

**Presidenza e Segreteria Generale**

Piazza G.G. Belli n° 2

00153 Roma

Tel. 06/58.300.213

Fax.: 06/58.16.389

Sede operativa nazionale

Viale Bacchiglione n° 16

20139 - Milano

Tel. 02/53.93.539 r.a.

Fax 02/53.97.381

Codice Fiscale 97207870581



ASSTRI



FEDER-TRASLOCHI

ASSOMARE



Roma, 10 Febbraio 2010

NOR10028

SM

Oggetto: Recepimento della direttiva europea 2006/38, sulla tassazione a carico dei veicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada.

Sulla Gazzetta Ufficiale n.32 del 9 Febbraio 2010, è stato pubblicato il Decreto Legislativo n.7 del 9 Febbraio 2010, con il quale è stata recepita la direttiva comunitaria 2006/38 sul pagamento dei pedaggi autostradali e dei diritti di utenza, da parte dei veicoli pesanti adibiti al trasporto merci.

La Direttiva doveva essere recepita entro il 10 Giugno 2008, ed è per questo motivo che il Governo ha licenziato il testo che ci apprestiamo ad analizzare, per evitare delle condanne da parte dell'Unione Europea. Tuttavia, è opportuno sottolineare che il **Decreto non è destinato ad avere impatto immediato sulle imprese di autotrasporto**, tenuto conto che come vedremo meglio più avanti:

- le nuove disposizioni scatteranno per tutti gli autoveicoli **dal 1 Gennaio 2012**;
- molti degli aspetti legati all'applicazione concreta del nuovo pedaggio, dovranno essere disciplinati con apposito Decreto Ministeriale o, addirittura, potranno essere derogati dallo Stato;

Dopo aver dettato (all'art. 2) una serie di definizioni utili per l'applicazione della normativa, l'art. 3 stabilisce le informazioni essenziali per la sua operatività, disciplinando in particolare:

- **l'ambito stradale di applicazione**, che coincide con la rete stradale transeuropea, con possibilità di estensione alle strade parallele o in diretta concorrenza con alcune parti della rete medesima.
- **le tipologie di veicoli interessati**. I commi 3 e 4 stabiliscono che i nuovi pedaggi scattino dal **1 Gennaio 2012** per tutti i veicoli di massa complessiva superiore alle 3,5 ton, mentre fino al 31 Dicembre 2011 gli stessi possono essere introdotti o mantenuti limitatamente ai mezzi di massa pari o superiore alle 12 ton. Sempre dal 1 Gennaio 2012 lo Stato può esonerare i veicoli di massa inferiore alle 12 ton, quando l'applicazione dei nuovi criteri di calcolo verso questi mezzi produrrebbe conseguenze negative sulla libera circolazione del traffico, sull'ambiente, sui livelli di inquinamento acustico, ecc...
- **le componenti che concorrono al calcolo del nuovo pedaggio**, tra le quali spiccano quelle previste dal comma 11:
 - ♦ la categoria di emissione Euro descritta all'allegato 1 del provvedimento, inclusi i livelli di PM e NOX, purché nessun pedaggio superi il 100% del pedaggio di autoveicoli equivalenti che ottemperano alle norme di emissione più rigorose;
 - ♦ l'ora del giorno o della stagione, purché nessun pedaggio superi il 100% di quello imposto nel periodo meno costoso.

Per quanto riguarda la componente legata alla categoria ecologica del mezzo, evidenziamo che il comma 12 ne prevede l'introduzione dal 1 Gennaio 2011 oppure, in presenza di contratti di concessione, all'atto del rinnovo. Tuttavia, il provvedimento prevede che lo Stato, previa notifica alla Commissione U.E, possa evitare di introdurre questa componente nel caso:

- ◆ pregiudichi la coerenza dei sistemi di pedaggio sul territorio;
 - ◆ non risulti tecnicamente applicabile allo specifico sistema di pedaggio in uso
 - ◆ sussista il pericolo di deviazione del traffico dei mezzi più inquinanti dalla rete stradale transeuropea alle strade limitrofe, con conseguenti ripercussioni sulla sicurezza stradale e sulla salute pubblica.
- **L'applicazione di un mark up rispetto al pedaggio medio ponderato** (che, ai sensi del comma 9, è fissato in funzione dei costi di costruzione, esercizio, manutenzione e sviluppo dell'infrastruttura, con possibilità di includere anche la remunerazione del capitale investito). Come stabilito dal comma 14, previa comunicazione alla Commissione U.E, questo mark up può applicarsi in zone montane caratterizzate da un'elevata congestione o dove il transito dei veicoli comporta maggiori ripercussioni sull'ambiente, purché ricorrano le condizioni definite nello stesso comma. Tra di esse spiccano quelle delle lettere a) e b), secondo le quali: gli introiti della maggiorazione vanno utilizzati per finanziare opere prioritarie di interesse europeo (comprese nell'allegato III della decisione n.884/2004) che, nello stesso corridoio della sezione stradale interessata dalla maggiorazione, siano dirette a ridurre la congestione stradale o il danno ambientale; il maggior importo del pedaggio non può superare il 15% del pedaggio medio ponderato, elevabile fino al 25 % quando l'introito venga investito in sezioni transfrontaliere di progetti prioritari di interesse comunitario, relativi ad infrastrutture situate in regioni montane.
- **Per gli utenti abituali, la possibilità di concedere delle riduzioni compensate dei pedaggi, nel limite del 13 %.**

Il Decreto Legislativo fissa i principi appena visti; come già detto, tuttavia, la loro attuazione pratica avverrà con decreti del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (art. 5 del Decreto).

Infine, appare opportuno evidenziare che il provvedimento in esame recepisce una direttiva del 2006, che ha modificato il testo base della direttiva comunitaria "eurovignette" 1999/62. Tuttavia, da circa due anni, davanti alle Istituzioni Comunitarie è in discussione un progetto di modifica del meccanismo di calcolo dei pedaggi (vedi per ulteriori informazioni la circolare Confrtrasporto EUR09044 del 16.2.2009), che, anche grazie alle critiche sollevate da molte associazioni dell'autotrasporto (inclusa la Confrtrasporto) e dalla DG TREN del Parlamento Europeo, è attualmente fermo presso la Commissione U.E per cui non è possibile prevederne i tempi di approvazione.

Cordali saluti.