno allo sviluppo economico, e, dall'altro, investimenti nelle opere infrastrutturali costituiscono un volano per innescare crescita e occupazione.

D'altro canto, è ben noto che le risorse finanziarie pubbliche né a livello nazionale né, a maggior ragione, a livello degli enti locali sono sufficienti a realizzare gli interventi necessari. Occorre infatti considerare che:

1) tali interventi implicano prioritariamente, almeno nei centri urbani maggiori, la realizzazione di reti di metropo-

litane o comunque di tipo ferroviario, che richiedono investimenti molto significativi;

2) l'eventuale apporto dei capitali privati è inevitabilmente limitato, in quanto le teorie economiche e le esperienze anche di altri Paesi dimostrano che il trasporto locale — servizio di pubblica utilità destinato alla generalità della cittadinanza — senza una componente di sovvenzione pubblica non è in grado di generare ricavi sufficienti a rimborsare o remunerare il capitale investito.

In base a queste premesse, risulta opportuno fornire agli enti locali uno strumento con il quale possano uscire da questa situazione di blocco (sottosviluppo infrastrutturale da un lato, assenza di risorse dall'altro lato) e possano reperire

le risorse per avviare le opere necessarie, magari in combinazione con altri strumenti, quale il *project financing*, che consentano anche l'apporto di capitali privati.

In base a esperienze straniere, e in parte anche nazionali, lo strumento proposto è quello del cosiddetto *road pricing*, che significa, in sintesi, una tariffazione per l'ingresso in una determinata porzione di territorio.

La tariffa viene pagata mediante strumenti simili al *telepass* autostradale all'ingresso nella zona prescelta, normalmente le zone urbane più congestionate, da chi utilizza autoveicoli privati: pertanto essa raggiunge anche il duplice scopo di redistribuire i costi (anche indiretti) del congestionamento e dell'uso dell'area e di incentivare l'alternativa del trasporto pubblico.

L'ente locale che istituisce e riscuote la tariffa è vincolato all'utilizzo dei ricavi per finanziare il trasporto pubblico locale e, in caso di somme superiori al bisogno, per rendere più efficiente e sicura la viabilità. Inoltre, la tariffa non può essere istituita prima che siano avviati i lavori per una rete di trasporto pubblico che assicuri una

valida alternativa a quello privato. Ciò è possibile avviando i lavori con risorse prese a debito, ad esempio affidandoli a un soggetto privato con il citato meccanismo del *project financing*, rimborsando successivamente il debito con i proventi della tariffa.

Questa sorta di tassa di scopo deve essere inoltre di importo molto contenuto, tale da non incidere sensibilmente sui costi ben più significativi che già sostiene chi utilizza il proprio automezzo. Tale accorgimento, unitamente al predetto vincolo nell'utilizzo dei fondi raccolti, dovrebbe assicurare l'opportuna condivisione sociale dell'iniziativa. Sotto questi due profili, lo strumento proposto si distingue da quello di mera regolamentazione del traffico veicolare, già previsto e applicato in alcune città (con diversi vincoli dati dalla delimitazione del territorio).

Per ragioni di ordine sistematico, la presente proposta di legge prevede di inserire un nuovo articolo nel testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. Nel capo I del titolo IV della parte seconda del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, e successive modificazioni, è aggiunto, in fine, il seguente articolo:

« ART. 201-bis — *(Tariffa per il finanziamento delle infrastrutture di trasporto locale)* — 1. Le città metropolitane, i comuni, le unioni di comuni o le altre forme di aggregazione fra essi o con altri enti locali ammesse dalla legge hanno la facoltà di istituire una tariffa per l'ingresso con mezzi di trasporto privati in determinate aree del loro territorio, anche coincidenti con l'intero territorio, nel rispetto dei principi di seguito stabiliti dal presente articolo.

2. La tariffa è applicata per ciascun ingresso nell'area o su base giornaliera. Il suo importo non può eccedere il doppio dell'importo medio delle tariffe giornaliere applicate nell'anno solare in corso per l'uso dei mezzi pubblici di trasporto disponibili per attraversare l'area interessata.

3. La tariffa può essere istituita solo per le aree servite da mezzi di trasporto pubblico locale, aventi requisiti definiti con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, o per le aree in cui sono stati programmati lavori per la realizzazione di infrastrutture di trasporto pubblico locale da finanziare con i proventi della stessa tariffa e da ultimare entro i due anni successivi.

4. I proventi sono contabilizzati dall'ente percettore in fondi segregati e destinati inderogabilmente al finanziamento di nuovi servizi o nuove opere per il trasporto pubblico nell'area interessata dalla tariffa stessa, con priorità alla rea-

lizzazione delle linee di metropolitane o tranvia sotterranea e le eventuali somme non impiegate a tale fine sono destinate al finanziamento di opere di efficientamento e di sicurezza della viabilità veicolare, inclusi i percorsi ciclabili.

5. La tariffa può essere istituita anche congiuntamente da più soggetti di cui al comma 1, in un'area comprendente i territori di rispettiva competenza, mediante un accordo che individua il soggetto incaricato della riscossione, le modalità e le quote di ripartizione dei proventi nonché la loro destinazione ai sensi di quanto disposto dal comma 4.

