

ARCHIVES HISTORIQUES DE LA COMMISSION

COLLECTION RELIEE DES
DOCUMENTS "COM"

COM (71)268

Vol. 1971/0046

Disclaimer

Conformément au règlement (CEE, Euratom) n° 354/83 du Conseil du 1er février 1983 concernant l'ouverture au public des archives historiques de la Communauté économique européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 43 du 15.2.1983, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE, Euratom) n° 1700/2003 du 22 septembre 2003 (JO L 243 du 27.9.2003, p. 1), ce dossier est ouvert au public. Le cas échéant, les documents classifiés présents dans ce dossier ont été déclassifiés conformément à l'article 5 dudit règlement.

In accordance with Council Regulation (EEC, Euratom) No 354/83 of 1 February 1983 concerning the opening to the public of the historical archives of the European Economic Community and the European Atomic Energy Community (OJ L 43, 15.2.1983, p. 1), as amended by Regulation (EC, Euratom) No 1700/2003 of 22 September 2003 (OJ L 243, 27.9.2003, p. 1), this file is open to the public. Where necessary, classified documents in this file have been declassified in conformity with Article 5 of the aforementioned regulation.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 354/83 des Rates vom 1. Februar 1983 über die Freigabe der historischen Archive der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 43 vom 15.2.1983, S. 1), geändert durch die Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1700/2003 vom 22. September 2003 (ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 1), ist diese Datei der Öffentlichkeit zugänglich. Soweit erforderlich, wurden die Verschlussachen in dieser Datei in Übereinstimmung mit Artikel 5 der genannten Verordnung freigegeben.

COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

COM(71) 268 def.

Bruxelles, il 24 marzo 1971

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa all'istituzione di un sistema comune
di tariffazione dell'uso delle infrastrutture di trasporto

Memorandum sulla tariffazione dell'uso delle
infrastrutture nel quadro della politica
comune dei trasporti

Proposta di decisione del Consiglio relativa
all'istituzione di un sistema comune di tariffazione
dell'uso delle infrastrutture di trasporto

(Presentata della Commissione al Consiglio)

RELAZIONE

I. CONSIDERAZIONI GENERALI

1. Il problema della tariffazione dell'uso delle infrastrutture, definito anche come "problema dell'imputazione dei costi d'infrastruttura", è considerato da lungo tempo come una delle questioni chiave della politica comune dei trasporti.

Nell'accordo del 22 giugno 1965 sull'organizzazione del mercato dei trasporti, il Consiglio ha previsto, tra le azioni intese a ravvicinare le condizioni di funzionamento dei mercati, l'adozione di una soluzione comune per questo problema.

Nella risoluzione approvata nel corso della sessione del 19 e 20 ottobre 1966, il Consiglio ha sottolineato nuovamente la necessità di risolvere tale problema senza indugio, eventualmente adottando una soluzione provvisoria.

Infine, il 14 dicembre 1967 (1), il Consiglio si è dichiarato d'accordo sul calendario e sull'orientamento generale delle prime misure dirette ad instaurare una tariffazione dell'uso delle infrastrutture, quali risultavano da una dichiarazione formulata dalla Commissione.

2. Dopo l'adozione di quest'ultima decisione, la Commissione ha presentato due proposte di prime misure, l'una concernente l'istituzione di una contabilità uniforme e permanente delle spese d'infrastruttura, l'altra relativa all'armonizzazione delle strutture delle tasse sugli autoveicoli industriali.

.../...

(1) Decisione del Consiglio del 14 dicembre 1967 concernente talune misure nel settore della politica comune dei trasporti.
(G.U. n. 322 del 30 dicembre 1967, pag. 4).

Se la prima di queste proposte è stata adottata dal Consiglio il 4 giugno 1970 (1), la seconda (2) è ancora in discussione. Attualmente, gli Stati membri raccolgono, in collaborazione con la Commissione, gli elementi quantitativi che permetteranno di valutare le conseguenze che comporterebbe l'applicazione della misura in parola.

Ad ogni modo, appare evidente che le possibilità di progredire sulla via indicata dalla decisione del 14 dicembre 1967 sono molto limitate e che si rischia di raggiungere molto rapidamente il punto in cui è indispensabile affrontare il problema delle opzioni fondamentali.

D'altra parte, delle misure parziali prese in comune rischiano di risultare insufficienti per impedire iniziative nazionali in materia di imputazione dei costi d'infrastruttura, che potrebbero ipotecare non solo la successiva attuazione di un regime comune in questo settore, ma anche lo sviluppo stesso della politica comune dei trasporti.

3. Per i motivi che sono stati indicati, la Commissione ritiene che per le istituzioni della Comunità sia giunto il momento di gettare le basi di un sistema comune di tariffazione dell'uso delle infrastrutture.

Il programma di studi e di inchieste che è stato realizzato negli ultimi anni sulla base delle decisioni del Consiglio del 22 giugno 1964 (3) e del 13 maggio 1965 (4) fornisce importanti elementi di valutazione di

.../...

-
- (1) Regolamento (CEE) n. 1108/70, del 4 giugno 1970, che istituisce una contabilità delle spese per le infrastrutture dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile. (G.U. n. L/130 del 15 giugno 1970, pag. 4).
 - (2) Proposta di prima direttiva del Consiglio relativa al riordinamento dei sistemi nazionali di tasse sugli autoveicoli industriali. (G.U. n. C 95 del 21 settembre 1968, pag. 41).
 - (3) Decisione del Consiglio n. 64/389/CEE, del 22 giugno 1964, in merito all'organizzazione di un'indagine sui costi delle infrastrutture relative ai trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile. (G.U. n. 102 del 29 giugno 1964, pag. 1598/64).
 - (4) Decisione del Consiglio n. 65/270/CEE, del 13 maggio 1965, concernente l'applicazione dell'articolo 4 della decisione n. 64/389/CEE del Consiglio, del 22 giugno 1964, in merito all'organizzazione di un'indagine sui costi delle infrastrutture relative ai trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile. (G.U. n. 88 del 24 maggio 1965, pag. 1473/65).

natura tecnica ed economica, che permettano di illustrare le decisioni in materia. In particolare, lo studio sperimentale (1) contiene indicazioni preziose, teoriche e quantitative, sui vari sistemi di tariffazione dell'uso delle infrastrutture che possono essere prese in considerazione.

Questi vari sistemi rispondono tuttavia ad obiettivi differenti. Per questo motivo, è necessario operare, tra questi obiettivi, un'opzione, che determinerà a sua volta la scelta tra i sistemi.

E' indispensabile adottare una soluzione che garantisca l'utilizzazione ottimale delle infrastrutture dal punto di vista della collettività, permettendo nel contempo di ottenere introiti sufficienti per finanziare la totalità delle spese provocate dalla costruzione e dal funzionamento di tali infrastrutture. La tariffazione in base al costo marginale sociale, combinata con l'obbligo dell'equilibrio finanziario, è la sola soluzione che soddisfi a questa duplice condizione.

La presente proposta di decisione ha lo scopo di assumere tale soluzione come fondamento del sistema comune di tariffazione dell'uso delle infrastrutture e di stabilirne i principi generali. In tal modo, sarà creata una piattaforma sulla cui base potranno essere elaborate, in un secondo tempo, le varie misure destinate ad attuare la politica prescelta nei tre modi di trasporto ed il cui contenuto e le cui modalità sono esposti nel memorandum della Commissione al Consiglio sulla tariffazione dell'uso delle infrastrutture.

.../...

(1) Relazione sullo studio sperimentale previsto dall'articolo 3 della decisione del Consiglio n. 65/270/CEE del 13 maggio 1965 (doc. SEC(69) 700 def. del 12 marzo 1969).

II. CONSIDERAZIONI PARTICOLARI

Articolo 1

Questo articolo enuncia il principio dell'istituzione di un sistema comune di tariffazione dell'uso delle infrastrutture, applicabile a tutti e tre i modi di trasporto interni.

Articolo 2

Il primo paragrafo di questo articolo definisce gli obiettivi della tariffazione dell'uso delle infrastrutture. Quest'ultima deve adempiere tanto una funzione di distribuzione delle risorse quanto una funzione di finanziamento delle spese.

Il primo di questi obiettivi è raggiunto se la tariffazione è basata sul costo marginale sociale. Tuttavia, essa non permette in generale di ottenere introiti sufficienti per coprire la totalità delle spese relative alle infrastrutture. Pertanto, per rispettare anche il secondo obiettivo, la norma dell'uguaglianza delle tariffe al costo marginale sociale deve essere integrata dall'obbligo dell'equilibrio tra le entrate e le spese.

Il paragrafo 2 prevede che il Consiglio adotterà norme comuni per la determinazione dei costi marginali sociali e dei pedaggi di equilibrio. Tali norme sono indispensabili per garantire che il sistema comune di tariffazione dell'uso delle infrastrutture produca effetti equivalenti nei vari modi di trasporto e nei sei Stati membri, assicurando in tal modo l'armonizzazione delle condizioni di concorrenza nel settore dei trasporti.

.../...

Articolo 3

Questo articolo definisce quindi le spese che debbono essere coperte con le entrate della tariffazione in un determinato periodo. Esse comprendono in linea di massima le spese effettuate durante il periodo considerato per la costruzione, la manutenzione ed il funzionamento dell'infrastruttura. Tuttavia, per il finanziamento delle spese di investimento, è possibile ricorrere a prestiti. In questa eventualità, non si prende in considerazione la spesa diretta d'investimento, bensì l'onere finanziario dei prestiti contratti per finanziarla. Queste due possibilità corrispondono a ciò che si è convenuto di designare rispettivamente con i termini di "equilibrio finanziario senza possibilità di prestito" ed "equilibrio finanziario con possibilità di prestito".

Va rilevato che il periodo durante il quale deve realizzarsi la parità delle spese e delle entrate non deve necessariamente coincidere con un anno; al contrario, può essere opportuno ricercare l'equilibrio su un periodo più lungo, nel quale potranno essere compensate le fluttuazioni delle spese da un anno all'altro. Questo metodo favorirà anche una certa stabilità del livello medio delle tariffe, atta ad agevolare le previsioni degli utenti.

Articolo 4

La tariffazione dell'uso delle infrastrutture può raggiungere pienamente l'obiettivo di un'utilizzazione ottimale delle infrastrutture esistenti soltanto se le tariffe sono differenziate, nei limiti del possibile, in funzione del costo marginale sociale delle varie categorie di circolazione. In particolare, essa deve comportare un'appropriata differenziazione delle tariffe nello spazio e nel tempo; sotto questo profilo, l'elemento essenziale è dato dalla variazione del costo marginale di congestione. Naturalmente, questa differenziazione trova i suoi limiti nelle tecniche di riscossione disponibili e nel loro costo.

Articolo 5

Il funzionamento soddisfacente del sistema di tariffazione dell'uso delle infrastrutture richiede la costituzione di unità autonome di gestione, dotate di tutti i poteri necessari per garantire una gestione conforme agli obiettivi e ai principi di tale sistema.

Ciascuna di queste unità avrà la responsabilità di fissare le proprie tariffe in funzione delle condizioni di costo e di utilizzazione delle infrastrutture dipendenti dalla sua gestione.

Articolo 6

Il primo paragrafo di questo articolo stabilisce i mezzi con i quali sarà realizzata la tariffazione dell'uso delle infrastrutture.

Per le ferrovie, l'integrazione della gestione permette di includere direttamente i costi d'infrastruttura nelle tariffe di trasporto. Di conseguenza, non è necessario prevedere a questo proposito nessuna disposizione particolare.

Invece, per la strada e le vie navigabili, la gestione delle infrastrutture è distinta da quella dei materiali di trasporto e la loro utilizzazione deve pertanto dar luogo alla riscossione di tariffe pagate dagli utenti.

Per quanto riguarda la strada, queste tariffe si presenteranno come tasse sugli autoveicoli, tasse sui carburanti e misure di tariffazione diretta che colpiscono la prestazione di circolazione al momento e nel luogo in cui essa avviene. Per i primi due mezzi, che sono attualmente di competenza della fiscalità specifica ed il cui livello è determinato, nella quasi totalità dei casi, sulla scorta di considerazioni estranee all'imputazione dei costi d'infrastruttura, la loro utilizzazione come strumenti di

tariffazione dell'uso delle infrastrutture renderà necessaria la determinazione del loro livello e della loro struttura conformemente alle esigenze di detta tariffazione. Tuttavia, per quanto riguarda i veicoli privati, il paragrafo 2 prevede la possibilità di applicare, per esigenze di ordine fiscale, un onere supplementare non avente il carattere di una tariffa d'uso dell'infrastruttura, ma di un'imposta di consumo. Se tale onere è previsto, il suo livello dovrà essere determinato tenendo conto, oltre che delle necessità di bilancio, anche di un insieme di considerazioni d'ordine sociale.

Per le vie navigabili, le condizioni tecniche di gestione consentono di limitarsi all'utilizzazione di pedaggi di navigazione, che possono essere estremamente differenziati in funzione delle caratteristiche delle varie vie navigabili e di quelle dei natanti.

Articolo 7

Paragrafo 1

In considerazione della sua complessità e dell'elevato numero di misure d'applicazione da essa richieste, nonché della portata delle sue ripercussioni di natura economica e finanziaria, la tariffazione dell'uso delle infrastrutture può essere attuata soltanto gradualmente.

I problemi che si presentano in questo contesto sono nettamente maggiori per le vie navigabili che per la strada, poiché gli utenti delle prime contribuiscono attualmente soltanto in proporzione relativamente scarsa, e spesso nulla, alla copertura dei costi d'infrastruttura loro imputabili. Per questo motivo, il primo paragrafo dell'articolo 7 prevede due date differenti per condurre a termine l'azione di applicazione per questi due modi di trasporto: il 31.12.1981 per la strada ed il 31.12.1986 per le vie navigabili.

La prima di queste date corrisponde ad una durata del periodo transitorio di dieci anni, calcolata a partire dalla presunta data dell'entrata in vigore della prima direttiva del Consiglio relativa al riordinamento dei sistemi nazionali di tasse sugli autoveicoli industriali, direttiva che costituisce la prima vera e propria misura di tariffazione dell'uso delle infrastrutture.

Per quanto riguarda le vie navigabili, sarebbe ragionevole prorogare il periodo transitorio di altri cinque anni.

Per permettere agli Stati membri, come pure agli operatori economici, di prendere le disposizioni necessarie per conformarsi alle nuove condizioni, è opportuno che il Consiglio decida precedentemente il programma generale delle varie misure e stabilisca il calendario della loro attuazione per tappe.

Paragrafo 2

Questa disposizione prevede l'eventualità che, nella fase di introduzione della tariffazione e nel corso di una tappa, l'applicazione delle misure decise dal Consiglio provochi, in taluni settori d'attività, gravi difficoltà economiche e sociali nell'uno o nell'altro Stato membro. In tal caso, lo Stato membro interessato potrebbe ricorrere a misure di salvaguarda in deroga alle disposizioni previste.

Per impedire che tali deroghe compromettano l'unità del regime di tariffazione, le misure previste devono essere subordinate ad un'autorizzazione preliminare della Commissione, accordata previa consultazione degli altri Stati membri, e la loro applicazione deve essere limitata nel tempo.

Paragrafo 3

Il programma generale di cui al paragrafo 1 deve avere una certa elasticità e poter essere modificato alla luce dell'esperienza acquisita. Per questo motivo, è stabilito che la Commissione, prima della fine di ogni tappa, presenterà al Consiglio un rapporto sui risultati acquisiti e sulle eventuali deroghe accordate. Qualora l'applicazione delle misure incontri serie difficoltà o non dia i risultati previsti, la Commissione potrà proporre le modifiche necessarie.

Paragrafo 4

Per quanto riguarda le ferrovie, le imprese di questo modo di trasporto si troveranno in una posizione sfavorevole fino a quando i loro concorrenti dei trasporti su strada e per via navigabile non saranno gravati dalla totalità delle spese d'infrastruttura loro imputabili. Per questo motivo, il paragrafo prevede la concessione alle imprese ferroviarie, per il periodo di introduzione della tariffazione, di indennità destinate a compensare la situazione svantaggiosa in cui si trovano.

Articolo 8

Nessun commento.

Proposta di decisione del Consiglio relativa
all'istituzione di un sistema comune di tariffazione
dell'uso delle infrastrutture di trasporto

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITA' EUROPEE,

Visto il Trattato che istituisce la Comunità Economica Europea, in particolare l'articolo 75,

Vista la proposta della Commissione,

Visto il parere del Parlamento Europeo,

Visto il parere del Comitato Economico e Sociale,

Considerando che l'attuazione di una politica comune dei trasporti comporta l'istituzione di un sistema comune in materia di tariffazione dell'uso delle infrastrutture; che tale sistema deve applicarsi alle infrastrutture ferroviarie, stradali e della navigazione interna, in modo da garantire una sana concorrenza nel settore dei trasporti;

Considerando che l'istituzione di una tariffazione dell'uso delle infrastrutture comporta numerose misure, che potranno essere adottate ed applicate soltanto gradualmente; che è tuttavia necessario stabilire già sin d'ora l'orientamento ed i principi generali di tale tariffazione, per agevolare l'elaborazione delle misure di applicazione e favorire la convergenza delle politiche nazionali;

Considerando che la tariffazione deve rispondere al duplice obiettivo di contribuire all'utilizzazione ottimale delle infrastrutture esistenti e di far gravare sugli utenti l'insieme delle spese che sono necessarie per assicurare la costruzione ed il funzionamento delle vie di comunicazione;

che questo obiettivo è raggiunto se le tariffe, delle varie categorie di circolazione sono uguali al costo marginale sociale, maggiorato eventualmente di un supplemento, il cui importo è determinato in modo da garantire la copertura delle spese globali relative alle infrastrutture considerate mediante le entrate attinenti alla loro utilizzazione;

Considerando che, per garantire l'utilizzazione ottimale della capacità esistente, è auspicabile che le tariffe applicabili alle varie categorie di circolazione siano differenziate, per quanto possibile, in funzione delle variazioni dei relativi costi marginali sociali;

Considerando che è opportuno definire i mezzi con i quali dovrà essere attuata la tariffazione dell'uso delle infrastrutture nel settore stradale ed in quello delle vie navigabili: che è necessario prevedere la possibilità d'imporre ai veicoli privati un onere supplementare, il cui livello dovrà essere fissato tenendo conto, oltre che delle necessità di bilancio, di un insieme di considerazioni d'ordine sociale;

Considerando che è opportuno stabilire già sin d'ora la durata del periodo in cui dovrà essere introdotto gradualmente il sistema comune di tariffazione dell'uso delle infrastrutture in questi due settori, tenendo conto dell'incidenza delle misure previste sulla concorrenza tra modi di trasporto; che è tuttavia necessario che il programma ed il calendario adottati a tale scopo dal Consiglio possano essere eventualmente modificati in funzione dei risultati acquisiti;

Considerando che per creare condizioni eque di concorrenza tra modi di trasporto sin dal periodo di introduzione del sistema comune, è necessario prevedere la concessione, alle imprese ferroviarie, di indennità di compensazione, qualora gli utenti delle infrastrutture stradali e di navigazione interna non siano gravati dalla totalità delle spese relative alle suddette infrastrutture;

Considerando che non può essere esclusa l'eventualità di gravi difficoltà economiche e sociali in taluni settori di attività di uno Stato membro, in seguito all'introduzione della tariffazione dell'uso delle infrastrutture; che è opportuno prevedere la possibilità di ovviare a tali difficoltà mediante deroghe temporanee alle disposizioni comuni e di definire la procedura di autorizzazione di dette deroghe;

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Nella Comunità viene istituito, alle condizioni e nei termini stabiliti dalla presente decisione, un sistema comune di tariffazione dell'uso delle infrastrutture relative ai trasporti per ferrovia, su strada e per vie navigabili.

Articolo 2

1. La tariffazione dell'uso delle infrastrutture ha lo scopo di promuovere l'utilizzazione ottimale delle infrastrutture, assicurando entrate sufficienti per coprire le spese di qualsiasi tipo, relative alle suddette infrastrutture ed imputabili alla loro funzione di trasporto.

A tale scopo, le tariffe applicabili alle varie categorie di circolazione devono essere uguali al costo marginale sociale relativo all'utilizzazione delle infrastrutture per tali categorie. Nel caso in cui le entrate corrispondenti alle suddette tariffe fossero inferiori alle spese, il costo marginale sociale sarà maggiorato di un pedaggio d'equilibrio, fissato in modo da permettere la copertura di tali spese.

2. Delle norme per la determinazione dei costi marginali sociali e dei pedaggi d'equilibrio sono adottate dal Consiglio, che delibera a maggioranza qualificata, su proposta della Commissione.

Articolo 3

Le spese ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, che debbono essere coperte per un determinato periodo mediante le entrate di questo stesso periodo, comprendono le seguenti spese, effettuate durante questo periodo:

- spese per la costruzione, la ricostruzione ed il rinnovo degli impianti, dette spese d'investimento,

- spese per la manutenzione ed il funzionamento di tali impianti e dei servizi di gestione, dette spese correnti.

Se le spese d'investimento sono finanziate mediante prestiti, le entrate delle tariffe, per un periodo determinato, devono essere uguali alla somma dei due termini in appresso indicati:

- spese effettuate in questo periodo e non coperte mediante prestiti,
- oneri d'ammortamento e d'interesse dei prestiti contratti in periodi precedenti per il finanziamento di spese d'investimento ed imputabili a tale periodo.

Articolo 4

Le tariffe per l'uso delle infrastrutture sono differenziate al massimo in funzione di categorie di circolazione caratterizzate da costi marginali sociali differenti. Per una stessa categoria di circolazione sono applicate tariffe distinte in tutti i casi in cui la loro fissazione sia giustificata dalle differenze attinenti alle condizioni d'utilizzazione dell'infrastruttura nel tempo e nello spazio e la loro applicazione sia possibile con i mezzi disponibili, tenuto conto dei costi di riscossione.

Articolo 5

Delle tariffe distinte per l'uso delle infrastrutture sono determinate per le opere, le vie o le reti soggette ad una gestione autonoma.

Articolo 6

1. La tariffazione dell'uso delle infrastrutture è istituita:

- per quanto riguarda la strada, mediante tasse sugli autoveicoli, tasse sui carburanti e misure di tariffazione diretta, e
- per quanto riguarda le vie navigabili, mediante pedaggi di navigazione.

2. L'utilizzazione delle tasse sugli autoveicoli e delle tasse su carburanti come strumenti di tariffazione dell'uso delle infrastrutture non osta all'applicazione, in particolare per esigenze d'ordine fiscale, di imposizioni supplementari che colpiscono il possesso di autoveicoli privati o il consumo di carburanti per l'alimentazione del loro motore.

Articolo 7

1. L'introduzione della tariffazione dell'uso delle infrastrutture viene effettuata gradualmente. Fatte salve eventuali proroghe decise dal Consiglio in conformità delle disposizioni del paragrafo 3, il periodo di introduzione scade al più tardi il 31 dicembre 1981 per quanto riguarda la strada ed il 31 dicembre 1986 per quanto riguarda le vie navigabili.

Il calendario delle tappe e le misure da adottare nel corso di ciascuna tappa sono stabiliti dal Consiglio su proposta della Commissione.

2. Se durante il periodo di introduzione della tariffazione l'applicazione di misure previste per una determinata tappa provoca, in taluni settori di attività, gravi difficoltà economiche e sociali, la Commissione può, su richiesta di uno Stato membro e previa consultazione degli altri Stati membri, autorizzare deroghe alle suddette misure per un periodo limitato. Tali deroghe devono provocare il minimo di perturbazioni nel meccanismo di introduzione del sistema e non possono esorbitare dalla portata strettamente indispensabile per ovviare alle difficoltà constatate.

3. Prima della fine di ogni tappa, la Commissione presenta al Consiglio un rapporto sui risultati delle misure applicate durante tale tappa. Il rapporto, in cui sono indicate in particolare le deroghe eventualmente accordate conformemente alle disposizioni del paragrafo 2, è accompagnato, se del caso, da proposta di proroga della durata della tappa o di modifica delle misure applicabili nella tappa successiva.

4. Nel periodo di introduzione della tariffazione, sono accordati alle imprese ferroviarie, secondo norme comuni che saranno adottate dal Consiglio su proposta della Commissione, delle indennità destinate a compensare l'insufficiente copertura delle spese relative alle infrastrutture di trasporto su strada e per vie navigabili da parte dei loro utenti.

Articolo 8

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles,

Per il Consiglio

Il Presidente

Memorandum sulla tariffazione dell'uso delle
infrastrutture nel quadro della politica
comune dei trasporti

(Nota della Commissione al Consiglio)

INDICE

Pagina

1. <u>INTRODUZIONE</u>	1
1.1. Importanza del problema della tariffazione dell'uso delle infrastrutture	1
1.2. Richiamo delle precedenti conclusioni delle istituzioni comunitarie	2
1.3. Urgenza di un'azione comunitaria	5
1.4. Necessità di un piano globale	6
1.5. Contenuto del Memorandum	7
2. <u>DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI E DEI CRITERI DA ASSEGNARE ALLA TARIFFAZIONE</u>	8
3. <u>PROPOSTE PER LA SCELTA DI UN METODO COMUNITARIO DI TARIFFAZIONE DELL'USO DELLE INFRASTRUTTURE</u>	11
3.1. Possibili soluzioni	11
3.2. Il metodo dell'equilibrio finanziario come base per una soluzione comune	13
3.2.1. Vantaggi del metodo dell'equilibrio finanziario	13
3.2.2. Principali problemi d'applicazione	15
4. <u>ATTUAZIONE DEL SISTEMA SECONDO I MODI DI TRASPORTO</u>	17
4.1. Ferrovia	17
4.1.1. Considerazioni generali	17

	<u>Pagina</u>
4.1.2. Caratteristiche della soluzione preposta	18
4.1.2.1. Campo d'applicazione	18
4.1.2.2. Estensione dell'obbligo di equilibrio finanziario	19
4.1.2.3. Ricorso al prestito	20
4.1.2.4. Definizione delle spese d'infrastruttura	20
4.1.2.5. Determinazione delle tariffe e mezzi da impiegare	21
4.1.3. Regime transitorio	22
4.2. Vie navigabili	24
4.2.1. Considerazioni generali	24
4.2.2. Caratteristiche della soluzione proposta	26
4.2.2.1. Campo d'applicazione	26
4.2.2.2. Ricorso al prestito	27
4.2.2.3. Definizione delle spese di infrastruttura	27
4.2.2.4. Delimitazione delle zone di perequazione	28
4.2.2.5. Determinazione delle tariffe e dei mezzi da impiegare	28
4.2.3. Attuazione del regime comune	29
4.3. Strada	31
4.3.1. Considerazioni generali	31
4.3.2. Principi generali di azione	32

.../...

	<u>Pagina</u>
4.3.2.1. Distinzione tra autoveicoli e autovetture private	32
4.3.2.2. Distinzione fra strade extraurbane e rete stradale urbana	33
4.3.2.3. Scelta delle priorità	34
4.3.3. Caratteristiche della soluzione proposta	35
4.3.3.1. Campo d'applicazione	35
4.3.3.2. Ricorso al prestito	36
4.3.3.3. Determinazione delle spese di infrastruttura	36
4.3.3.4. Delimitazione delle zone di perequazione	36
4.3.3.5. Determinazione delle tariffe	37
4.3.3.6. Mezzi da impiegare	40
4.3.3.6.1. Imposte sui carburanti	40
4.3.3.6.2. Tasse sugli autoveicoli	42
4.3.3.6.3. Mezzi di tariffazione diretta	43
4.3.4. Tariffazione dell'uso delle infrastrutture e armonizzazione fiscale	45
4.3.5. Instaurazione del regime comune	48
4.3.5.1. Prima tappa	48
4.3.5.1.1. Tasse sugli autoveicoli industriali	48
4.3.5.1.2. Imposte sui carburanti	49
4.3.5.1.3. Mezzi di tariffazione diretta	50

.../...

4.2.5.2. Seconda tappa	51
4.3.5.2.1. Tasse sugli autoveicoli industriali	51
4.3.5.2.2. Imposte sui carburanti	51
4.3.5.2.3. Tasse sulle autovetture private	52
4.3.5.2.4. Mezzi di tariffazione diretta	52
5. <u>DISPOSIZIONI D'ORDINE ISTITUZIONALE</u>	53
6. <u>IMPLICAZIONI ECONOMICHE E FINANZIARIE DELLE SOLUZIONI RACCOMANDATE</u>	54
6.1. Ferrovia	55
6.2. Via navigabile	57
6.2.1. Dati sulla situazione attuale	57
6.2.1.1. Regime giuridico generale	57
6.2.1.2. Struttura della tariffazione	58
6.2.1.3. Livello dei pedaggi	59
6.2.1.4. Livello di copertura delle spese	60
6.2.2. Effetti delle varie misure proposte	61
6.3. Strada	66
6.3.1. Dati sulla situazione attuale	66
6.3.1.1. Tasse e canoni che colpiscono i veicoli e la circolazione	66
6.3.1.1.1. Tasse sugli autoveicoli	67
6.3.1.1.2. Imposte sui carburanti	68
6.3.1.1.3. Mezzi di tariffazione diretta	69
	.../...

	<u>Pagina</u>
6.3.1.2. Incidenza della tassazione secondo le categorie di veicoli industriali	70
6.3.1.3. Livello di copertura delle spese	71
6.3.2. Valutazione globale	72
6.3.2.1. Valutazione globale	72
6.3.2.2. Tasse sui veicoli industriali	74
6.3.2.3. Imposte sui carburanti	74
6.3.2.4. Mezzi di tariffazione diretta	76
7. <u>CONCLUSIONI</u>	76

Memorandum sulla tariffazione dell'uso delle
infrastrutture nel quadro della politica
comune dei trasporti

(Nota della Commissione al Consiglio)

1. INTRODUZIONE

1.1. Importanza del problema della tariffazione dell'uso delle
infrastrutture

L'instaurazione di una tariffazione dell'uso delle infrastrutture è importante per due motivi principali.

In primo luogo, essa è una parte essenziale dell'azione di armonizzazione delle condizioni di concorrenza nel settore dei trasporti. Non si potrebbe, infatti, parlare di giusta competitività tra i modi di trasporto né, all'interno di questi, tra le differenti categorie di veicoli, se un elemento tanto importante del costo di produzione quale quello di uso dell'infrastruttura non venisse determinato secondo criteri identici od equivalenti. Queste considerazioni sono valide tanto sul piano nazionale quanto su scala internazionale.

Secondariamente, la tariffazione dell'uso delle infrastrutture rientra nella ricerca della gestione ottimale delle attrezzature collettive. Le difficoltà attualmente provocate dalla congestione di numerose infrastrutture, esigono l'attuazione di misure che permettano la migliore utilizzazione della capacità esistente.

E' opportuno rilevare che la tariffazione dell'uso delle infrastrutture non rappresenta che uno dei poli sui quali si impernia l'azione in materia di infrastrutture: l'altro, altrettanto importante, è rappresentato dal coordinamento degli investimenti. Pertanto, il sistema comune di tariffazione dovrà essere integrato a tempo debito da norme comuni relative alle opzioni in materia di investimenti.

1.2. Richiamo delle precedenti conclusioni delle istituzioni comunitarie

Data la sua importanza, il problema della tariffazione dell'uso delle infrastrutture ha sempre occupato un posto importante nelle deliberazioni e nei lavori delle istituzioni comunitarie in materia di politica comune dei trasporti.

Dopo aver messo in risalto la portata di questo problema nel suo memorandum sull'orientamento da dare alla politica comune dei trasporti (1) nonché nel suo programma di azione (2), mettendo in evidenza più particolarmente i nessi che esso presenta con l'armonizzazione del regime fiscale specifico, fin dal 1963 la Commissione aveva proposto, nel quadro generale dell'armonizzazione delle condizioni di concorrenza, di riordinare i sistemi di tasse e canoni specifici nel settore dei trasporti in modo da realizzare per questa via una equa imputazione degli oneri di infrastruttura.

In quell'epoca il Consiglio non ha creduto di poter seguire la Commissione su questo punto e, nell'emettere la decisione di armonizzazione (3) ha staccato il corrispondente articolo dalla proposta (4).

.../...

(1) Doc. VII/COM (61) 50 def. del 10 aprile 1961

(2) Doc. VII/COM (62) 88 def. del 23 maggio 1962

(3) Decisione del 13 maggio 1965 del Consiglio relativa all'armonizzazione di alcune disposizioni che incidono sulla concorrenza nel settore dei trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili (G.U. n° 88 del 24 maggio 1965, pag. 1.500)

(4) Doc. VII/COM (63) 167 del 10 maggio 1963.

L'importanza del problema e la necessità di apportarvi una rapida soluzione sono state affermate dal Consiglio ad ogni sua importante deliberazione sulla politica comune dei trasporti.

A norma dell'accordo 22 giugno 1965 sull'organizzazione del mercato dei trasporti, quindi durante le prime due tappe dell'attuazione di tale organizzazione si dovranno ravvicinare le condizioni di funzionamento dei mercati in un certo numero di settori e, a questo titolo, dare una soluzione comune al problema dell'imputazione degli oneri di infrastruttura.

Nella risoluzione emessa durante la 194a sessione tenuta nei giorni 19 e 20 ottobre 1966, il Consiglio ha insistito sulla necessità di risolvere questo problema, eventualmente con una soluzione temporanea. Suggerimenti per quest'ultima sono stati sviluppati dalla Commissione nella sua nota al Consiglio del 10 febbraio 1967 (1).

Infine, con la sua decisione del 14 dicembre 1967 (2) il Consiglio ha espresso il suo accordo sul calendario e sulla linea generale delle prime misure volte all'instaurazione di una tariffazione dell'uso delle infrastrutture quali risultavano da una dichiarazione fatta dalla Commissione.

.../...

(1) Doc. SEC(67)346 def.

(2) Decisione del Consiglio del 14 dicembre 1967 relativa ad alcune misure nel settore della politica comune dei trasporti (G.U. n. 322 del 30 dicembre 1967, pag. 4).

Accanto a queste dichiarazioni generali, è opportuno ricordare che il Consiglio ha approvato, su proposta della Commissione, con due decisioni rispettivamente del 1964 (1) e del 1965 (2), un importante programma di studi e di indagini sulle spese per le infrastrutture nonché sulle varie soluzioni possibili in materia di tariffazione del loro uso. La Commissione da parte sua ha preso due decisioni relative alla realizzazione di una serie di rilevamenti e di sondaggi sull'utilizzazione delle infrastrutture (3). I risultati raggiunti da tale programma sono stati l'oggetto di tre relazioni trasmesse dalla Commissione al Consiglio (4).

Infine, il 27 gennaio 1970 il Consiglio ha emesso una decisione con cui si chiede a cinque Stati membri l'esecuzione di nuovi studi sui problemi che interessano le infrastrutture stradali in zone urbane (5).

.../...

-
- (1) Decisione del Consiglio n. 64/389/CEE del 22 giugno 1964 in merito all'organizzazione di un'indagine sui costi delle infrastrutture relative ai trasporti per ferrovia, per strada e per via navigabile (G.U. n. 102 del 29 giugno 1964, pag. 1598/64).
 - (2) Decisione del Consiglio n. 65/270/CEE del 13 maggio 1965 concernente l'applicazione dell'articolo 4 della decisione n. 64/389/CEE del 22 giugno 1964 in merito all'organizzazione di un'indagine sui costi delle infrastrutture relative ai trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile (G.U. n. 88 del 24 maggio 1965, pag. 1473/65).
 - (3) Decisione n. 64/449/CEE della Commissione del 10.7.1964 relativa ai rilevamenti della circolazione stradale da effettuare nel 1965, presa in applicazione della decisione del Consiglio del 22 giugno 1964 relativa all'organizzazione di un'indagine sui costi d'infrastruttura (G.U. n. 123 del 30 giugno 1964, pag. 2084/64) e decisione n. 65/258/CEE della Commissione del 27 aprile 1965 relativa ai rilevamenti e ai sondaggi da effettuare nel 1966 in materia di utilizzazione delle infrastrutture di trasporto (G.U. n. 82 del 12 maggio 1965, pag. 1405/65).
 - (4) Rapporto sullo studio previsto dall'articolo 3 della decisione del Consiglio n. 65/270/CEE del 13 maggio 1965 (doc. SEC(69)700 def. del 12 marzo 1969); rapporto sui risultati dell'indagine sui costi delle infrastrutture relative ai trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile (doc. SEC(69)2169 del 16 giugno 1969 def.); rapporto sui risultati dei rilevamenti e dei sondaggi effettuati nel 1966 sull'utilizzazione delle infrastrutture di trasporto nel quadro dell'indagine sui costi delle infrastrutture (doc. SEC(69)3450 def. del 30 settembre 1969).
 - (5) Decisione n. 70/108/CEE del Consiglio del 27 gennaio 1970, che modifica la decisione del Consiglio del 13 maggio 1965, concernente l'applicazione dell'articolo 4 della decisione del Consiglio del 22 giugno 1964 in merito all'organizzazione di un'indagine sui costi delle infrastrutture relative ai trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile (G.U. n. 23 del 30 gennaio 1970, pag. 24).

Il Parlamento Europeo e il Comitato Economico e Sociale hanno sempre insistito sull'importanza che riveste, per lo sviluppo della politica comune dei trasporti, una rapida soluzione del problema della imputazione dei costi d'infrastruttura.

1.3. Urgenza di un'azione comunitaria

L'esame dei lavori delle istituzioni comunitarie testé brevemente ricordato, nonché l'analisi delle conclusioni raggiunte dai membri del Consiglio in occasione di tutte le deliberazioni importanti di quest'ultimo rendono evidente che un decisivo progresso in materia di politica comune dei trasporti è condizionato dall'attuazione di una tariffazione dell'uso delle infrastrutture basata su principi comuni.

Le dichiarazioni fatte dai membri francesi (1) e olandesi (2) del Consiglio nelle sessioni da esso dedicate ai trasporti nei giorni 26 e 27 gennaio e 4 giugno 1970 conferiscono particolare importanza al problema.

La mancata soluzione di questo problema a livello comunitario, inoltre, non può che favorire l'azione unilaterale dei Governi e rischia di rendere ancora più difficile l'indispensabile armonizzazione sul piano della Comunità.

.../...

(1) Doc. R/447/70 (TRANS 40) del 26 febbraio 1970.

(2) Doc. R/1238 (TRANS 91) del 12 giugno 1970.

Un'azione comune s'impone pertanto con crescente urgenza; i risultati e gli insegnamenti forniti dalla realizzazione del programma comunitario di studi e di indagini sopra ricordato permettono di basarla su solidi dati economici. Per questo la Commissione ritiene sia venuto il momento di passare dallo studio all'azione e di presentare proposte per una soluzione d'insieme.

1.4. Necessità di un piano globale

Un problema importante come quello della tariffazione dell'uso delle infrastrutture, che oltrepassa del resto largamente il quadro della politica dei trasporti e coinvolge in misura considerevole la politica fiscale, non può essere validamente risolto con misure parziali prese in ordine sparso e sottoposte a tutte le contingenze economiche e politiche. Si deve elaborare una concezione globale che garantisca in seguito la continuità dell'azione. Ciò comporta da parte delle istituzioni comunitarie una decisione sulle scelte fondamentali contemporaneamente all'elaborazione di un programma di misure che fissi i mezzi e il ritmo di attuazione della politica scelta nei vari settori ai quali questa si deve applicare.

Nel presentare al Consiglio il presente memorandum, la Commissione desidera provocare l'ampia discussione che l'importanza del problema richiede. Essa ritiene che, come per tutte le grandi decisioni che riguardano la vita della Comunità, all'elaborazione delle soluzioni nel settore che è oggetto del presente memorandum debbano essere associati il Parlamento Europeo o il Comitato Economico e Sociale.

Per essere veramente utile, siffatta discussione non deve limitarsi alle idee generali; è necessario che essa sia imperniata su problemi quanto più concreti possibile e si traduca nell'azione pratica. La Commissione ha quindi tenuto, non soltanto a definire gli obiettivi e i principi generali, ma anche a precisare le misure grazie alle quali si potrà attuare un metodo coerente di tariffazione dell'uso delle infrastrutture. Sempre per questi motivi, essa ha deciso di presentare al Consiglio, contemporaneamente al presente memorandum, una proposta di decisione che stabilisce l'orientamento e i principi generali di questo metodo.

1.5. Contenuto del memorandum

Dopo aver definito gli obiettivi da assegnare alla tariffazione dell'uso delle infrastrutture (punto 2), il memorandum passa in rassegna le varie possibilità di soluzione (3.1.), fra le quali viene proposto di applicare il metodo di equilibrio finanziario come base del regime comune; i principali problemi inerenti a questo metodo sono analizzati sul piano generale (3.2.)

In seguito vengono presentate particolareggiate proposte per l'attuazione del metodo nei vari modi di trasporto (4.): esse riguardano, per ciascuno di questi e tenuto conto della loro particolare natura, il campo di applicazione della tariffazione, la determinazione delle tariffe, le modalità e il ritmo di attuazione del regime comune.

I problemi d'ordine istituzionale inerenti alla messa a punto di una tariffazione dell'uso delle infrastrutture basata sulla nozione di equilibrio finanziario sono anche brevemente commentati (5.).

Infine, il memorandum fornisce un certo numero di elementi che permettono una prima valutazione delle conseguenze economiche e finanziarie che potrebbero derivare dalle soluzioni proposte (6.).

Vari dati ed informazioni di carattere statistico e quantitativo, la cui conoscenza può contribuire ad una migliore comprensione dei problemi e delle soluzioni proposte sono riuniti negli allegati.

2. DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI E DEI CRITERI DA ASSEGNARE ALLA TARIFFAZIONE DELL'USO DELLE INFRASTRUTTURE

Come è stato indicato sopra, un grande sforzo di ricerca e di riflessione è stato intrapreso dal 1960 sul piano comunitario in merito al problema dell'imputazione dei costi d'infrastruttura. Parallelamente a questo sforzo, profondi studi sono stati effettuati nei vari paesi della Comunità. Ricerche di vasta portata sono state realizzate anche in altre organizzazioni internazionali nonché in alcuni paesi terzi, in particolare in Gran Bretagna e negli Stati Uniti.

Pur senza fornire soluzione particolareggiate per tutti i problemi, un così vasto studio ha permesso di chiarire i dati generali del problema in misura tale che ora è possibile prendere, con cognizione di causa, decisioni sull'orientamento e sugli obiettivi da assegnare al sistema comune di tariffazione dell'uso delle infrastrutture.

La tariffazione dell'uso delle infrastrutture, vale a dire la definizione di un sistema di prezzi per l'utilizzazione delle vie di comunicazione, deve assolvere una duplice funzione:

a) Anzitutto, una funzione di utilizzazione ottimale delle infrastrutture

Le tariffe debbono essere fissate in modo da garantire la migliore utilizzazione possibile delle infrastrutture dal punto di vista della collettività. Tale obiettivo può dirsi raggiunto se le tariffe riescono a dissuadere i soli utenti che abbribuiscono all'uso dell'infrastruttura un valore inferiore ai costi che l'uso stesso determinerebbe per la collettività.

- b) In secondo luogo, una funzione di finanziamento. La tariffazione deve procurare gli introiti necessari per finanziare le spese relative all'esercizio delle infrastrutture e all'espansione delle reti. Orbene, l'applicazione di un sistema di tariffe conforme all'obiettivo della utilizzazione ottimale delle infrastrutture determina, a motivo dell'esistenza di indivisibilità e di rendimenti sempre più elevati nelle infrastrutture di trasporto, un volume d'introiti inferiore alla somma di tutte le spese che è necessario effettuare per realizzare il programma di produzione (1).

Far gravare sulla collettività il disavanzo che si può in tal modo verificare in un certo numero di casi, presenta molteplici inconvenienti. Si rischia, in particolare, di favorire la realizzazione di investimenti che non sarebbero giustificati da un rigoroso calcolo economico. Sapendo, infatti, di non doverne sopportare il costo, gli utenti fanno forti pressioni per la creazione di nuove infrastrutture. La definizione di norme in materia di scelta di investimenti che non fossero accompagnate da oneri finanziari sarebbe di dubbia efficacia. Il sistema più opportuno per impedire lo spreco delle risorse, consiste nell'adossare agli utenti, oltre alle spese di gestione delle infrastrutture, tutte le spese di investimento. Siffatta soluzione è, in pari tempo, l'unica che garantisca la parità di trattamento dei vari modi di trasporto.

.../...

(1) Ciò vale, ovviamente, qualora si consideri l'insieme del periodo di utilizzazione di un'infrastruttura, ove gli introiti e le spese espressi in valore attualizzato. Per un determinato anno di tale periodo, gli introiti possono superare le spese.

Affinché siano effettivamente raggiunti gli obiettivi generali, è necessario siano verificate due condizioni. Anzitutto, è indispensabile che la soluzione considerata abbia solide basi teoriche. In secondo luogo, la tariffazione deve avere carattere operativo, ossia concretarsi in un insieme di regole coerenti, non ambigue, facili da comprendere e da applicare.

3. PROPOSTE PER LA SCELTA DI UN METODO COMUNITARIO DI TARIFFAZIONE DELL'USO DELLE INFRASTRUTTURE

3.1. Possibili soluzioni

I vari metodi prospettabili in materia di tariffazione dell'uso delle infrastrutture sono stati oggetto di un profondo esame nello studio pilota che la Commissione ha effettuato col concorso degli esperti di tutti gli Stati membri. Si tratta dei quattro metodi seguenti:

- il metodo del costo marginale sociale,
- il metodo dei pedaggi economici,
- il metodo dell'equilibrio finanziario,
- il metodo del costo economico completo.

Questi metodi possono in breve essere illustrati come segue:

- a) il metodo del costo marginale sociale si basa sulla teoria marginalista della formazione dei prezzi di cui esso rappresenta la trasposizione nel settore delle infrastrutture. Il costo marginale sociale esprime il costo che graverebbe sulla collettività in caso di circolazione supplementare su una qualsiasi infrastruttura. Esso presenta tre elementi costitutivi:
- il costo marginale d'uso dell'infrastruttura, uguale all'aumento delle spese causate al gestore dell'infrastruttura da un incremento della circolazione;
 - il costo marginale di congestione, uguale all'aumento dei costi che una circolazione supplementare impone al traffico restante;

- il costo marginale esterno, che rappresenta l'aumento di tutti gli altri costi creati per la collettività da una circolazione supplementare. Esso esprime in particolare la variazione delle spese per infortuni e delle spese connesse con i fattori ambientali nocivi alla salute.

b) Il metodo dei pedaggi economici deriva anch'esso dalla teoria marginalista. Esso si differenzia dal metodo precedente poiché impone un obbligo quanto all'utilizzazione della capacità dell'infrastruttura: l'obbligo consiste nel limitare questa utilizzazione ad un livello inferiore alla capacità fisica.

Il pedaggio economico comprende due elementi:

- il costo marginale d'uso, determinato allo stesso che nel metodo del costo marginale sociale;

- il semplice pedaggio, che è destinato ad allineare la domanda sulla capacità. Esso è nullo finché la domanda rischia di essere inferiore alla capacità preventivamente fissata; qualora la domanda superi tale capacità, esso è fissato ad un livello tale da riportare la domanda al livello della capacità. Il semplice pedaggio si sostituisce a tutti gli elementi del costo marginale sociale diversi dal costo marginale d'uso.

c) Il metodo dell'equilibrio finanziario si basa sul metodo del costo marginale sociale. Qualora però quest'ultimo producesse introiti insufficienti a coprire, per un dato periodo di riferimento, le spese relative all'infrastruttura, il costo marginale sociale verrebbe aumentato di un pedaggio destinato a procurare un supplemento di introiti necessario per pareggiare le spese d'esercizio.

d) Il metodo del costo economico completo è inteso a determinare, secondo principi detenuti dall'economia d'azienda, le spese per sistemazione ed utilizzazione delle infrastrutture esistenti. Esso deriva dunque da una concezione del tutto diversa da quella che è alla base dei tre metodi precedenti. Il costo economico completo risulta formato dai costi di manutenzione e di funzionamento dell'infrastruttura aumentati dei costi di capitale corrispondenti all'ammortamento e agli interessi sul capitale investito. Esso grava sugli utenti secondo metodi basati sul principio di causalità, e distinguendo tra costi d'uso variabili con l'intensità dell'utilizzazione e costi di capacità indipendenti da tale utilizzazione. I primi sono convenzionalmente supposti uguali al costo marginale d'uso.

Bisogna anche sottolineare che il metodo del costo economico completo, contrariamente agli altri tre, è soltanto un metodo di calcolo dei costi e non una soluzione per la tariffazione dell'uso delle infrastrutture, per l'elaborazione della quale esso rappresenterebbe soltanto un elemento di valutazione fra altri.

3.2. Il metodo dell'equilibrio finanziario come base per una soluzione comune

3.2.1. Vantaggi del metodo dell'equilibrio finanziario

Nell'introduzione del rapporto sullo studio pilota, la Commissione ha già presentato alcune obiezioni di natura tecnica riguardo al metodo dei pedaggi economici e a quello del costo economico completo. L'esame dei vari metodi alla luce dei criteri che sono stati fissati al precedente punto 2 porta però alla conclusione che uno soltanto era pienamente conforme alle condizioni prestabilite: si tratta del metodo dell'equilibrio finanziario. Nel corso di questi ultimi anni, si è manifestata una corrente d'opinione molto forte a favore di questa soluzione da parte tanto dei teorici dell'economia dei trasporti quanto degli operativi del settore, nonché delle organizzazioni professionali. In particolare,

è opportuno ricordare al riguardo l'atteggiamento assunto dagli autori di due rapporti che la Commissione ha fatto elaborare sul problema della tariffazione dell'uso delle infrastrutture (1) (2).

Il metodo dell'equilibrio finanziario, quale è stato definito nello studio pilota e quale la Commissione propone di adottare come base generale della soluzione comune in materia di tariffazione dell'uso delle infrastrutture, risponde bene ai due obiettivi principali di cui si è testé sottolineata l'importanza.

Si tratta, in primo luogo, di un sistema di ripartizione delle risorse. La base delle tariffe è infatti costituita dal costo marginale sociale, e i prezzi da pagare da parte degli utenti non possono essere mai inferiori a tale costo. Questa regola è di importanza capitale, perché sta a significare che il metodo d'equilibrio finanziario non si limita soltanto a realizzare il semplice pareggio tra spese ed entrate, ma mira innanzitutto ad assicurare la migliore utilizzazione possibile delle infrastrutture esistenti.

In secondo luogo, si tratta di un sistema di finanziamento. Ciò implica una doppia conseguenza:

- ciascun modo di trasporto e, all'interno di questo, ciascuna categoria di utenti devono coprire, con propri mezzi, la totalità delle spese loro imputabili. Questo principio esclude tanto qualsiasi aiuto da parte delle pubbliche amministrazioni quanto il sovvenzionamento di un'attività da parte di un'altra;

.../...

-
- (1) Opzione della politica tariffaria nel settore dei trasporti. Studi, serie "Trasporti" 1, Bruxelles, 1965. Rapporto dei professori ALLAIS, DEL VISCOVO, DUQUESNE DE LA VINELLE, OORT e SEIDENFUS.
 - (2) Problemi inerenti all'applicazione pratica di una tariffazione per l'uso delle infrastrutture stradali. Rapporto del sig. René MALCOR (di prossima pubblicazione nella collezione studi, serie "trasporti").

- l'intero importo delle risorse procurate dalla tariffazione deve essere impiegato nell'interesse della gestione e del miglioramento delle infrastrutture.

3.2.2. Principali problemi d'applicazione

Bisogna evitare che invece di favorire l'efficacia la regola di equilibrio finanziario crei disagio per i gestori dell'infrastruttura o produca effetti antieconomici. A tale riguardo, i punti seguenti sembrano degni di più particolare attenzione:

a) Periodo sul quale deve essere realizzato l'equilibrio

Periodi di un anno si possono rivelare un quadro troppo stratto per realizzare il pareggio tra le spese e le entrate. Come avviene normalmente per le società industriali e commerciali, deve sussistere la possibilità di attuare compensazioni tra i risultati di esercizi successivi.

La scelta di un periodo pluriennale presenterebbe d'altra parte il vantaggio di permettere una maggiore stabilità delle tariffe. Se queste fossero determinate sulla base di previsioni di costi e di traffico relative a più anni, non sarebbe necessario modificarle ad ogni mutamento di questi elementi. Un tale procedimento permetterebbe inoltre di inserire la tariffazione dell'uso delle infrastrutture nel quadro della politica economica a medio termine.

b) Ricorso al prestito

Deve essere creata la possibilità di ripartire nel tempo le spese per investimenti mediante il ricorso al prestito. Facendo gravare sugli utenti, infatti, le spese relative ad investimenti rilevanti nel momento stesso in cui queste fossero effettuate, si correrebbe il rischio, in numerosi casi, di far pesare sul traffico oneri esorbitanti e di creare serie distorsioni rispetto alla ripartizione ottimale delle risorse.

c) Perequazione nello spazio

L'estensione delle reti infrastrutturali per le quali è opportuno imporre l'obbligo di equilibrio finanziario deve essere fissata in modo tale che l'applicazione di tale obbligo non provochi una distorsione troppo sensibile rispetto ad una tariffazione al costo marginale sociale. In altri termini, la differenza tra gli introiti corrispondenti al costo marginale sociale e le spese complessive da coprire deve essere ripartita mediante un'adeguata perequazione nello spazio, su un numero di utenti sufficientemente grande affinché le tariffe non si scostino di troppo rispetto all'optimum. Non bisogna perdere di vista il fatto che tariffe troppo elevate, scoraggiando la domanda in misura eccessiva, rischierebbero di compromettere la realizzazione stessa dell'equilibrio finanziario.

La perequazione nello spazio deve tuttavia trovare i propri limiti nella necessità di conservare all'obbligo di equilibrio finanziario la funzione di barriera contro ingiustificate decisioni di investimenti. Bisogna dunque impedire che il costo di tali investimenti possa gravare su utenti che non ne ricavano alcun beneficio.

4. ATTUAZIONE DEL SISTEMA COMUNE SECONDO I MODI DI TRASPORTO

Se l'obbiettivo e i principi di base devono essere gli stessi per tutti i modi di trasporto, i mezzi e il ritmo d'instaurazione della tariffazione dell'uso delle infrastrutture dovranno essere invece definiti in funzione della situazione di partenza di ciascuno di essi e delle caratteristiche della sua utilizzazione, tenendo conto delle ripercussioni sulla situazione economica delle aziende e sui traffici in questione.

Allo stadio attuale, non è possibile presentare proposte dettagliate per la soluzione di tutti i problemi creati dall'attuazione di una tariffazione comune dell'uso delle infrastrutture. Al contrario, è possibile dare sufficienti indicazioni per definire con precisione il tipo di soluzione raccomandata, dedurre la natura dei mezzi da impiegare e indicare le implicazioni che misure raccomandate possono avere in altri campi, in particolare in quello fiscale.

4.1. Ferrovia

4.1.1. Considerazioni generali

Per le ferrovie, l'applicazione della regola di equilibrio finanziario alla tariffazione dell'uso delle infrastrutture deriva implicitamente già dall'orientamento generale che il Consiglio ha dato alla politica ferroviaria della Comunità adottando le disposizioni della sezione II della decisione n. 65/271/CEE del 13 maggio 1965, relativa all'armonizzazione di talune disposizioni che incidono sulla concorrenza nel settore dei trasporti ferroviari, su strada e per via navigabile (1).

.../...

(1) G.U. n. 88 del 24 maggio 1965, pag. 1500/65.

In base all'articolo 8 di questa decisione, si procederà all'armonizzazione progressiva delle norme che disciplinano i rapporti finanziari tra le aziende ferroviarie e gli Stati, dato che l'obiettivo è l'autonomia finanziaria di tali aziende. Sarebbe impensabile realizzare tale autonomia soltanto per una parte dell'esercizio ferroviario escludendone la gestione dell'infrastruttura, poiché la gestione delle ferrovie costituisce un tutto indivisibile.

Da ciò deriva anche l'impossibilità di un'azione isolata ed autonoma per realizzare una soluzione di equilibrio finanziario in ordine alla tariffazione dell'uso delle infrastrutture ferroviarie. L'attuazione di tale soluzione è strettamente collegata all'azione generale di risanamento della situazione economica e finanziaria delle aziende ferroviarie e le tappe della sua realizzazione saranno stabilite in funzione del calendario di detta azione.

4.1.2. Caratteristiche della soluzione proposta

4.1.2.1. Campo d'applicazione

Tutte le infrastrutture ferroviarie dovranno essere sottoposte alle norme sulla tariffazione dell'uso delle infrastrutture. L'unica eccezione sarà costituita dalle strade ferrate non allacciate alla rete principale di ciascuno Stato membro, che il Consiglio ha escluso anche dal campo d'applicazione del regolamento (CEE) n. 1108/70 del 4 giugno 1970 che istituisce una contabilità delle spese per le infrastrutture dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile (1). Queste vie, infatti, presentano un'importanza del tutto secondaria per la politica comune dei trasporti.

.../...

(1) G.U. n. L 130 del 15 giugno 1970, pag. 4.

4.1.2.2. Estensione dell'obbligo di equilibrio finanziario

La regola di equilibrio finanziario, esclude qualsiasi sovvenzione da parte degli enti pubblici, qualunque siano la forma e le modalità di concessione. E' chiaro che le spese assunte a carico dello Stato a seguito dell'applicazione di norme comunitarie non costituiscono sovvenzioni in tal senso. Questo è il caso delle spese concernenti impianti di incrocio, per le quali il regolamento CEE n. 1192/69 del Consiglio del 26 giugno 1969, relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie (1), stabilisce le norme per la loro ripartizione tra le aziende ferroviarie e gli Stati.

Durante il periodo di attuazione del regime comune, la differente situazione tra i modi di trasporto rispetto alla copertura dei costi d'infrastruttura potrà giustificare l'applicazione di norme differenti; queste saranno esaminate al seguente punto 4.1.3.

.../...

(1) G.U. n. L 156 del 28 giugno 1969, pag. 8.

4.1.2.3. Ricorso al prestito

Nel caso della ferrovia, una tariffazione al costo marginale sociale provocherebbe un notevole disavanzo. Tale risultato è dovuto al concorso di due fatti:

- le spese di manutenzione, funzionamento e rinnovo dell'infrastruttura dipendono soltanto in modesta misura dal volume del traffico;
- la pianificazione dell'accesso all'infrastruttura permette di limitare drasticamente, se non di eliminare, i fenomeni di congestione. La maggior parte degli impianti ferroviari presenta un margine di capacità che consente alle aziende di far fronte ad un aumento di traffico senza che ne derivi un aumento dei costi collegati all'utilizzazione dell'infrastruttura.

Tenuto conto dell'ampiezza delle spese di investimento nelle infrastrutture e della durata d'utilizzazione, generalmente assai lunga, degli impianti, le ferrovie devono poter ricorrere al prestito per quanto è necessario nell'interesse del loro esercizio. Le disposizioni applicabili in merito saranno emanate nel quadro dell'armonizzazione delle norme che disciplinano i rapporti finanziari tra gli Stati e le amministrazioni ferroviarie, in conformità del disposto dell'articolo 8 della decisione n. 65/271/CEE precedentemente citata.

4.1.2.4. Definizione delle spese d'infrastruttura

La determinazione delle spese d'infrastruttura da coprire con gli introiti non determina molti problemi nel caso della ferrovia. A seconda che si ricorra o no al prestito per il finanziamento di una parte delle spese, l'importo totale da coprire nel corso di un certo periodo di tempo è:

- pari alle spese di manutenzione, di funzionamento e di investimento effettuate durante tale periodo (equilibrio finanziario senza prestito), oppure
- pari alla somma delle spese di manutenzione, di funzionamento e di investimento effettuate durante tale periodo e non coperte da prestiti, e degli oneri di ammortamento e di interesse relativi ai prestiti contratti nel passato (equilibrio finanziario con prestito).

A tale riguardo, occorre richiamare l'attenzione sulla necessità di adattare le disposizioni comunitarie in materia di contabilità delle spese per le infrastrutture contenute nel regolamento (CEE) n. 1108/70 già citato alla definizione di equilibrio finanziario effettivamente considerata.

In conformità del principio generale sopra definito, il periodo durante il quale deve essere realizzato l'equilibrio entrate-spesa non sarà limitato necessariamente ad un anno: esso potrà articolarsi in più anni in modo da rendere possibile la compensazione delle fluttuazioni cui è normalmente soggetto il volume delle spese e da garantire una certa stabilità. Non si dovrà, però, esagerare quest'ultima preoccupazione, poiché la tariffazione dell'uso delle infrastrutture deve mantenere una grandissima flessibilità e poter essere adattata rapidamente alle mutevoli condizioni.

Contrariamente agli altri modi di trasporto, l'infrastruttura ferroviaria assolve esclusivamente una funzione di trasporto. Non si presenta, quindi il problema di ripartizione dei costi tra varie funzioni e l'intero importo delle spese per le infrastrutture dovrà gravare sull'azienda e da questa essere traslato sugli utenti.

4.1.2.5. Determinazione delle tariffe e mezzi da impiegare

La tariffa per l'uso dell'infrastruttura deve prevedere due elementi costitutivi espressi rispettivamente dal costo marginale sociale e da un pedaggio di equilibrio. Quest'ultimo deve essere fissato tenendo conto della situazione della domanda relativa ai vari tipi di prestazione.

La gestione integrata della ferrovia permette una differenziazione molto accentuata delle tariffe. Le possibilità a tale riguardo sono nettamente superiori a quelle degli altri modi di trasporto, per i quali la gestione delle infrastrutture è separata dall'utilizzazione dei mezzi di trasporto. Infatti, i canoni per l'uso dell'infrastruttura ferroviaria saranno oggetto della stessa differenziazione dei prezzi di trasporto, di cui sono parte integrante. In pratica, i prezzi e le tariffe saranno stabiliti in blocco senza che venga fatta una distinzione tra l'elemento "utilizzazione" e l'elemento "infrastruttura".

4.1.3. Regime transitorio

Finché l'attuazione del regime comune di tariffazione dell'uso delle infrastrutture non sarà completato, la concorrenza tra i vari modi di trasporto resterà soggetta a distorsioni. Le aziende ferroviarie, che gestiscono direttamente la loro infrastruttura, ne sopportano infatti, in generale, direttamente tutto l'onere. Il fatto che l'esercizio di queste aziende possa essere deficitario e che l'insufficienza degli introiti sia coperta con versamenti statali non cambia nulla a questa situazione e non potrebbe esimere le autorità responsabili dal ricercare correttivi per questa distorsione al fine di far risultare il disavanzo reale, cioè il disavanzo imputabile alla maniera di gestire l'azienda ferroviaria.

Il regolamento (CEE) n. 1107/70 del Consiglio del 4 giugno 1970, relativo agli aiuti accordati nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile (1), autorizza gli Stati membri a concedere aiuti ad imprese che hanno a loro carico spese per l'infrastruttura da esse utilizzata, mentre per altre imprese che non sostengono gli stessi oneri l'importo dovrà essere valutato tenendo conto dei costi di infrastruttura che non sono sostenuti dai trasporti concorrenti. Questa disposizione è valida fino all'entrata in vigore di una normativa comune in materia di imputazione dei costi d'infrastruttura.

.../...

(1) G.U. n. L 130 del 15 giugno 1970, pag. 1.

L'adozione di una soluzione comune di tariffazione dell'uso delle infrastrutture basata sul principio dell'equilibrio finanziario provocherà la caducità di questa disposizione, che permette ai singoli Stati membri di stabilire il proprio regime di aiuti in conformità alla propria politica nazionale dei trasporti, e la sua sostituzione con norme comunitarie concernenti la concessione ed il calcolo dell'importo degli aiuti in questione.

Per quanto riguarda il primo aspetto, questi aiuti dovranno essere concessi alle aziende ferroviarie nel caso in cui i loro concorrenti non coprano l'intero ammontare delle loro spese per le infrastrutture. Per la strada e la via navigabile, il grado di copertura è uguale al rapporto tra le entrate e le spese per le infrastrutture.

Dato il carattere indivisibile dell'equilibrio finanziario, che è stato più sopra messo in risalto, non sarà necessaria una distinzione per categorie di attività.

Quanto al secondo aspetto, l'importo delle indennità dovrà essere calcolato in relazione alla situazione dei trasporti su strada e per via navigabile con i quali la ferrovia si trova in concorrenza. Questo sarà funzione dei due elementi seguenti:

- quota delle entrate del traffico ferroviario in concorrenza con ciascuno dei modi considerati; detta quota sarà calcolata sul totale dei servizi viaggiatori e merci;
- grado di copertura delle spese per le infrastrutture dei singoli modi.

La sovvenzione sarà allora pari alla somma dei due termini seguenti, che si riferiscono rispettivamente alle attività in concorrenza con la via navigabile e la strada:

$$D_F \times \frac{R_1}{R} \left(1 - \frac{P_N}{D_N}\right)$$

e

$$D_F \times \frac{R_2}{R} \left(1 - \frac{P_R}{D_R}\right)$$

- dove D_F = spese totali per le infrastrutture ferroviarie,
 D_N = spese totali per le infrastrutture delle vie navigabili,
 D_R = spese totali per le infrastrutture stradali,
 R = entrate totali del traffico ferroviario,
 R_1 = entrate del traffico ferroviario in concorrenza con la via navigabile,
 R_2 = entrate del traffico ferroviario in concorrenza con la strada,
 P_N = prodotto totale della tariffazione dell'uso delle vie navigabili,
 P_R = prodotto totale della tariffazione dell'uso delle strade.

L'importo delle sovvenzioni che spettano alle aziende ferroviarie a questo titolo dovrà essere determinato con precisione sulla base dei dati di ogni anno. Sarà necessario prevederne la liquidazione mediante anticipi, dato che il saldo definitivo si effettuerà dopo la chiusura dell'esercizio.

Le sovvenzioni andranno beninteso diminuendo via via che la tariffazione dell'uso delle infrastrutture sarà attuata negli altri modi.

4.2. Vie navigabili

4.2.1. Considerazioni generali

La conciliazione dei due obiettivi della tariffazione dell'uso delle infrastrutture, cioè la loro utilizzazione ottimale e il finanziamento delle spese per la loro costruzione e la loro gestione, crea problemi

particolarmente difficili nel caso delle vie navigabili: le difficoltà dipendono dalle caratteristiche tecniche ed economiche proprie di questo modo di trasporto.

Infatti, ogni via d'acqua e, talvolta, persino una sua sezione costituiscono casi particolari e dovrebbero essere trattate come tali dal punto di vista della tariffazione. Le differenze di sezione del canale e delle opere di attraversamento provocano in numerosi casi una frattura tra le varie parti delle reti nazionali. Il traffico varia sensibilmente da una via all'altra quanto al volume, alla composizione ed alle prospettive per l'avvenire.

L'applicazione del metodo dell'equilibrio finanziario a livello delle differenti vie considerate come entità economiche rischierebbe, data questa situazione, di far luogo, in un certo numero di casi, a serie difficoltà. Un volume di spese relativamente forte dovrebbe infatti essere ripartito su un traffico relativamente modesto. Ne risulterebbero oneri unitari elevati che superano di gran lunga il costo marginale sociale e che non potrebbero che scoraggiare di più l'utilizzazione di vie navigabili già trascurate e aggravare ancora la situazione. Un tale risultato non è evidentemente auspicabile dal punto di vista della collettività.

Pur potendo essere molto serie le difficoltà causate dal conflitto tra i due obiettivi assegnati alla tariffazione dell'uso delle infrastrutture possono essere superate con modalità appropriate. I punti principali da prendere in considerazione al riguardo saranno esaminati più particolarmente nei paragrafi che seguono; essi riguardano la perequazione tra vie d'acqua grazie alla costruzione di bacini che formano entità economiche e il ricorso al prestito che, data l'entità dei capitali investiti, deve essere particolarmente ampio nel caso delle vie navigabili.

4.2.2. Caratteristiche della soluzione proposta

4.2.2.1. Campo d'applicazione

La tariffazione dell'uso delle infrastrutture dovrà coprire l'intera rete delle vie navigabili della Comunità, quali ne siano la natura e il regime giuridico. Sembra nondimeno opportuno escludere le vie navigabili la cui utilizzazione è limitata ai battelli di portata lorda inferiore a 250 tonnellate nonché alcune vie navigabili a carattere marittimo in cui la navigazione interna è del tutto secondaria. Queste due esclusioni corrispondono a quelle previste nel citato regolamento (CEE) n. 1108/70 del Consiglio; esse si riferiscono a vie che presentano poco interesse nei riguardi della politica comune dei trasporti.

L'applicazione di questo principio crea la questione della compatibilità tra la percezione di pedaggi e le norme sulla navigazione del Reno. L'articolo 3 primo comma, della Convenzione di Manheim stabilisce che "nessuna tassa basata unicamente sul fatto della navigazione potrà essere prelevata sui battelli o sui loro carichi nonché sulle zattere che navigano sul Reno e sui suoi affluenti, finché essi si trovano sul territorio delle Alte Parti contraenti...".

Questa disposizione potrebbe, a prima vista, sembrare un ostacolo per qualsiasi misura di tariffazione dell'uso delle infrastrutture sul Reno. La Commissione ritiene però che siffatta interpretazione debba essere esclusa, poiché i pedaggi che essa intende istituire non hanno affatto lo stesso carattere delle tasse sulla navigazione riscossa sul Reno anteriormente al 1868, la cui soppressione è stata stipulata dalla Convenzione di Mannheim. La riscossione di tali tasse, che rappresentavano un rilevante ostacolo all'esercizio e allo sviluppo della navigazione, non corrispondeva in realtà alla remunerazione di un servizio reso, bensì costituiva la manifestazione della sovranità degli Stati rivieraschi.

4.2.2.2. Ricorso al prestito

Le considerazioni presentate nel paragrafo 4.1.2.2. a proposito della ferrovia si applicano a fortiori alla via navigabile.

Data la lunghissima durata di utilizzazione degli impianti della navigazione interna e l'importanza delle corrispondenti spese, sarà necessario ripartire l'onere di questi ultimi nel tempo, ricorrendo a prestiti, che dovrebbero poter essere rinnovati periodicamente allo loro scadenza entro il limite della durata di servizio delle opere.

4.2.2.3. Definizione delle spese di infrastruttura

Su questo punto, come sul precedente, le indicazioni date al paragrafo 4.1.2.3. sulla ferrovia sono valide anche per le vie d'acqua. Il fatto, però che queste ultime assolvono molteplici funzioni, in particolare nell'interesse dell'economia idraulica e della produzione di energia elettrica, crea un problema di ripartizione delle spese. Una parte di queste deve infatti essere imputata alle funzioni diverse dai trasporti.

Si dovranno definire criteri comuni per la determinazione della quota delle spese imputabili alla funzione di trasporto. L'articolo 9 del regolamento (CEE) n.1108/70 del Consiglio, precedentemente citato conferisce alla Commissione il compito di definire tali criteri.

4.2.2.4. Delimitazione delle zone di perequazione

Per i motivi illustrati al 4.2.1. è esclusa, nella grande maggioranza dei casi, la possibilità di ricercare l'equilibrio finanziario per ogni singola via. Sarà necessario dunque formare zone di perequazione all'interno delle quali l'onere del disavanzo causato da una tariffazione al costo marginale sociale possa essere ripartito su un numero di utenti abbastanza rilevante.

Queste zone di perequazione potranno essere costituite da bacini che riuniscono, attorno ad una o più grandi arterie, vie di minore importanza che ne costituiscono il prolungamento naturale; questi bacini dovrebbero formare complessi per quanto possibile coerenti dal punto di vista economico e tecnico.

Le decisioni in materia dovranno essere lasciate alla valutazione degli Stati membri.

4.2.2.5. Determinazione delle tariffe e dei mezzi da impiegare

All'interno dei singoli bacini la tariffazione dovrà essere differenziata per le singole vie in funzione del costo marginale sociale relativo alla loro utilizzazione qualora quest'ultimo presenti variazioni significative. I pedaggi di equilibrio dovranno essere calcolati sulla base del disavanzo per il complesso del bacino in questione e secondo norme emanate dal Consiglio.

La fissazione delle tariffe si dovrà riferire soltanto a criteri in relazione con l'utilizzazione dell'infrastruttura. Cio' spiega l'importanza che si attribuisce al tipo di battello, poiché è questo che determina il livello del costo marginale d'uso e del costo marginale di congestione. Le tariffe si applicheranno tanto ai battelli carichi quanto a quelli scarichi.

Quanto ai mezzi da impiegare, il ricorso a pedaggi di navigazione è di facile attuazione date le condizioni di esercizio delle vie navigabili. Si può dunque escludere ogni altro mezzo di tariffazione, in particolare le imposte sui battelli, già abbandonate in tutti gli Stati membri (1), e le imposte sui carburanti, che sarà opportuno sopprimere completamente fin dall'introduzione della tariffazione (2). Queste imposte d'altra parte, colpiscono ormai soltanto una piccolissima parte dei movimenti di battelli (3), e la loro resa, che è trascurabile, conferisce loro una importanza insignificante nell'equilibrio generale del bilancio pubblico.

4.2.3. Attuazione del regime comune

L'attuale situazione delle vie navigabili, che in generale è caratterizzata da una partecipazione modesta e spesso nulla, degli utenti alle spese di infrastruttura che essi provocano, rende necessaria un'applicazione graduale delle misure di tariffazione dell'uso delle infrastrutture. Sembra che l'attuazione del regime comune proposto possa realizzarsi in tre fasi la cui durata dovrebbe essere abbastanza lunga per permettere un adattamento senza scosse alla nuova situazione, pur non essendo eccessiva al punto da non far più apparire le scadenze come ineluttabili. Una durata complessiva di 15 anni sembra rispondere a questa duplice esigenza.

.../...

-
- (1) Salvo in Italia, ove la loro aliquota è assai modesta e il loro prodotto trascurabile.
 - (2) Tale proposta non si applica alle navi da diporto, che potranno continuare ad essere oggetto di misure di carattere fiscale sia agli effetti dei carburanti utilizzati che della loro detenzione.
 - (3) L'Italia rappresenta un'eccezione al riguardo. I carburanti utilizzati dalla navigazione interna, eccettuati i servizi pubblici sul lago di Como, sul lago Maggiore e sul lago di Garda che beneficiano dell'esenzione completa, sono soggetti a tassa interna. Nel 1966, tali tasse hanno reso al Tesoro oltre 11 miliardi di lire. (Tale cifra va confrontata con quella di 987 miliardi di lire rappresentante il gettito delle imposte sui carburanti stradali per lo stesso anno).

- In una prima fase, tutti i pedaggi dovranno essere fissati almeno al livello del costo marginale sociale,

E' opportuno rilevare che la tariffazione dovrà essere differenziata in funzione del costo marginale sociale per via o categoria di vie nonché per tipo di battello. Non sarà sufficiente, dunque, che il ricavato globale dei pedaggi sia uguale o superiore all'importo dei costi marginali sociali.

Fin dall'inizio di questa fase, si dovrà sopprimere la tassazione dei carburanti utilizzati dai battelli da navigazione essendo inteso che la diminuzione degli oneri che ne deriverà per la navigazione dovrà essere compensata da un aumento simultaneo dei pedaggi.

La durata di questa fase potrebbe essere compresa fra 3 e 5 anni.

- In una seconda fase, si tratterà di aumentare progressivamente le tariffe in modo da portare le entrate totali al livello delle spese correnti.

La sua attuazione presuppone risolti due problemi: ripartizione delle spese tra le varie funzioni delle vie navigabili e suddivisione del disavanzo tra le diverse categorie di battelli.

La Commissione ha già avviato gli studi necessari per trarre le soluzioni operative di questi due problemi.

Entro questa fase dovranno anche essere delimitati i bacini a livello dei quali dovrà operare l'obbligo di equilibrio finanziario.

Questa fase potrebbe avere la stessa durata della prima, cioè da 3 a 5 anni.

- In una terza fase, infine, si dovrà raggiungere l'obiettivo finale di copertura di tutte le spese (spese correnti e spese d'investimento) con i canoni versati dagli utenti. I problemi che sorgeranno durante questa fase sono della stessa natura di quelli indicati a proposito della seconda fase, dato che con quest'ultima sussiste semplicemente una differenza di grado.

La durata di questa fase non dovrebbe superare 5 anni.

Potrà darsi che questo schema generale si presti, malgrado la sua elasticità, per tutte le situazioni. In taluni casi, in particolare per le grandi vie d'acqua moderne, si potrà prevedere una più celere attuazione della tariffazione; questa eventualità avrebbe evidentemente una notevole portata dato il ruolo che spetta a queste vie d'acqua nella concorrenza con la ferrovia.

4.3. Strada

4.3.1. Considerazioni generali

Nel settore stradale l'introduzione di una tariffazione dell'uso delle infrastrutture ha portata più rilevante e crea nel contempo problemi più complessi.

La sua portata risulta soprattutto dai fatti seguenti:

- i costi di usura dell'infrastruttura variano, in funzione della circolazione, molto più di quanto non succeda per gli altri modi di trasporto. Inoltre la variazione di questi costi è molto forte a seconda dei tipi di circolazione dato che questa è una funzione dei carichi sull'asse;
- i fenomeni di congestione e di saturazione sono assai frequenti a motivo del carattere aleatorio dell'accesso alle infrastrutture stradali: tuttavia essi presentano forti discontinuità nel tempo (punte orarie, giornaliere, stagionali);
- la circolazione automobilistica è causa di notevoli disagi sotto forma di rumore e di emissione di gas inquinanti;
- il crescente uso della vettura individuale per gli spostamenti urbani crea problemi che obbligano a rivedere tutta la questione della sistemazione delle grandi agglomerazioni e del modo di vita in queste.

La complessità dei problemi da risolvere deriva dalla molteplicità degli aspetti in questione, di cui sono stati ora ricordati i principali. A ciò si aggiungono complicazioni supplementari dovute allo stretto collegamento tra le tariffazioni dell'uso delle infrastrutture e la pressione fiscale specifica dei trasporti. In pratica, la tariffazione impone la necessità di una profonda riforma del sistema tributario, cioè delle tasse sui veicoli e delle imposte sui carburanti. La funzione considerevole svolta in particolare da queste ultime imposte, nell'economia delle finanze pubbliche, permette di misurare la grande difficoltà di questo compito.

4.3.2. Principi generali di azione

La molteplicità e la diversità dei problemi da risolvere ne richiedono una classifica in funzione della loro natura e la fissazione di priorità. Queste ultime dovranno tener conto contemporaneamente delle necessità generali della politica comune dei trasporti e dello stato di avanzamento degli studi e delle ricerche i cui risultati forniranno elementi indispensabili per la messa a punto delle misure di applicazione.

Si possono distinguere due grandi gruppi di problemi. Il primo riguarda la tariffazione secondo il tipo di veicolo: autoveicoli industriali e autovetture private. Il secondo riguarda la differenziazione della tariffazione a seconda del tipo di infrastruttura: strade extraurbane e rete urbana.

4.3.2.1. Distinzione tra autoveicoli e autovetture private

Nel quadro della politica comune dei trasporti, la tariffazione della circolazione degli autoveicoli industriali, cioè quelli adibiti al trasporto remunerato o no, di persone e di merci, riveste un'importanza fondamentale.

Per questi autoveicoli si potranno attuare eque condizioni di concorrenza rispetto agli altri modi di trasporto se verranno loro imputati i costi relativi all'utilizzazione dell'infrastruttura da essi causati, e soltanto questi costi. Se questa imputazione si effettua con mezzi a

carattere fiscale (e cio' sembra necessario), il livello delle imposte dovrà essere determinato in funzione del livello dei costi di infrastruttura. Ne risulta allora che la tariffazione dell'uso delle infrastrutture realizza allo stesso tempo per questi veicoli d'obiettivo di neutralità fiscale per quanto riguarda la pressione fiscale specifica.

Per le autovetture private, il cui uso rientra per la maggior parte nel concetto del consumo finale, si ritiene possibile un minore rigore nell'applicazione dei principi di tariffazione. Benché anche per queste vetture l'obiettivo dominante debba essere l'imputazione dei costi di infrastruttura, si potrà ammettere, entro i limiti della necessità di bilancio, la possibilità di mantenere un'imposta di consumo che si aggiungerebbe alla tariffa d'uso dell'infrastruttura.

Tutti i problemi che possono essere sollevati a tale riguardo saranno dettagliatamente esaminati più avanti.

4.3.2.2. Distinzione fra strade extraurbane e rete stradale urbana

Esistono tra questi due tipi di infrastrutture notevoli differenze che impongono la scelta di distinte formule di soluzione. Fra le principali differenze, si possono citare le seguenti:

- la composizione del traffico, che comprende una proporzione di autoveicoli industriali nettamente più elevata in zona extraurbana che in città;
- l'usura più forte e più rapida delle strade in zona extraurbana come conseguenza diretta della più densa circolazione di autoveicoli pesanti;
- il grandissimo disagio provocato in città dal rumore e dall'inquinamento dell'aria, ancora poco sensibile in aperta campagna.

Inoltre, mentre nel settore urbano esistono tante situazioni particolari quanti sono i grandi agglomerati, la differenziazione è molto meno forte nelle zone extraurbane.

Queste differenze presentano notevoli conseguenze tanto sulla struttura della tariffazione quanto sulla scelta dei mezzi da impiegare.

I problemi delle zone extraurbane sono stati studiati a fondo nello studio pilota. La Commissione ha ritenuto che le informazioni fornite da tale studio li ponessero sufficientemente in luce tanto dal punto di vista teorico quanto da quello delle applicazioni. I problemi creati dalla tariffazione della rete stradale urbana, invece, non sono stati ancora oggetto di studi comunitari. Il Consiglio ha perciò prescritto con decisione n. 70/108/CEE del 27 gennaio 1970, di cui al precedente punto 1.2., l'esecuzione di nuovi studi su cinque agglomerati della Comunità. I loro risultati dovrebbero essere disponibili nell'anno 1973.

4.3.2.3. Scelta delle priorità

In considerazione tanto delle esigenze dello sviluppo della politica dei trasporti quanto dello stato di avanzamento degli studi preparatori, è incontestabile che negli anni futuri si dovrà prestare particolare attenzione ai problemi relativi ai veicoli industriali nonché alla tariffazione dell'uso delle infrastrutture in zona extraurbana. Sin dal 1968, la Commissione si è d'altra parte impegnata in questa via presentando al Consiglio una proposta di prima direttiva sul riordinamento dei sistemi nazionali di imposte sui veicoli industriali (1), il cui campo d'applicazione è limitato alle infrastrutture situate all'esterno degli agglomerati urbani.

.../...

(1) G.U. n. C 95 del 21 settembre 1968, pag. 44.

La priorità assegnata ai problemi degli autoveicoli industriali e della circolazione in zona extraurbana non deve essere tuttavia interpretata come se parallelamente non debba essere attuato alcun provvedimento in ordine alle autovetture private e alla circolazione urbana; siffatta interpretazione disconoscerebbe infatti tanto l'interdipendenza dei diversi problemi quanto l'urgenza di misure concrete nei grandi agglomerati. La Commissione ritiene che nei vari settori si debbano applicare in una prima fase differenti procedure e che l'apporto delle iniziative nazionali dovrà e potrà essere molto più forte nel settore delle autovetture private e della tariffazione dell'uso della rete stradale urbana.

4.3.3. Caratteristiche della soluzione proposta

4.3.3.1. Campo d'applicazione

La tariffazione dell'uso delle infrastrutture dovrà applicarsi, come risulta dalle considerazioni fatte nei punti precedenti, al complesso della rete stradale urbana ed extraurbana. Essa dovrà ugualmente coprire le opere d'arte di grande rilievo che abitualmente sono oggetto di un esercizio autonomo quali, in particolare, i trafori alpini.

Come per gli altri modi di trasporto, la tariffazione non avrà come oggetto le infrastrutture escluse dall'applicazione del regolamento CEE/1108/70 del Consiglio. Si tratta delle seguenti categorie, che non rivestono alcuna importanza per la politica comune dei trasporti:

- strade chiuse alla circolazione automobilistica, ossia alla circolazione degli autoveicoli di cilindrata pari o superiore a 50 cc;
- strade utilizzate unicamente dai veicoli delle aziende agricole o forestali o che sono esclusivamente adibite al servizio di dette aziende.

4.3.3.2. Ricorso al prestito

Come per gli altri modo di trasporto, non si dovranno fissare regole rigide per la strada, dato che in ogni caso l'utilizzazione del prestito dovrà essere limitata alle spese di investimento. L'esperienza mostra che il ricorso al prestito permette, in numerosi casi, un ritmo di costruzioni stradali che non sarebbe altrimenti realizzabile.

Considerata l'ampiezza delle risorse necessarie al finanziamento degli investimenti stradali, è giusto che il ricorso al mercato finanziario sia oggetto di una pianificazione, che dovrà essere fissata di concerto dai gestori delle infrastrutture e dagli enti pubblici.

4.3.3.3. Determinazione delle spese di infrastruttura

Le indicazioni generali fornite precedentemente tanto per la ferrovia quanto per la via navigabile si applicano anche alla strada.

L'esistenza di funzioni diverse da quella di trasporto dovrà essere presa in considerazione soltanto nel caso delle infrastrutture urbane. Essa dovrà allora dar luogo ad una riduzione delle spese totali che gravano sugli utenti, che la Commissione propone di fissare uniformemente ad una certa percentuale. L'applicazione di metodi di calcolo più elaborati, infatti, presenta soltanto vantaggi che non possono essere commisurati con le difficoltà dell'attuazione.

In questo contesto, sarà opportuno tener conto anche del fatto che talune categorie di utenti delle infrastrutture, in particolare i pedoni e i ciclisti, non saranno tassati.

4.3.3.4. Delimitazione delle zone di perequazione

L'interdipendenza già segnalata tra le differenti sezioni delle reti stradali non giustifica, in linea di massima, la formazione di reti stradali distinte all'interno delle quali dovrebbe essere realizzato l'equilibrio entrate-spesa.

La creazione di unità di esercizio autonome potrà nondimeno essere prevista in taluni casi e in particolare per la rete di autostrade (completata eventualmente da alcune strade ordinarie parallele) e per le grandi opere d'arte indicate al punto 4.3.3.1.

E' chiaro che le reti urbane dovranno costituire altrettante unità autonome.

4.3.3.5. Determinazione delle tariffe

La struttura delle tariffe d'uso delle infrastrutture stradali è particolarmente complessa. Il costo marginale sociale comprende infatti, oltre al costo marginale d'uso ed al costo marginale di congestione, due elementi che sono inesistenti o trascurabili nel caso delle infrastrutture ferroviarie e di navigazione interna, cioè il costo marginale di incidente e il costo marginale di disagio.

Si noti, peraltro, che i problemi relativi al calcolo di quest'ultimo elemento sono di estrema complessità; essi non sono ancora stati risolti in modo soddisfacente e non è certo che potranno esserlo in un prossimo avvenire. Un notevole sforzo di ricerca è stato effettuato al riguardo nel quadro degli studi sulle infrastrutture stradali in zona urbana, studi attualmente in corso in cinque Stati membri con la partecipazione della Commissione, conformemente alla decisione n. 70/108/CEE del Consiglio del 27 gennaio 1970.

E' chiaro che, fintantoché non esisteranno metodi indiscutibili di calcolo per il costo marginale di disagio ambientale, non sarà possibile includere in qualsiasi forma detto elemento nella tariffazione dell'uso delle infrastrutture.

In ogni caso, l'imputazione dei costi di disturbo ambientale agli utenti non costituirebbe che un complemento alla lotta condotta contro i fattori di disturbo. Tale lotta deve basarsi anzitutto su misure di ordine regolamentare e tecnico intese a sopprimere fattori di disturbo ambientale.

I pedaggi di equilibrio, che verranno ad aggiungersi al costo marginale sociale nel caso in cui l'assunzione in bilancio di questo causasse un disavanzo, dovranno essere determinati secondo norme da definire a livello comunitario. Gli studi necessari a tale scopo sono già stati avviati dalla Commissione.

La differenziazione delle tariffe per l'uso delle strade dipenderà essenzialmente dalle modalità di percezione che potranno essere attuate in questo settore. Esse saranno esaminate al punto seguente. Si devono distinguere tre tipi di differenziazione.

1. Differenziazione secondo la natura del veicolo

Questa differenziazione implica in primo luogo una distinzione tra le autovetture private e gli autoveicoli industriali le cui responsabilità nei confronti dei costi che provocano sono evidentemente assai diverse.

Essa comporta in secondo luogo una distinzione tra le diverse categorie di autoveicoli industriali. Il criterio principale di differenziazione al riguardo è il costo marginale d'uso e, soprattutto, la sua componente che misura l'usura delle strade, di cui è già stata messa in risalto la forte variazione in relazione ai carichi sugli assi.

2. Differenziazione secondo il luogo di circolazione

La distinzione fondamentale da fare al riguardo è quella tra infrastrutture in zona extraurbana e rete stradale urbana.

Come è già stato osservato per quest'ultima, ogni città costituisce praticamente un caso particolare che esige l'applicazione di misure definite in funzione delle caratteristiche della sua situazione specifica. Il principale elemento di differenziazione è evidentemente il costo marginale di congestione, mentre invece il costo marginale d'uso avrà in linea generale, solo importanza secondaria data la proporzione relativamente modesta degli automezzi pesanti nella circolazione urbana.

Quanto alle zone extraurbane, non sarà possibile attuare una tariffazione differenziata come quella che si applicherà nelle città. Ciò non sembra d'altra parte necessario.

Da un lato, le differenze di costo marginale d'uso, che costituisce la componente principale del costo marginale sociale all'esterno degli agglomerati urbani, non sono abbastanza elevate da una categoria di strade all'altra per giustificare un cambiamento delle tariffe in conformità.

D'altro lato, la congestione è ancora attualmente un fenomeno relativamente eccezionale in zona extraurbana, dove colpisce soltanto un numero limitato di strade importanti. In queste condizioni, la soluzione più ragionevole sembra essere quella di determinare la tariffazione di base in funzione di un livello medio di utilizzazione della capacità, che sarà fissata ad un grado sufficientemente elevato per coprire tutte le situazioni diverse da quelle che presentano particolari fenomeni di congestione. Per queste ultime e per esse soltanto, si dovrà pensare a misure di tariffazione diretta.

3. Differenziazione secondo il periodo di circolazione

Le considerazioni ora fatte a proposito della differenziazione nello spazio si applicano anche al problema della differenziazione nel tempo. Anche a questo proposito sarà opportuno riservare l'applicazione di mezzi di tariffazione diretta ai soli casi di punte di circolazione che superino nettamente il livello medio del traffico.

La necessità di una tariffazione delle punte sarà beninteso soprattutto evidente in città, ma interesserà ugualmente un certo numero di infrastrutture in zona extraurbana, in particolare gli itinerari di disimpegno dei grandi agglomerati nonché gli itinerari turistici durante le vacanze.

4.3.3.6. Mezzi da impiegare

La tariffazione dell'uso delle infrastrutture dovrà far ricorso alle tre sotto indicate serie di mezzi, il cui impiego e la cui combinazione dipenderanno dalla natura dei problemi da risolvere:

- imposte sui carburanti;
- tasse sui veicoli;
- mezzi di tariffazione diretta, quali pedaggi autostradali, tasse di circolazione individuali, tasse di parcheggio.

4.3.3.6.1. Imposte sui carburanti

Data la facilità e il modesto costo della loro riscossione, le imposte sui carburanti dovranno costituire la base della tariffazione dell'uso delle infrastrutture stradali. La loro utilizzazione quali strumenti di tariffazione comporterà le seguenti conseguenze.

In primo luogo, da questo punto di vista, il loro livello dovrà essere determinato esclusivamente in funzione delle necessità della tariffazione dell'uso delle infrastrutture e tenendo conto degli introiti procurati dagli altri mezzi impiegati nel quadro di quest'ultima.

In secondo luogo, il rapporto tra la tassazione della benzina e quella del gasolio deve essere fissato in modo che la scelta tra veicoli che utilizzano rispettivamente l'uno o l'altro di questi carburanti e che provocano gli stessi costi di infrastruttura non venga influenzata dalla tassazione; detto rapporto dovrà, perciò, essere il riflesso del rapporto tra i consumi specifici dei motori a benzina, e dei motori a gasolio. Poiché quest'ultimo rapporto può variare a seconda del tipo di veicolo, bisognerà riferirsi a quello delle categorie di veicoli che presentano parità dei costi di esercizio, imposte sui carburanti escluse.

Il problema del livello delle imposte sui carburanti richiede qualche commento. La crescente utilizzazione di mezzi di tariffazione diretta nonché l'aumento delle imposte sul gasolio, che con ogni probabilità sarà il risultato della modifica del rapporto tra queste imposte e quelle sulla benzina, potrebbe concretarsi in una diminuzione del livello medio delle imposte sulla benzina. Una tale evoluzione avrebbe effetti benefici su molti piani.

L'esempio americano mostra che un moderato livello di tassazione favorisce l'aumento della potenza dei motori e il loro livellamento, fatto che ha una forte influenza sulla fluidità del traffico e, di conseguenza, sulla sicurezza stradale.

Tuttavia, per quanto riguarda le autovetture private, si potrà ricorrere alla facoltà prevista al punto 4.3.2.1. di imporre loro un onere supplementare. In tal caso, la fissazione del livello di quest'ultimo dovrà tener conto, oltre alle necessità finanziarie già ricordate al punto citato, di un complesso di considerazioni, soprattutto di ordine sociale.

4.3.3.6.2. Tasse sugli autoveicoli

Per quanto riguarda gli autoveicoli industriali, la tassazione dei carburanti non permette di modulare sufficientemente la tariffazione in funzione del costo marginale sociale. Come si è già detto precedentemente, il costo marginale d'uso e, soprattutto, la sua principale componente, il costo marginale di usura, variano sensibilmente in funzione del peso totale del veicolo. Ora, la variazione del consumo di carburante in funzione di questo parametro è nettamente meno marcata.

L'applicazione di una tassa sui veicoli costituisce di conseguenza il mezzo per correggere l'insufficiente differenziazione che risulta dalle imposte sui carburanti. La proposta di prima direttiva del Consiglio per il riordinamento dei sistemi nazionali di tasse sugli autoveicoli industriali, che si è già citata, risponde a questa idea. Essa prevede la sostituzione delle tasse nazionali sugli autoveicoli con una tassa per l'uso delle infrastrutture stradali la cui struttura sarebbe determinata in base a norme comuni, tenendo conto dei costi marginali d'uso causati dalle varie categorie di veicoli.

Per quanto riguarda le autovetture private, il loro costo marginale sociale non varia in misura apprezzabile in funzione delle caratteristiche dei veicoli; esso varia invece sensibilmente secondo le condizioni di utilizzazione delle infrastrutture nello spazio e nel tempo. Ora, le tasse sugli autoveicoli, che presentano carattere forfettario e la cui incidenza è identica qualunque sia il luogo o il periodo di circolazione, non possono essere utilizzate per imputare detti costi agli utenti e non

costituiscono perciò mezzi idonei a promuovere una migliore ripartizione della circolazione sui vari itinerari e sui vari periodi di tempo. Soltanto i mezzi di tariffazione diretta di cui si parlerà al punto seguente, rappresentano una soluzione efficace in merito.

In queste condizioni, il mantenimento delle tasse sulle autovetture private non potrebbe essere giustificato dalle necessità intrinseche della tariffazione dell'uso delle infrastrutture ma unicamente da considerazioni di ordine fiscale e finanziario.

4.3.3.6.3. Mezzi di tariffazione diretta

- Zone urbane

E' in particolare nelle zone urbane che questi mezzi, che mirano a tariffare l'utilizzazione delle infrastrutture nel momento stesso in cui vengono utilizzate, troveranno un campo d'applicazione privilegiato.

La messa a punto di questi mezzi, che per alcuni di essi crea problemi tecnici molto delicati, e la definizione esatta delle loro possibilità di utilizzazione sono oggetto degli studi condotti attualmente, in base alla decisione n. 70/108/CEE del Consiglio del 27 gennaio 1970, da cinque Stati membri in collaborazione con la Commissione.

Non è però pensabile di attendere il completamento di questi studi, la cui durata è calcolata a tre anni, per passare all'azione. Il deterioramento non soltanto delle condizioni di trasporto ma anche delle condizioni ambientali di vita nei grandi agglomerati urbani esige rapide misure miranti a favorire una più ragionevole utilizzazione delle autovetture private e una migliore ripartizione della domanda tra i mezzi individuali e i trasporti comuni.

Non v'è dubbio che un esperimento pratico delle differenti soluzioni di tariffazione diretta che possono essere prese in considerazione potrebbe imprimere alle ricerche più rapidi progressi di quanto riescono a fare studi più o meno teorici e, soprattutto, familiarizzare gli utenti con tali soluzioni. La Commissione ritiene che gli Stati membri dovrebbero incoraggiare esperimenti pilota in questo settore.

Essa raccomanda loro inoltre di prendere disposizioni al fine di generalizzare il parcheggio a pagamento e di prevedere in particolare la concessione di aiuti finanziari ai comuni che si impegnino in tal senso.

Presentando queste idee, la Commissione tiene ad insistere sul fatto che la tariffazione dell'uso delle infrastrutture urbane non potrà mai bastare da sola a risolvere i problemi di fronte ai quali attualmente si trovano i grandi agglomerati urbani: il provvedimento deve integrarsi in un complesso di azioni miranti a definire, per ogni singola città interessata, un piano generale dei trasporti e di sistemazione degli spazi urbani nel quale riveste importanza anzitutto lo sviluppo quantitativo e qualitativo dei trasporti in comune.

La sistemazione e l'esecuzione di questi piani dovrebbero essere affidati ad un'autorità autonoma che disponga di fondi propri. In questo quadro, le entrate che provengono dalla tariffazione della circolazione sulla rete stradale urbana dovrebbero poter essere destinate al miglioramento dei trasporti pubblici.

Inoltre, e nell'eventualità in cui le tariffe d'uso delle infrastrutture contenessero un elemento corrispondente al costo marginale di disagio provocato da disturbi ambientali, converrebbe esaminare la possibilità di riservare una parte degli introiti in questione al finanziamento, sul piano comunitario, di ricerche sugli strumenti di lotta contro l'inquinamento atmosferico ed i rumori prodotti dalla circolazione stradale.

- Zone extraurbane

Per quanto riguarda le infrastrutture in zone extraurbane, l'impiego della tariffazione diretta dovrà essere riservato, in conformità dei principi generali sopra definiti, alle situazioni di forte congestione.

La Commissione propone di intraprendere studi comunitari al fine di presentare al riguardo soluzioni tecniche soddisfacenti e di valutarne il costo economico.

Nel frattempo, la Commissione ritiene auspicabile un riordinamento dei sistemi di pedaggio attualmente applicati su talune autostrade, sistemi che presentano finalità finanziarie piuttosto che economiche. Siffatto riordinamento dovrebbe in particolare comportare una differenziazione delle tariffe a seconda del grado di utilizzazione della capacità; la riscossione di pedaggi più elevati durante i periodi di punta (giornalieri o stagionali) rientrerebbe tra l'altro in tale prospettiva. Lungi dal trovarsi compromessa da provvedimenti del genere, l'attuazione dell'equilibrio finanziario dell'esercizio delle autostrade in questione si troverebbe invece facilitata.

4.3.4. Tariffazione dell'uso delle infrastrutture e armonizzazione fiscale

L'utilizzazione delle tasse sugli autoveicoli e delle imposte sui carburanti quali strumenti di tariffazione dell'uso delle infrastrutture completerà l'armonizzazione della tassazione indiretta, ormai intrapresa grazie all'applicazione ai trasporti del sistema comune dell'imposta sul valore aggiunto.

Anche se questa azione dovesse avere come effetto di mantenere permanentemente nei vari paesi diverse aliquote di tassa sugli autoveicoli e di imposta sui carburanti, l'obiettivo di armonizzazione delle condizioni di concorrenza sarebbe pienamente raggiunto. Cio' non toglie che altri obiettivi della politica economica della Comunità possono rendere indispensabile, la fissazione di aliquote armonizzate od uniformi delle tasse ed imposte in questione. Sensibili scarti tra le aliquote nazionali possono infatti impedire ed ostacolare la soppressione delle frontiere fiscali e la libera circolazione dei mezzi di trasporto e dei carburanti all'interno del Mercato comune. Si deve dunque appurare se l'armonizzazione delle aliquote sia compatibile con gli imperativi della tariffazione dell'uso delle infrastrutture.

Questo problema è soprattutto importante per quanto riguarda le imposte sui carburanti (1). In effetti, è in questo settore che attualmente sono maggiori le differenze tra le aliquote nazionali e più forti le restrizioni agli scambi.

.../...

(1) In proposito, occorre ricordare che questo problema riguarda soltanto la strada, dato che la tassazione dei carburanti utilizzati dalla ferrovia e dalla navigazione interna, che non ha alcuna funzione in materia di tariffazione dell'uso delle infrastrutture di questi due modi di trasporto, deve essere soppressa nel quadro dell'armonizzazione fiscale.

In proposito occorre ricordare che questo problema riguarda soltanto la strada, dato che la tassazione dei carburanti utilizzati dalla ferrovia e dalla navigazione interna che non ha alcuna funzione deve essere soppressa. Anzitutto va rilevato che l'attuazione delle misure di tariffazione raccomandata dalla Commissione agirebbe nel senso di un'armonizzazione delle aliquote. Infatti, la proposta di fissare un comune rapporto tra l'imposta sulla benzina e l'imposta sul gasolio dovrebbe comportare un ravvicinamento delle aliquote nazionali, poiché si può pensare che essa determinerà un aumento delle imposte sul gasolio nei paesi in cui il loro livello è attualmente più modesto.

Inoltre, differenti livelli del costo dell'infrastruttura da un paese all'altro non debbono più costituire un ostacolo al ravvicinamento o anche all'unificazione delle aliquote delle imposte sui carburanti. Sarà infatti possibile tener conto di queste differenze con le tasse sugli autoveicoli, e soprattutto, con i mezzi di tariffazione diretta. E' anzitutto l'estensione dell'impiego dei mezzi di tariffazione diretta che faciliterà l'armonizzazione delle imposte sui carburanti. Infatti, essa consentirà di superare il concetto di territorio nazionale in quanto quadro per la determinazione delle tariffe d'uso delle infrastrutture e di mettere in rilievo la differenziazione in funzione delle caratteristiche delle diverse reti o vie, e delle condizioni della loro utilizzazione, indipendentemente dalla loro posizione geografica. In tal modo sarà anche possibile conferire alla gestione delle infrastrutture quella dimensione regionale che rappresenta un elemento fondamentale dello sviluppo armonico della Comunità.

4.3.5. Instaurazione del regime comune

La Commissione propone che l'attuazione del regime comune di tariffazione dell'uso delle infrastrutture stradali avvenga in due tappe, della durata massima di 5 anni ciascuna. Sarebbe comunque opportuno vigilare a che essa sia compiuta contemporaneamente all'attuazione del programma di armonizzazione fiscale.

4.3.5.1. Prima tappa

Durante questa tappa si dovrebbero mettere in atto le seguenti misure:

4.3.5.1.1. Tasse sugli autoveicoli industriali

- a) La Commissione si augura che il Consiglio approvi il più presto possibile la sua proposta di prima direttiva concernente il riordinamento dei sistemi nazionali di tasse sugli autoveicoli industriali. I lavori di determinazione dei costi marginali d'uso e degli altri elementi che condizionano la struttura di queste tasse, intrapresi dagli Stati membri sotto la direzione della Commissione conformemente all'accordo raggiunto al Consiglio il 27 gennaio 1970, saranno prossimamente portati a termine. Il Consiglio disporrà allora di tutti i dati necessari per deliberare con conoscenza di causa sulla proposta di cui sopra. La Commissione ritiene che la misura in parola potrebbe entrare in vigore il 1° gennaio 1972.
- b) L'armonizzazione delle strutture delle tasse sugli autoveicoli industriali non riguarda direttamente il livello di dette tasse, la cui fissazione continuerà a dipendere dalla sola autorità degli Stati membri. Sarà anche necessario farla seguire, non troppo presto né troppo tardi da una misura che attua norme comuni in materia.

La Commissione propone che entro tre anni dall'entrata in vigore della prima direttiva gli Stati membri fissino il livello di queste tasse sulla base dei costi di infrastrutture imputabili agli autoveicoli industriali in applicazione del sistema dell'equilibrio finanziario, tenendo conto del gettito delle imposte sui carburanti e dei mezzi di tariffazione diretta relativamente a questi stessi veicoli. In questo quadro, dovranno essere prese disposizioni per rimborsare agli utilizzatori di autocarri e di autobus le somme da essi pagate a questi vari titoli e il cui importo fosse superiore a quello dei costi di infrastruttura imputabili agli autoveicoli in questione.

4.3.5.1.2. Imposte sui carburanti

- a) La prima misura da attuare in questo settore dovrebbe riguardare la fissazione di un rapporto comune tra le imposte sul gasolio e quelle sulla benzina. Tale misura che preparerà utilmente la successiva armonizzazione delle aliquote di queste imposte, di cui d'altra parte provocherà probabilmente un certo ravvicinamento spontaneo, dovrebbe essere decisa dal Consiglio verso la metà della prima tappa. Gli Stati membri potrebbero così procedere, prima della fine della tappa suddetta, alle prime modifiche delle loro aliquote onde ravvicinarsi al rapporto comune. Il ritmo e l'ampiezza di queste prime modifiche potranno essere lasciate al giudizio degli Stati membri per la loro ripsettiva competenza.

Data la notevole incidenza di questa misura, in particolare sul piano dei trasporti, delle finanze pubbliche e delle costruzioni automobilistiche, la sua attuazione potrà coprire l'intero periodo previsto per l'instaurazione del regime comune di tariffazione.

- b) Alla fine di questa prima tappa, saranno disponibili tutti gli elementi necessari per stabilire aliquote armonizzate delle imposte sui carburanti. Si conoscerà in particolare in quel momento l'effettiva estensione che si potrà dare alla tariffazione diretta nei suoi vari possibili settori d'applicazione.

L'allineamento delle aliquote nazionali sulle aliquote armonizzate sarebbe effettuato durante la seconda tappa, alle condizioni precisate al seguente punto 4.3.5.2.2.

4.3.5.1.3. Mezzi di tariffazione diretta

La complessità e la vastità dei vari studi che dovranno preparare l'attuazione di questi mezzi non permettono molto di sperare nella loro conclusione prima che siano trascorsi parecchi anni. Sarà pertanto difficile dare a breve scadenza un grande sviluppo ad un'azione comunitaria in questo settore, sia essa sul piano delle infrastrutture in zona extra-urbana o su quello delle reti stradali urbane.

La prima tappa sarà quindi riservata essenzialmente ad iniziative nazionali. La Commissione propone che queste siano oggetto di un coordinamento per quanto possibile stretto a livello comunitario. Il Comitato di esperti governativi incaricato di assistere la Commissione, cui si fa riferimento nelle varie decisioni del Consiglio relative al problema dei costi di infrastruttura, costituisce un quadro adeguato per tale coordinamento, salva restando evidentemente l'applicazione della decisione del 21 marzo 1962 (1).

.../...

(1) Decisione del Consiglio che istituisce una procedura di esame e di consultazione preventivi per alcune disposizioni legislative, regolamentari e amministrative previste dagli Stati membri nel settore dei trasporti (G.U. n. 23 del 3 aprile 1962).

4.3.5.3. Seconda tappa

Questa tappa vedrà la continuazione e il completamento delle azioni intraprese nei vari settori durante la tappa precedente.

4.3.5.2.1. Tasse sugli autoveicoli industriali

Qualora le aliquote di queste tasse rivelassero nei vari Stati membri scarti tali da ostacolare la libera circolazione degli autoveicoli, sarebbe opportuno ricercare le possibilità di una armonizzazione, o, almeno, di un loro ravvicinamento.

4.3.5.2.2. Imposte sui carburanti

Gli Stati membri dovranno allineare progressivamente le loro aliquote di imposta che colpiscono il gasolio e la benzina sulle aliquote comuni fissate alla fine della prima tappa.

Date le differenze che esistono in ordine alle situazioni di partenza per ciascuna di queste aliquote, si dovrà lasciare agli Stati ampia libertà di giudizio riguardo al ritmo degli allineamenti. Sarà comunque auspicabile che i progetti che saranno approntati dai vari Stati membri siano oggetto di un coordinamento comunitario e di una ratifica da parte del Consiglio, che conferirà loro un carattere di obbligatorietà.

A seconda del ritmo di soppressione dei divari tra le aliquote nazionali sarà possibile fissare un programma generale di diminuzione progressiva delle restrizioni all'importazione dei carburanti contenuti nei serbatoi dei veicoli industriali. Queste restrizioni dovranno essere sopprese non oltre lo scadere della seconda tappa, quando sarà completata l'armonizzazione delle aliquote di imposta sui carburanti.

4.3.5.2.3. Tasse sulle autovetture private

Tenuto conto delle considerazioni esposte al paragrafo 4.3.3.6.2., sarà opportuno, via via che procede l'applicazione di mezzi di tariffazione diretta, esaminare le conseguenze da trarre da questa nuova situazione per quanto concerne il livello delle tasse sulle autovetture private.

4.3.5.2.4. Mezzi di tariffazione diretta

Sulla scorta degli studi comunitari che saranno intrapresi durante la prima tappa, si potranno definire in comune misure di tariffazione diretta. Come è già stato rilevato, queste misure interesseranno soprattutto la circolazione urbana, ma potranno avere ugualmente un'incidenza non trascurabile sulla tariffazione dell'uso di strade a grande circolazione all'esterno dei grandi agglomerati. Esse rappresenteranno gli strumenti per eccellenza di una tariffazione della congestione.

5. DISPOSIZIONI D'ORDINE ISTITUZIONALE

La realizzazione dell'equilibrio finanziario non potrà essere il risultato del semplice gioco di norme definite d'autorità; essa implica che tutta la gestione delle infrastrutture sia espressamente organizzata in funzione di questo obiettivo.

Per quanto riguarda la ferrovia, la condizione già sussiste o sta per essere creata nel quadro dell'attuazione dell'articolo 8 della decisione di armonizzazione.

Per la strada e la via navigabile, la Commissione ritiene che la creazione di organismi ad hoc dotati dell'autonomia giuridica e finanziaria ed incaricati di gestire le reti di infrastrutture al cui livello sarà imposto l'obbligo di equilibrio finanziario, costituisca al riguardo la soluzione più appropriata. Lo statuto di questi organismi, la loro

composizione e le loro norme di funzionamento dovranno formare oggetto di una profonda analisi ed è prematuro formulare proposte precise in materia. E' pero' certo che essi dovranno disporre dei più vasti poteri di decisione in tutti i settori della gestione; in particolare, essi dovranno avere le sotto indicate facoltà:

- fissare il volume delle loro spese di manutenzione e di funzionamento, fatte salve le disposizioni dei capitolati d'oneri imposti dalle autorità di tutela per l'esercizio delle infrastrutture, che dovranno conservare il loro carattere di servizio pubblico;
- fissare i loro programmi di investimenti conformandosi alle norme da emanare sul piano comunitario riguardanti la scelta ed il coordinamento degli investimenti per le infrastrutture;
- ricorrere al prestito per il finanziamento di tali programmi, con riserva di un accordo sui loro progetti di emissioni di obbligazioni con le pubbliche amministrazioni;
- mettere in atto le misure tariffarie necessarie per assicurare l'equilibrio del loro conto di esercizio, tenuto conto delle norme che disciplinano la formazione delle tariffe d'uso delle infrastrutture.

Nel caso della strada, a questi organismi sarà attribuita dagli Stati membri una quota parte, calcolata in proporzione alla circolazione sulla loro rete, del gettito delle imposte sui carburanti e delle tasse sugli autoveicoli.

Inoltre, le pubbliche amministrazioni dovranno versare loro le indennità compensative che derivano dall'applicazione di disposizioni transitorie (caso delle vie navigabili nel periodo di attuazione del regime comune).

La creazione degli organismi autonomi di gestione dovrà avvenire per fasi e parallelamente all'attuazione delle diverse misure di tariffazione dell'uso delle infrastrutture.

Per cominciare, converrà creare bilanci e conti autonomi per tutte le infrastrutture gestite da organismi pubblici. In tal modo sarà possibile far risultare in qualsiasi istante l'effettiva situazione delle infrastrutture in parola per quanto riguarda la realizzazione dell'equilibrio fra entrate e spese.

6. IMPLICAZIONI ECONOMICHE E FINANZIARIE DELLE SOLUZIONI RACCOMANDATE

Nello stadio attuale, non è possibile fornire indicazioni precise ed esaurienti sulle conseguenze di ordine economico e finanziario che deriveranno dall'applicazione delle varie misure di tariffazione dell'uso delle infrastrutture raccomandate nei paragrafi precedenti. E ciò per due motivi.

Da un lato, le modalità d'attuazione di parecchie misure non possono ancora essere definite in maniera completa e sono tali modalità a condizionare, in ampia misura, l'incidenza delle misure medesime.

Dall'altro, i dati statistici attualmente disponibili presentano numerose lacune; inoltre, essi si riferiscono spesso a situazioni di alcuni anni fa, situazioni che, talora, si sono evolute molto rapidamente. Così, ad esempio, in materia di spese d'infrastruttura si dispone di dati per l'insieme dei paesi e dei modi di trasporto, che però risalgono al 1966. Per i costi marginali sociali, non esistono informazioni riguardanti tutta la Comunità; i soli risultati noti interessano la Francia e provengono o da studi nazionali, o dallo studio sperimentale; è difficile estrapolarli ad altri paesi.

Nonostante tali lacune, sembra possibile tuttavia dare un'idea del senso e degli ordini di grandezza delle conseguenze che deriveranno dall'attuazione delle soluzioni proposte nel presente memorandum. E' quanto si cercherà di fare nei paragrafi che seguono, trattando successivamente i tre modi di trasporto.

6.1. Ferrovia

Come è stato sottolineato al paragrafo 4.1., l'attuazione di una tariffazione dell'uso delle infrastrutture basata sull'equilibrio finanziario rientra nell'azione generale volta a creare le condizioni di una gestione finanziariamente equilibrata delle ferrovie. Quando tali condizioni saranno interamente realizzate, le aziende ferroviarie dovranno coprire, con i loro introiti tariffari, la totalità delle loro spese, comprese quelle relative all'infrastruttura.

Fino a quel momento, e sempreché gli altri modi di trasporto non coprano i propri costi di infrastruttura, alle ferrovie dovranno essere concesse indennità di compensazione, calcolate secondo quanto esposto al paragrafo 4.1.3. In pratica, tali indennità non modificheranno la situazione finanziaria globale delle aziende, ma si tradurranno semplicemente in un trasferimento dal titolo delle sovvenzioni d'equilibrio indifferenziate, che sono versate dagli Stati per colmare le perdite d'esercizio, indipendentemente dalla loro origine, al titolo delle indennità specifiche. Il loro significato sarà comunque considerevole, in quanto esse contribuiranno, unitamente all'applicazione delle misure di normalizzazione dei costi e di compensazione degli oneri di servizio pubblico, a mettere in evidenza le condizioni di gestione e la reale situazione finanziaria delle ferrovie.

In merito, è necessario chiedersi se la tariffazione al costo marginale sociale comporterà in tutti i casi un disavanzo rispetto alle spese di infrastruttura e, in caso affermativo, quale ne sarà l'ampiezza.

Sulla risposta alla prima parte dell'interrogativo, non esiste alcun dubbio; l'infrastruttura ferroviaria è caratterizzata da un rendimento sempre maggiore (come del resto, seppur in minor misura, l'esercizio ferroviario) ed il costo marginale è sempre inferiore al costo medio. Stando ai risultati dello studio sperimentale, il costo marginale d'uso dell'infrastruttura riguarda unicamente due voci di spese: il rinnovo dei binari principali ed il rinnovo dei fili di contatto delle linee con sospensione a catenaria. Poiché tutte le altre spese sono indipendenti dal traffico (ad eccezione di quelle concernenti i passaggi a livello nel caso di linee a scarsa circolazione), il prodotto di una tariffazione al costo marginale d'uso rimane ampiamente al di sotto delle spese complessive d'infrastruttura. Uno studio dell'"Union internationale des Chemins de fer" (1), relativo alla reti principali dei sei paesi membri e alla rete svizzera, stabilisce al 13% la proporzione marginalizzabile degli oneri complessivi di infrastruttura.

Anche prendendo in considerazione le altre componenti del costo marginale sociale, la predetta conclusione non risulta sostanzialmente modificata. A motivo sia della dirigenza centrale del traffico che del margine di capacità esistente sulla maggior parte delle linee, i costi di congestione sono molto modesti, salvo, forse, su taluni tratti di binario e sulle reti suburbane. Per quanto riguarda i costi esterni, in assenza o quasi di inconvenienti ambientali, essi sono sensibili unicamente ai passaggi a livello (attese imposte agli utenti della strada per la chiusura delle barriere).

Da questa analisi risulta che l'importo delle spese d'infrastruttura segna il limite superiore degli oneri da imporre agli utenti per l'utilizzazione della strada ferrata. E' chiaro che tale importo può essere fortemente influenzato dal ricorso al prestito, che consente di ripartire nel tempo l'onere degli investimenti.

.../...

(1) Gruppo delle ferrovie di sei paesi delle Comunità Europee: La ferrovia, modo di trasporto a rendimento crescente. Ottobre 1968.

.../...

6.2. Via navigabile

6.2.1. Dati sulla situazione attuale

Per far capire l'incidenza delle misure di tariffazione dell'uso delle vie navigabili di cui la Commissione propone l'instaurazione, è necessario descrivere rapidamente l'attuale situazione in materia.

6.2.1.1. Regime giuridico generale

In numerosi Stati membri, l'utilizzazione delle idrovie è esente da qualsiasi pedaggio, mentre in altri essa è soggetta alla riscossione di canoni, almeno su una parte delle reti.

L'Italia ed i Paesi Bassi (per le idrovie dipendenti dallo Stato) appartengono al primo gruppo di paesi.

In Germania, la navigazione sui fiumi regolarizzati è esente da qualsiasi imposizione. Sulle altre vie vengono riscossi canoni d'uso, stabiliti da tariffe ufficiali, sotto forma di pedaggi di navigazione.

Nel Belgio, su tutte le vie navigabili amministrate dallo Stato, si devono pagare tasse di navigazione ad eccezione di quelle soggette all'influenza delle maree e di quelle che, non soggette alle maree, ne sono esonerate a norma del regolamento particolare ad esse applicabili.

In Francia, i trasporti di merci effettuati dalla navigazione interna, sono soggetti ad una tassa generale, e, su talune idrovie o tratti di idrovie che sono stati oggetto di importanti miglioramenti a tasse particolari. Dette tasse non sono riscosse sul Reno e sul Grande Canale d'Alsazia, né sulla Mosella a valle di Thionville. I trasporti effettuati su quest'ultima idrovia sono sottoposti ad una tariffa internazionale stabilita dalla Commissione internazionale della Mosella, ed applicabile sui percorsi tedesco, francese e lussemburghese del fiume.

6.2.1.2. Struttura della tariffazione

Per quanto riguarda la struttura della tariffazione, anch'essa varia notevolmente da un paese all'altro.

In Germania le tariffe normali prevedono aliquote per tonnellata diverse per un certo numero di classi di merci (4 o 6, secondo le idrovie utilizzate). Accanto a queste tariffe normali, esistono tariffe speciali che prevedono, per talune merci, in generale o in condizioni speciali, aliquote ridotte. I pedaggi sono calcolati moltiplicando i prezzi alla tonnellata per il numero di km percorsi. Ne deriva che le aliquote dei pedaggi non variano con il volume delle spedizioni. In una certa misura, le tariffe sono differenziate per via o gruppo di vie. Le navi vuote non sono soggette a tasse, salvo sui canali amministrati dal Bund.

Nel Belgio, il volume della spedizione e la natura delle merci non influiscono in alcun modo sulle aliquote per unità di prestazione, poiché i pedaggi sono calcolati sulla base di un'aliquota fissata per tonnellata/km, tenendo conto delle distanze effettivamente percorse. Va tuttavia sottolineato che il livello dei pedaggi è differenziato secondo che le idrovie siano amministrate dallo Stato o da un altro ente.

Per quanto riguarda le navi viaggianti a vuoto sulle idrovie non sottoposte all'influenza delle maree, esistono due aliquote distinte secondo che la distanza percorsa sia inferiore, pari, o superiore a 20 km. Tali aliquote sono inoltre modificate secondo la portata lorda della nave. Analoghe disposizioni si applicano sulle altre idrovie a pedaggio.

In Francia, la tassa generale sui sono soggetti tutti i trasporti di merci, è applicata su battello/km: i battelli sono classificati in tre categorie secondo la portata lorda. Per quanto riguarda le tasse particolari, la base di calcolo è generalmente la tonnellata merci trasportata; in taluni casi, invece, è la tonnellata/km trasportata.

6.2.1.3. Livello dei pedaggi

Non è possibile effettuare in questa sede un'analisi esauriente del livello dei pedaggi, né per l'interno di ciascuno dei tre paesi nei quali l'utilizzazione delle vie navigabili è soggetta a pagamento, né per la navigazione tra detti paesi. Infatti, la struttura delle tariffazioni è in taluni casi assai complessa poiché, oltre a tariffe generali che conservano spesso solo un carattere eccezionale, sono applicabili numerose tariffe speciali. Inoltre possono esistere forti differenze da una via o da una classe di vie all'altra.

In tali condizioni, ci si limiterà a fornire alcune indicazioni globali che appaiono tuttavia sufficienti ad offrire un quadro generale della situazione. Le cifre risalgono al 1966; rispetto alla situazione attuale, esse presentano valori lievemente inferiori per effetto di taluni rialzi di tariffe verificatisi da allora, soprattutto in Germania.

Il gettito medio dei pedaggi per unità di traffico (tonnellata/km trasportata) appare come il dato più significativo. Le cifre corrispondenti per il 1966 sono desumibili dalla tabella che segue:

Paese	Natura delle vie (1)	tkm nette in migliaia	totale dei pedaggi riscossi in valuta nazionale	pedaggio per 1000 tkm effettuata	
				in valuta nazionale	in unità di conto
Germania di cui	VR	44.591.400	6 .509.261	1,42	0,355
	VC	31.969.600	—	—	—
	C	5.576.500	15.692.055	2,81	0,702
		7.045.300	47.817.206	6,79	1,697
Belgio		5.944.615	123.278.229	20,73	0,415
Francia		12.491.856	17.100.000	1,37	0,278
Paesi Bassi		29.115.900	—	—	—

.../...

(1) VR = via regolarizzata
VC = via canalizzata
C = canale

Si può constatare che il prodotto medio per tkm nel Belgio supera del 15% circa il valore corrispondente per la Germania e di oltre il 50% quello della Francia.

Per quanto riguarda la situazione tedesca, le diverse categorie di vie partecipano, rispettivamente, al traffico e agli introiti secondo le percentuali seguenti:

		<u>Proporzione</u>	
		<u>rispetto al</u> <u>traffico</u>	<u>rispetto agli</u> <u>introiti</u>
VR	72%		0
VC	12%		25%
C	16%		75%

E', pertanto, la mancanza di pedaggi sulle vie regolarizzate, in cui rientrano il Reno e gli altri grandi fiumi, che è all'origine dello scarso prodotto medio che si constata per l'insieme delle vie tedesche.

6.2.1.4. Livello di copertura delle spese

Se si prescinde dal caso dell'Italia, la cui situazione in materia di vie navigabili è difficilmente comparabile a quella degli altri paesi, i contributi versati dalla navigazione interna sotto forma di pedaggi, di imposte sui carburanti o di tasse sulle navi, coprono solo una frazione delle spese di infrastruttura. Tale frazione varia tra 8,7% (Paesi Bassi) e 31,5% (Belgio) se si considerano le spese correnti, e tra 2,7% (Paesi Bassi) e 10,8% (Germania) se ci si riferisce alle spese totali.

Queste cifre richiamano tuttavia due osservazioni:

- a) non si tiene conto del fatto che una parte delle spese delle vie navigabili è imputabile a funzioni diverse dal trasporto. Tale parte varia secondo le vie: a titolo d'esempio, per l'insieme delle vie navigabili tedesche, essa è stata stimata al 20% circa;
- b) le spese totali sono le spese effettive di funzionamento e di investimento che corrispondono alla soluzione di equilibrio finanziario senza prestito. Qualora, conformemente alle proposte formulate al paragrafo 4.2.2.3., si ricorresse al prestito per finanziare gli investimenti, le spese totali di un determinato anno comprenderebbero, al titolo degli investimenti, solo gli oneri finanziari dei prestiti e sarebbero ovviamente meno rilevanti.

Cio' non toglie che lo scarto tra gli introiti e le spese sia assai notevole per il fatto che la situazione puo' variare in ampia misura da una via all'altra. In questo settore, infatti, esistono praticamente solo casi particolari.

6.2.2. Effetti delle varie misure proposte

Come si è fatto rilevare al paragrafo 4.2.2.6. l'attuazione della tariffazione dell'uso delle infrastrutture di navigazione interna verrebbe realizzato solo mediante l'introduzione di pedaggi di navigazione. Le imposte sui carburanti che, sotto questo profilo, non sarebbe più necessario mantenere, verrebbero soppresse sin dall'inizio della prima fase. Poiché tale misura sarebbe accompagnata da un aumento simultaneo ed equivalente dei pedaggi, non si avrebbe alcuna incidenza sugli oneri della navigazione interna. In questa sede basterà pertanto esaminare le ripercussioni dell'azione proposta per quanto riguarda la struttura ed il livello dei pedaggi.

Si ricorda che l'obiettivo dell'equilibrio finanziario dovrebbe essere realizzato in tre fasi, durante le quali i pedaggi sarebbero portati, rispettivamente, al livello dei costi marginali sociali, delle spese correnti e delle spese totali.

Per quanto concerne la prima fase, i dati disponibili non consentono una valutazione sintetica, e ancor meno analitica, degli effetti delle misure previste per l'insieme dei paesi. Sulla base delle indicazioni riguardanti la Francia, si possono trarre le seguenti conclusioni:

- per la Senna inferiore, in base allo studio sperimentale, una tariffazione al costo marginale sociale avrebbe dato luogo, nel 1966, ad introiti dell'ordine di 3,8 milioni di franchi francesi, corrispondenti al 23% circa delle spese totali di investimento e di funzionamento. Ora, il gettito dei pedaggi (tasse generali e tasse particolari) è stato ampiamente superiore a tale cifra, raggiungendo oltre 9 milioni di franchi francesi;
- per l'insieme della rete francese di vie navigabili, la commissione di studio dei costi d'infrastruttura, istituita dal ministro francese per le attrezzature, stima, per il 1967 a 25,61 milioni di franchi francesi l'importo complessivo dei canoni che corrisponderebbero ai costi marginali sociali. Per lo stesso anno, il gettito delle tasse generali e particolari è stato di 20,39 milioni di franchi francesi. La situazione varia molto secondo la natura delle vie, come si può desumere dalla tabella che segue (unità: milioni di franchi francesi) (1):

Categoria di vie	Costi marginali sociali	Gettito delle tasse	Indice di copertura Col. 3/2
1	2	3	4
Vie a grande sezione	8,24	13,60	1,645
Fiumi canalizzati sezione Freycinet	2,77	0,99	0,357
Canali sezione Freycinet	13,70	5,58	0,407
Altre vie	0,90	0,22	0,245

.../...

(1) Non rientrano in questi dati il Reno, il Grande Canale d'Alsazia, il Rodano e gli estuari marittimi.

Il fatto che, per una determinata via o un determinato gruppo di vie, la somma annua dei pedaggi sia superiore alla somma annua dei costi marginali sociali non autorizza a concludere che tale condizione sia pure soddisfatta al livello delle varie categorie di navi.

Per dare una risposta generale alla questione mancano informazioni sufficienti. Si può ritenere che se, a livello della via, lo scarto tra il prodotto globale dei pedaggi e la somma dei costi marginali sociali è positivo e molto marcato, anche ogni nave copra il suo costo marginale sociale. Alcuni calcoli effettuati sulla base dello studio sperimentale per taluni tipi di navi in navigazione sulla Senna inferiore sembrano confermare questa tesi. Per contro, allorché il prodotto totale dei pedaggi è di molto inferiore alla somma dei costi marginali sociali per tutta una via, vi sono forti probabilità che la stessa disparità si verifichi per ciascuna categoria particolare di navi.

Su un piano del tutto generale, sembra legittimo pensare che l'attuazione della prima fase non dovrebbe comportare, salvo eccezioni, problemi gravi per la navigazione, la quale disporrà d'altronde di un margine di 5 anni per adattarsi alla nuova situazione.

Problemi più gravi potrebbero sorgere invece durante la seconda fase, in cui le aliquote dei pedaggi sarebbero portate al livello delle spese correnti.

Nel 1966, le spese correnti, che comprendono le spese relative alla manutenzione e al funzionamento delle vie e delle opere nonché le spese generali, hanno rappresentato una proporzione delle spese complessive (1) variabile secondo i paesi:

.../...

(1) Si tratta delle spese effettive di funzionamento e d'investimento.

Belgio	19,4%
Germania	50,0%
Francia	30,5%
Italia	6,5% (1)
Lussemburgo	75,7% (2)
Paesi Bassi	31,0%.

Se si riferiscono le spese correnti dell'insieme delle vie alla nave/km, si ottengono i risultati seguenti per i vari paesi (esclusi l'Italia ed il Lussemburgo, la cui situazione è poco significativa):

Belgio	0,53 U.C.
Germania	0,62 U.C.
Francia	0,34 U.C.
Paesi Bassi	0,11 U.C.

Anche in questo caso, le medie celano l'enorme diversità delle situazioni particolari. Per la Germania, ad esempio, la cifra corrispondente è di 0,36 U.C. per le vie regolarizzate, di 1,10 U.C. per le vie canalizzate e di 1,15 U.C. per i canali. Per il Belgio, la spesa corrente media è dell'ordine di 0,21 U.C. per le vie regolarizzate, di 0,63 U.C. per le vie canalizzate e di 0,59 U.C. per i canali.

Se nel 1966 fosse stato imposto l'obbligo di copertura delle spese correnti, il prodotto medio dei pedaggi per nave/km, considerando tutte le vie insieme, avrebbe dovuto essere moltiplicato per 5,4 nel Belgio (3), per 4,6 in Germania e per 5,8 in Francia.

.../...

-
- (1) Questa modesta percentuale trova spiegazione nell'ampiezza dei lavori di costruzione di nuove vie.
 - (2) L'elevata percentuale delle spese correnti è dovuta alla mancanza di lavori a titolo di investimento (di rinnovo) di una certa entità sulla Mosella, via relativamente recente.
 - (3) Questo fattore non tiene conto dell'imposta sui carburanti utilizzati da una parte delle navi in navigazione interna.

Con i dati di cui dispone la Commissione non è possibile valutare l'effetto di tale misura sulla situazione di concorrenza della navigazione interna; sarebbero infatti necessari studi di tipo monografico, che prendessero in considerazione le caratteristiche di ciascuna via, la composizione del relativo traffico, la dotazione di impianti terminali degli utenti, ecc. Naturalmente, l'incidenza dei pedaggi sui prezzi di trasporto e, pertanto, sui prezzi "merce resa" è, generalmente, poco sensibile; tuttavia, soprattutto nel caso di merci ponderose, sia pur lievi modificazioni dei rapporti di prezzo possono determinare sensibili variazioni nella ripartizione dei traffici. D'altronde, non si deve dimenticare che i pedaggi, come l'imposizione fiscale, rappresentano un elemento di costo che le imprese non possono evitare, almeno a breve termine.

Le considerazioni ora esposte non devono tuttavia essere invocate come argomenti contro la tariffazione dell'uso delle infrastrutture. E' normale che quest'ultima pregiudichi i rapporti di concorrenza tra i vari modi di trasporto; se così non fosse, essa perderebbe gran parte della sua giustificazione, in quanto rappresenta, sul piano delle relazioni tra modi di trasporto, essenzialmente una misura intesa a normalizzare la concorrenza.

D'altronde, se l'aumento dei pedaggi sarà ripartito su un periodo relativamente lungo, le imprese avranno il tempo di adattarsi.

Per la terza fase, valgono "a fortiori" i commenti fatti ora in merito alla seconda fase, tenuto conto del fatto che le spese correnti costituiscono solo una frazione delle spese totali, la cui copertura rappresenta l'obiettivo finale (1).

.../...

(1) Si ricorda che, conformemente alle proposte formulate sopra, alle vie navigabili si dovrebbe applicare il metodo dell'equilibrio finanziario con ricorso al prestito. In tal caso, le spese totali comprenderebbero le spese di funzionamento e gli oneri finanziari dei prestiti contratti per finanziare gli investimenti. Inoltre si potrebbe adottare, a talune condizioni, misure di salvaguardia, qualora taluni settori di attività risentissero di gravi difficoltà di ordine economico e sociale.

6.3. Strada

6.3.1. Dati sulla situazione attuale

6.3.1.1. Tasse e canoni che colpiscono i veicoli o la circolazione

L'utilizzazione degli autoveicoli è soggetta ad un insieme di imposte, tasse e canoni che è consuetudine classificare in due grandi gruppi.

Il primo gruppo comprende gli oneri fiscali automobilistici propriamente detti, composti dalle tasse sugli autoveicoli e dalle imposte sui carburanti; il secondo comprende i pedaggi e gli altri canoni riscossi per l'utilizzazione di strade o di opere determinate. Se la riscossione di canoni di questa natura si pratica attualmente solo su scala ridotta, il ricorso alle tasse sugli autoveicoli e alle imposte sui carburanti rappresenta invece la forma di tassazione generalmente utilizzata in tutti gli Stati membri.

I prodotti di queste due ultime tasse raggiungono, in valore assoluto, importi assai elevati. Per il 1966, la loro proporzione rispetto al gettito fiscale globale si può valutare come segue per i diversi paesi:

Belgio	6,9%
Germania	14,8%
Francia	9,9%
Italia	14,2%
Lussemburgo	3,1%
Paesi Bassi	12,5%.

Le imposte sui carburanti rappresentano in tutti i paesi, seppure a livelli variabili, una quota preponderante del gettito totale della fiscalità automobilistica: le percentuali vanno dal 57,5 nel Lussemburgo all'89,1 in Francia. Tali cifre hanno significato solo su un piano globale poiché la ripartizione tra le due categorie di tasse a livello del veicolo dipende dal tipo e dalle condizioni di utilizzazione di quest'ultimo.

6.3.1.1.1. Tasse sugli autoveicoli

Attualmente, le norme nazionali in materia di imposte sugli autoveicoli, sia nel settore delle autovetture private che in quello dei veicoli industriali, scaturiscono da concetti diversi che non hanno alcun rapporto con considerazioni di tariffazione dell'uso delle infrastrutture. La sola eccezione in merito è costituita dalla regolamentazione francese, in base alla quale la tassazione dei veicoli industriali di tonnellaggio superiore ad un determinato valore minimo è funzione dei costi causati dalla loro circolazione alla collettività.

Per quanto riguarda più in particolare la categoria dei veicoli industriali, le attuali strutture dei sistemi di tassazione e le aliquote delle tasse applicabili ai diversi tipi di veicoli variano sensibilmente da un paese all'altro. Gli effetti cumulativi delle disparità esistenti in materia di base imponibile e di progressività delle aliquote all'interno delle tabelle possono essere valutati partendo da un raffronto tra la tassazione applicabile in ciascun paese, rispettivamente, ad un veicolo di tonnellaggio ridotto (camioncino di peso complessivo pari a 3.700 kg) e ad un veicolo pesante (complesso articolato di 35.000 kg). Per la situazione al 1° giugno 1969, i rapporti di tassazione constatati sono i seguenti:

Belgio	12,1
Germania	13,2
Francia	14,9 (1)
Italia	11,5
Lussemburgo	8,0
Paesi Bassi	7,4.

.../...

(1) Oltre al peso complessivo a pieno carico, nel calcolo della tassa francese si tiene conto del profilo del veicolo, vale a dire del numero e della disposizione degli assi. Pertanto, veicoli aventi peso complessivo sensibilmente uguale ma profili diversi, possono essere soggetti a tasse diverse. Il complesso articolato preso in considerazione per il raffronto si compone di una motrice a tre assi e di un semirimorchio ad un asse. Per un complesso articolato dello stesso tonnellaggio, ma composto da una motrice a due assi e da un semirimorchio a due assi, il rapporto di cui sopra scende da 14,9 a 4,0.

Un raffronto delle tasse applicabili ad un veicolo di un determinato tipo consente di localizzare le differenze esistenti da un paese all'altro per quanto riguarda il livello medio della tassazione. Rispetto al paese in cui tale livello è più basso, le aliquote applicate si trovano nei seguenti rapporti per i veicoli presi in considerazione nel raffronto precedente (situazione al 1° giugno 1969):

PAESE	Camioncino peso complessivo a pieno carico 3.700 kg	Complesso articolato peso complessivo a pieno carico 35.000 kg	
		motrice 3 assi semirimorchio 1 asse	motrice 2 assi semirimorchio 2 assi
Francia	1,-	1,3	1,-
Italia	1,1	1,1	3,-
Lussemburgo	1,4	1,-	2,8
Belgio	1,8	2,-	5,5
Germania	2,7	3,1	8,9
Paesi Bassi	5,2	3,4	9,6

6.3.1.1.2. Imposte sui carburanti

Le imposte sui carburanti rappresentano una fonte considerevole di introiti fiscali, nella cui determinazione si tiene conto essenzialmente di preoccupazioni di politica di bilancio o di politica congiunturale, senza che esista alcun nesso con la tariffazione dell'uso delle infrastrutture. Il carattere eterogeneo dei principi che presiedono alla fissazione delle imposte attuali si esprime in notevoli disparità su un duplice piano:

- le aliquote delle imposte applicabili nei sei paesi per tonnellata metrica si trovano tra 14,65 U.C. (Paesi Bassi) e 106,13 U.C. (Germania) per il gasolio e tra 128 U.C. (Germania) e 212,72 U.C. (Italia) per il supercarburante, situazione al 1° gennaio 1970. Le aliquote estreme sono quindi nel rapporto di 7,2 (gasolio) e 1,7 (supercarburante);
- i rapporti di tassazione del gasolio e del supercarburante variano da 0,12 (Paesi Bassi) a 0,92 (Germania), sempre con riferimento alla situazione al 1° gennaio 1970.

Le imposte sulle cifra d'affari rappresentano un fattore supplementare di disparità sia perché attualmente, sistemi di tasse a cascata coesistono con sistemi di imposte sul valore aggiunto, sia a motivo delle diverse modalità d'applicazione di questi ultimi sistemi. In Germania, nel Lussemburgo e nei Paesi Bassi, ad esempio, il consumatore professionale ha la possibilità di dedurre l'IVA che colpisce il carburante che egli acquista, mentre invece tale possibilità non esiste in Francia.

6.3.1.1.3. Mezzi di tariffazione diretta

Come si è detto al paragrafo 6.3.1.1., il ricorso a mezzi di tariffazione diretta è attualmente poco diffuso.

Per quanto riguarda le reti extraurbane, solo l'utilizzazione delle autostrade italiane e delle autostrade francesi dette di "collegamento", nonché quella di talune opere importanti quali il ponte di Tancarville e la galleria del Monte Bianco sono soggette alla riscossione di pedaggi.

Per quanto riguarda le reti urbane, la necessità di far fronte al continuo aumento della circolazione automobilistica induce a ricorrere sempre più alla tariffazione diretta, in particolare nella forma del parcheggio a pagamento.

6.3.1.2. Incidenza della tassazione secondo le categorie di veicoli industriali

La rispettiva incidenza delle tasse sugli autoveicoli e delle imposte sui carburanti secondo le categorie di veicoli, varia, per uno stesso paese, in funzione di numerosi fattori.

Da un lato, per veicoli di peso complessivo diverso, la curva dei consumi di carburante e, pertanto, l'importo delle imposte corrispondenti che dipende, in ampia misura, dal peso complessivo a pieno carico, presenta spesso un andamento diverso da quello della curva rappresentativa delle tasse sugli autoveicoli per il fatto che, anche per i paesi che basano queste ultime tasse sul peso complessivo, non vi è alcuna proporzionalità tra il peso complessivo del veicolo e la tassa che per esso è dovuta.

Dall'altro, per uno stesso veicolo, la tassa annua sugli autoveicoli ha carattere forfettario, mentre l'importo delle imposte pagato a titolo di carburante dipende, ovviamente, dai percorsi annui effettuati. La rispettiva incidenza dei due elementi della tassazione automobilistica dipende quindi dalle condizioni particolari di utilizzazione di ciascun veicolo.

6.3.1.3. Livello di copertura delle spese

I dati relativi alle spese e alle entrate raccolte nel quadro dell'indagine del 1966 sulle spese d'infrastruttura, consentono di stabilire con sufficiente precisione fino a quale livello le spese d'infrastruttura siano coperte dagli introiti provenienti dalle tasse sugli autoveicoli, dalle imposte sui carburanti, dai pedaggi e dalle tasse di parcheggio. Sebbene tale confronto debba essere considerato con tutta la prudenza che esige l'interpretazione dei risultati di un'indagine limitata ad un solo anno, per quanto riguarda la copertura delle spese delle infrastrutture stradali, la situazione dei sei paesi appare assai variabile. Mentre per tre paesi (Germania, Lussemburgo, Paesi Bassi) si constata una copertura insufficiente, per gli altri tre paesi (Belgio, Francia, Italia) si registra una copertura in eccesso; i punti estremi toccano il 47% circa per il Lussemburgo e un po' più del 180% per l'Italia.

Tuttavia, tali constatazioni non hanno che un significato globale, ossia se si considerano insieme tutte le categorie di vie e tutti i tipi di veicoli. Non potendo disporre né dei dati dei costi marginali sociali per tipo di veicolo, né di criteri giustificati sul piano economico per la ripartizione dell'eventuale disavanzo, non è possibile determinare, in particolare, la parte delle spese complessive imputabile a ciascun tipo di veicolo e, a maggior ragione, stabilire un bilancio per categoria di circolazione.

6.3.2. Incidenza delle misure proposte

6.3.2.1. Valutazione globale

Valutando globalmente l'insieme del programma di misure proposto per la strada, si possono mettere in evidenza quattro punti:

- a) L'importo delle spese relative agli investimenti e al funzionamento rappresenta l'importo minimo che gli utenti debbono coprire. Secondo la situazione delle varie reti sotto il profilo dell'utilizzazione della capacità, tale importo può essere superato in misura più o meno sensibile.

I dati attualmente disponibili per quanto riguarda il livello dei costi marginali di congestione, di infortunio e di quelli connessi con fattori ambientali nocivi non consentono di esprimere in cifre l'ordine di grandezza delle tasse che corrisponderebbero ad una tariffazione al costo marginale sociale. In merito, occorrerà attendere in particolare che siano terminati gli studi attualmente avviati dagli Stati membri sulle infrastrutture stradali nelle zone urbane, in applicazione della decisione n. 70/108/CEE del Consiglio del 27 gennaio 1970.

- b) L'importanza relativa dei vari sistemi di tariffazione sarà profondamente modificata al termine del processo di instaurazione della tariffazione dell'uso delle infrastrutture. In quel momento, i sistemi di tariffazione diretta, che attualmente occupano un posto del tutto marginale, conosceranno infatti uno sviluppo abbastanza sensibile, soprattutto in zona urbana. La funzione relativa delle tasse sugli autoveicoli è destinata a diminuire ancor più di quella delle imposte sui carburanti.

- c) Si stabilirà anche una nuova ripartizione degli oneri tra categorie di utenti e tra tipi di infrastrutture.

L'attuale sistema di tassazione considera quale fattore di differenziazione principalmente il tipo di veicolo. Ciò è giusto in particolare se si considerano le tasse sugli autoveicoli, il cui carattere forfettario esclude ovviamente qualsiasi differenziazione in funzione sia della frequenza dell'utilizzazione (1) dei veicoli, che del luogo e del periodo dell'utilizzazione stessa.

La stessa constatazione vale in gran parte per le imposte sulla benzina.

Se si considera il tipo di veicolo, si è portati ad attribuire a tale parametro un'influenza ora eccessiva (caso delle autovetture private), ora insufficiente (caso dei veicoli industriali) rispetto alle variazioni dei costi d'infrastruttura secondo il tipo di veicolo.

Il sistema di tariffazione consigliato riuscirà a mettere gradualmente in valore gli altri elementi di differenziazione. Si può ritenere, pertanto, che esso si tradurrà in una certa redistribuzione degli oneri tra le categorie di utenti. Da un lato, gli oneri imposti ai veicoli industriali dovrebbero aumentare rispetto a quelli imposti alle automobili; dall'altro l'applicazione di misure di tariffazione diretta consentirà di imputare agli utenti circolanti nelle zone urbane e nelle regioni ad alta concentrazione industriale e demografica i costi sociali particolarmente elevati che causa l'utilizzazione delle infrastrutture in questione.

.../...

(1) La tassa francese per asse costituisce, in una certa misura, una eccezione a questa regola, poiché considera l'utilizzazione media dei veicoli.

d) Infine, le entrate formeranno oggetto di una nuova ripartizione tra gli Stati, da una parte, e gli enti locali subordinati e gli organismi pubblici o privati ai quali potrà essere affidata la gestione di talune reti o di talune opere, dall'altra. Tali mutamenti proverranno da una duplice evoluzione:

- da un lato, dallo sviluppo dei mezzi di tariffazione diretta, i cui introiti spetteranno ai gestori delle infrastrutture;
- dall'altro, dal nuovo regime di ripartizione delle entrate relative alle imposte sui carburanti e alle tasse sugli autoveicoli; il gettito di tali imposte e tasse, la cui riscossione continuerà ad essere effettuata dagli Stati, dovrà essere ripartito, infatti, tra gli organismi di gestione delle varie reti in proporzione alla circolazione sulle strade che dipendono da ciascuno di essi.

6.3.2.2. Tasse sui veicoli industriali

Gli Stati membri procedono attualmente, sotto l'egida della Commissione, a raccogliere i dati relativi ai costi marginali d'uso e alle imposte sui carburanti imputabili ai veicoli industriali, al fine di preparare la decisione del Consiglio sulla proposta di prima direttiva relativa al riordinamento dei sistemi nazionali di tasse sui veicoli industriali. Siantoché tali lavori non saranno terminati, è impossibile valutare con esattezza l'incidenza delle misure proposte per tale categoria di veicoli.

6.3.2.3. Imposte sui carburanti

Per i motivi esposti al paragrafo 6.3.2.1., non è possibile stabilire sin d'ora il livello al quale dovranno situarsi, nel quadro di un sistema di tariffazione al costo marginale sociale in condizioni di equilibrio finanziario, le imposte sui carburanti. In compenso, si possono fornire indicazioni sulle ripercussioni di altre due misure proposte:

- ammissione della deducibilità dell'IVA che grava sul prezzo dei carburanti utilizzati dai veicoli industriali in Francia;
- fissazione di un rapporto uniforme tra le imposte sul gasolio e quelle sulla benzina.

Per quanto riguarda la prima misura, la sua attuazione significherà, per il Tesoro francese, una perdita annua di introiti dell'ordine di 500 milioni di franchi francesi.

In merito alla fissazione di un rapporto uniforme tra le imposte sul gasolio e quelle sulla benzina, l'applicazione dei principi indicati al paragrafo 4.3.3.6.1. porterebbe a fissare la tassa sul gasolio ad un livello superiore del 40% (1) a quello dell'imposta sulla benzina. Nell'ipotesi che gli introiti globali attuali derivanti dalle imposte sui carburanti siano mantenuti al livello di ciascuno Stato, le aliquote delle imposte gravanti, rispettivamente, sulla benzina e sul gasolio sarebbero modificate nelle seguenti proporzioni (in %):

	<u>Benzina</u>	<u>Gasolio</u>
Belgio	- 26	+ 132
Germania	- 12	+ 37
Francia	- 19	+ 106
Italia	- 25	+ 136
Lussemburgo	- 26	+ 352
Paesi Bassi	- 26	+ 769.

E' chiaro che la misura proposta potrà avere considerevoli conseguenze sul piano della redditività dei vari tipi di veicoli, soprattutto nel senso che la "zona di tonnellaggio" in cui i veicoli a benzina sono competitivi, potrà trovarsi notevolmente ampliata. Tale evoluzione potrà presentare problemi all'industria automobilistica comunitaria, poiché sembra che l'industria americana possieda un certo vantaggio tecnologico nella costruzione dei veicolo pesanti a benzina.

.../...

(1) Tale rapporto è quello prospettato nello studio di MALCOR, cui si fa riferimento a pagina 14.

6.3.2.4. Mezzi di tariffazione diretta

Le ripercussioni generali delle misure corrispondenti risultano dalle considerazioni svolte ai paragrafi precedenti. Circa le loro ripercussioni più specifiche, esse potranno essere stabilite solo via via che procederanno gli studi relativi sia alle tecniche di riscossione, che alle situazioni particolari negli agglomerati urbani e nelle zone extra-urbane che potranno formare oggetto di tali misure.

7. CONCLUSIONI

Il programma di misure esposto nel presente memorandum, nonché nella proposta di decisione relativa all'instaurazione di un sistema comune di tariffazione dell'uso delle infrastrutture, rappresenta un elemento importante agli effetti dello sviluppo della politica comune dei trasporti.

L'azione di cui la Commissione ha voluto definire gli obiettivi, i mezzi e le tappe, nelle pagine che precedono, è destinata infatti ad avere considerevoli conseguenze in parecchi settori:

- In primo luogo, nel settore della tariffazione dell'uso delle infrastrutture, che ne costituisce l'obiettivo principale. Se sarà realizzato il programma di misure proposto, la Comunità potrà segnare al suo attivo un successo che nessun paese può attribuirsi sino ad oggi.
- In secondo luogo, nel settore dell'armonizzazione delle condizioni di concorrenza nei trasporti. Tale armonizzazione, i cui grandi orientamenti sono stati definiti con la decisione n. 65/271/CEE del 13 maggio 1965 per quanto concerne la legislazione sociale, la fiscalità e gli interventi degli Stati, resta incompleta e insufficiente a consentire progressi decisivi in materia di organizzazione del mercato. Le nuove proposte rappresentano quindi un indispensabile completamento al riguardo.

- Infine, nel settore della politica dell'ambiente. La proposta di tener conto, per la fissazione delle tariffe d'uso delle infrastrutture, non soltanto dei costi diretti causati dalla circolazione dei veicoli, ma anche del valore degli svantaggi esterni che ne derivano per la collettività nel suo insieme, contribuirà a sensibilizzare gli operatori economici, i produttori e i consumatori, nei confronti delle conseguenze sociali delle loro decisioni.

Ma l'attuazione del dispositivo proposto di tariffazione dell'uso delle infrastrutture produrrà inoltre effetti la cui incidenza potrà oltrepassare il quadro proprio dell'economia dei trasporti.

In materia di politica regionale essa consentirà, grazie alla presa in considerazione del costo sociale, di completare i mezzi d'azione di cui dispongono gli organismi nazionali e comunitari per promuovere un armonico sviluppo dell'insieme della Comunità.

Sul piano della politica industriale, l'omogeneizzazione di un importante elemento del costo del trasporto e, di conseguenza, del costo di produzione derivante dall'applicazione di norme comuni in materia di formazione dei canoni d'uso dell'infrastruttura, contribuirà a normalizzare la concorrenza tra i prodotti dei vari Stati membri.

Per quanto concerne la politica fiscale, l'azione proposta consentirà di dare nuovo impulso all'armonizzazione di un settore importante della tassazione indiretta per la cui realizzazione essa potrà offrire un insieme di criteri obiettivi.

La Commissione auspica che il Consiglio si pronunci quanto prima sull'orientamento generale della tariffazione dell'uso delle infrastrutture, creando così le premesse atte a permettere la realizzazione di nuovi progressi per quanto riguarda la politica comune dei trasporti e per questa via, la costruzione dell'unione economica.

ALLEGATI

DATI E INFORMAZIONI

DI CARATTERE STATISTICO E QUANTITATIVO

INDICE

FERROVIA

Tabella 1 - Spese globali d'infrastruttura

Tabella 2 - Utilizzazione delle infrastrutture

Tabella 3 - Spese d'infrastruttura per km di binario e treno/km

VIA NAVIGABILE

Tabella 4 - Spese globali d'infrastruttura
(per paese, tutte le categorie di vie considerate insieme)

Tabella 5 - Spese globali d'infrastruttura (per paese e categoria di vie)

Tabella 6 - Utilizzazione delle infrastrutture

Tabella 7 - Spese d'infrastruttura per km di via e per nave/km

Tabella 8 - Prodotto e struttura degli introiti relativi all'utilizzazione
delle vie

Tabella 9 - Raffronto tra le spese d'infrastruttura e gli introiti totali
relativi all'utilizzazione delle vie

Tabella 10 - Raffronto tra le spese d'infrastruttura e il gettito dei pedaggi
per la rete belga (vie soggette a pedaggio)

Tabella 11 - Raffronto tra le spese d'infrastruttura e il gettito dei pedaggi
per la rete tedesca (vie soggette a pedaggio)

STRADA

Tabella 12 - Spese globali d'infrastruttura

Tabella 13 - Utilizzazione delle infrastrutture

Tabella 14 - Utilizzazione delle infrastrutture - Numero di passaggi di
veicoli per km di strada (tutti i veicoli considerati insieme)

- Tabella 15 - Spese d'infrastruttura per km di strada e 1.000 veicoli/km
- Tabella 16 - Prodotto di imposte, tasse e canoni in rapporto all'utilizzazione delle strade
- Tabella 17 - Raffronto tra le spese d'infrastruttura e gli introiti globali relativi all'utilizzazione delle strade
- Tabella 18 - Introiti provenienti dalla tassazione automobilistica (in valore assoluto e rispetto al gettito fiscale globale)
- Tabella 19 - Ripartizione degli introiti provenienti dalla tassazione automobilistica tra autovetture private e veicoli industriali
- Tabella 20 - Introiti provenienti dalla tassazione automobilistica per 1.000 veicoli/km
- Tabella 21 - Parco autoveicoli stradali
- Tabella 22 - Prezzo e imposte relativi alla benzina normale
- Tabella 23 - Prezzo e imposte relativi al supercarburante
- Tabella 24 - Prezzo e imposte relativi al gasolio
- Tabella 25 - Tasse sugli autoveicoli applicabili a taluni tipi di autocarri e di complessi di veicoli
- Tabella 26 - Struttura e livello della tassa sugli autoveicoli applicabile agli autocarri
- Tabella 27 - Onere fiscale che colpisce due tipi di autoveicoli in funzione del percorso annuo

Salvo diversa indicazione, i dati statistici riportati nelle diverse tabelle si riferiscono al 1966.

Spese globali d'infrastruttura

Unità: migliaia di unità di conto

Rete	Importo delle spese			Struttura delle spese (in % delle spese totali)	
	Spese			Spese	
	d'investimento	correnti	totali	d'investimento	correnti
1. Reti principali					
SNCB	43.832	57.441	101.273	43,3	56,7
DB	178.375	529.982	708.357	25,2	74,8
SNCF	222.476	384.715	607.191	36,6	63,4
FS	138.398	190.229	328.627	42,1	57,9
CFL	1.450	8.567	10.017	14,4	85,6
NS	35.313	26.883	62.196	56,8	43,2
TOTALE CEE	619.844	1.197.817	1.817.661	34,1	65,9
2. Reti secondarie					
Germania:	-	-	20.494	-	-
Nichtbunds-					
eigene					
Eisenbahnen (1)					

(1) Per quanto riguarda le reti secondarie degli altri paesi non sono disponibili dati completi.

Utilizzazione delle infrastrutture

Rete	Lunghezza della rete (in km)	Treni/km (in migliaia)				Numero di treni per km di binario
		Traffico viaggiatori	Traffico merci	Altri servizi	Totale	
SNCB	4.394	58.345	20.621	901	79.867	18.176
DB	30.226	360.706	178.194	3.428	542.328	17.942
SNCF	37.717	231.441	211.644	3.411	446.496	11.838
FS	16.096	185.802	60.260	10.850	256.912	15.961
CFL	340	2.968	1.488	-	4.456	13.106
NS	3.232	60.063	18.238	-	78.301	24.227
TOTALE CEE	92.005	899.325	490.445	18.590	1.408.360	15.307

Spese d'infrastruttura per km di binario e treno/km

Unità: Unità di conto

Rete	Spese d'infrastruttura per	
	km di binario	treno/km
SNCB	23.049	1,27
DB	23.435	1,31
SNCF	16.098	1,36
FS	20.416	1,28
CFL	29.461	2,25
NS	19.243	0,79
COMPLESSO DELLE RETI	19.756	1,29

Spese globali d'infrastruttura
(per paese, tutte le categorie di vie considerate insieme)

Unità: Migliaia di unità di conto

PAESE	Importo delle spese			Struttura delle spese (in % delle spese totali)	
	Spese di investimento	Spese correnti	Spese totali	Spese d'investimento	Spese correnti
Belgio	55.043	13.273	68.316	80,6	19,4
Germania	73.401	73.466	146.867	49,9	50,1
Francia	46.877	20.528	67.405	69,5	30,5
Italia	11.731	814	12.545	93,5	6,5
Lussemburgo	43	134	177	24,4	75,6
Pacsi Bassi	26.189	11.743	37.932	69,0	31,0
TOTALE CEE	213.28	119.958	333.242	64,0	36,0

Spese globali d'infrastruttura
(per paese e categoria di via)

Unità: Migliaia di unità di conto

	Importo delle spese			Struttura delle spese (in % delle spese totali)	
	Spese d'investimento	Spese correnti	Spese totali	Spese d'investimento	Spese correnti
OLIO					
de regolarizzate	2.170	916	3.086	70,3	29,7
de canalizzate	15.777	4.251	20.028	78,8	21,2
canali	32.613	8.106	40.719	80,1	19,9
PALE DELLE VIE IN SERVIZIO	50.560	13.272	63.833	79,2	20,8
de in costruzione	4.483	-	4.483	100,0	-
PALE GENERALE	55.043	13.273	68.316	80,6	19,4
MANIA					
de regolarizzate	9.196	28.807	38.003	24,2	75,8
de canalizzate	4.465	17.752	22.217	20,1	79,9
canali	16.282	26.907	43.189	37,7	62,3
PALE DELLE VIE IN SERVIZIO	29.943	73.466	103.409	29,0	71,0
de in costruzione	43.458	-	43.458	100,0	-
PALE GENERALE	73.401	73.466	146.867	49,9	50,1
ECIA					
de regolarizzate	161	693	854	18,9	81,1
de canalizzate	13.040	5.925	18.965	68,8	31,2
canali	33.676	13.910	47.586	70,8	29,2
PALE GENERALE	46.877	20.528	67.405	69,5	30,5
LIA					
de regolarizzate	61	516	577	10,5	89,5
de canalizzate	85	-	85	100,0	-
canali	-	298	298	-	100,0
PALE DELLE VIE IN SERVIZIO	146	814	960	15,2	84,8
de in costruzione	11.585	-	11.585	100,0	-
PALE GENERALE	11.731	814	12.545	93,5	6,5
ENBURGO					
de canalizzate	43	134	177	24,4	75,6
PALE GENERALE	43	134	177	24,4	75,6
DI MASSI					
de regolarizzate	3.016	2.473	5.489	55,0	45,0
de canalizzate	7.680	3.103	10.783	70,7	29,3
canali	8.609	4.992	13.601	63,3	36,7
ltre vie naturali	481	1.175	1.656	29,0	71,0
PALE DELLE VIE IN SERVIZIO	19.786	11.743	31.529	62,7	37,3
de in costruzione	6.403	-	6.403	100,0	-
PALE GENERALE	26.189	11.743	37.932	69,0	31,0
ALE CNE	213.284	119.958	333.242	64,0	36,0
cois					
de regolarizzate	14.604	33.405	48.009	30,4	69,6
de canalizzate	41.090	31.165	72.255	56,9	43,1
canali	91.180	54.213	145.393	62,7	37,3
ltre vie naturali	481	1.175	1.656	29,0	71,0
de in costruzione	65.929	-	65.929	100,0	-

Utilizzazione delle infrastrutture

Paese	Vie regolarizzate			Vie canalizzate			Canali			Altre vie			Totale		
	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)
Belgio	177,0	4.378,2	24.735	487,4	6.768,8	13.887	785,8	13.820,9	17.588	-	-	-	1.450,2	24.967,9	17.217
Germania	1.573,23	79.245,5	50.371	1.372,92	16.185,1	11.789	1.111,19	23.482,1	21.132	-	-	-	4.057,34	118.912,7	29.308
Francia	276,6	6.561,0	23.720	1.999,86	32.992,9	16.498	3.759,3	20.532,4	5.462	-	-	-	6.035,76	60.086,3	9.955
Italia	417,0	69,9	167	155,0	18,8	121	49,5	14,9	301	-	-	-	621,5	103,6	166
Paesi Bassi	503,40	45.362,5	90.112	533,6	17.970,6	33.678	752,4	17.603,1	23.396	386,0	24.683,1	63.945	2.175,4	105.619,3	48.551
Totale CEE	2.947,23	135.617,1	46.015	4.548,78	73.936,2	16.254	5.458,19	75.453,4	11.683	386,0	24.683,1	63.945	14.340,20	309.689,8	21.596

(1) Lunghezza della rete (in km).

(2) Numero di navi/km (in migliaia di unità).

(3) Numero di passaggi di navi per km di via (2): (1).

Spese d'infrastruttura per km di via e per nave/km

Unità: Unità di conto

Paese	Spese d'infrastruttura											
	Vie regolarizzate		Vie canalizzate		Canali		Altre vie		Totale (3)			
	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)		
Belgio	17.435	0,70	41.091	2,96	51.818	2,95	-	-	47.108	2,74		
Germania	24.156	0,48	16.182	1,37	38.867	1,84	-	-	34.640	1,24		
Francia	3.087	0,13	9.483	0,57	12.658	2,32	-	-	11.167	1,12		
Italia	1.384	8,25	548	4,52	6.020	20,00	-	-	20.200	121,10		
Paesi Bassi	10.904	0,12	20.208	0,60	18.077	0,77	4.290	0,07	14.493	0,36		
Totale CEE	16.289	0,35	15.884	0,98	22.513	1,93	4.290	0,07	23.238	1,08		

(1) per km di via.

(2) per nave/km.

(3) comprese le vie in costruzione.

Prodotto e struttura degli introiti relativi all'utilizzazione delle vie

Unità: migliaia di unità di conto

	Belgio		Germania		Francia		Italia		Lussemburgo		Paesi Bassi	
	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)
Imposte sui carburanti	1.709	40,9	-	-	-	-	17.622	97,3	-	-	1.021	100,0
Tasse sulle navi	-	-	-	-	1.421 ⁽³⁾	29,0	430	2,7	-	-	-	-
Pedaggi	2.466	59,1	15.877	100,0	3.471	71,0			16	100,0	-	-
Totale generale	4.175	100,0	15.877	100,0	4.892	100,0	18.102	100,0	16	100,0	1.021	100,0

(1) Importo in valore assoluto.

(2) Importo in % del totale generale.

(3) Imposte soppresse all'atto dell'estensione del sistema di IVA ai trasporti il 1° gennaio 1968.

Raffronto tra le spese d'infrastruttura e gli introiti totali
relativi all'utilizzazione delle vie

Unità: migliaia di unità di conto

	Belgio	Germania	Francia	Italia	Lussemburgo	Paesi Bassi
Spese d'infrastruttura	68.316	146.867	67.405	12.545	177	37.932
di cui: spese d'investimento	55.043	73.401	46.877	11.731	43	26.189
spese correnti	13.273	73.466	20.528	814	134	11.743
Introiti totali	4.175	15.877	4.892	18.102	16	1.021
Introiti in % delle spese correnti	31,5	21,6	23,8	2.225,0	11,8	8,7
Introiti in % delle spese totali	6,1	10,8	7,3	144,3	8,9	2,7

Raffronto tra le spese d'infrastruttura e il gettito dei pedaggi
per la rete belga (vie soggette a pedaggio)

Natura delle vie	N. delle vie(1) o gruppi di vie	Spese		Gettito dei pedag- gi 1.000 Fr.b.	Numero di navi/km in migliaia	Spese per nave/km		Pedaggio medio per nave/km Fr.b.
		correnti 1.000 Fr.b.	totali 1.000 Fr.b.			Spese correnti Fr.b.	Spese totali Fr.b.	
Vie rego- larizzate	1	2.970	5.306	72	29,0	102,41	182,96	2,48
Vie cana- lizzate	6	112.338	704.990	18.104	4.382,3	25,63	160,87	4,13
	7	9.402	45.555	69	15,7	598,85	2.901,59	4,39
	8	59.953	129.256	7.359	1.452,2	41,28	89,00	5,06
	9	30.852	121.589	5.594	917,6	33,62	132,50	6,09
Canali	10	134.279	1.280.221	4.449	1.306,1	102,80	980,18	3,40
	11	74.521	122.813	9.416	2.897,8	25,71	42,38	3,24
	12	34.843	57.217	3.089	842,2	41,37	67,93	3,66
	13	74.767	132.090	45.357	7.295,3	10,25	18,10	6,21
	14	86.849	443.604	29.769	1.478,9	58,72	299,95	20,12

(1) Secondo la classificazione di cui all'allegato 2 della decisione n. 65/270/CEE del Consiglio del 13 maggio 1965.

Raffronto tra le spese d'infrastruttura e il gettito dei pedaggi per la rete tedesca
(vie soggette a pedaggio)

Natura delle vie	Designazione	Spese		Gettito dei pedaggi in DM	Numero di navi/km in migliaia	Spese per nave/km		Pedaggio medio per nave/km DM
		correnti DM	totali DM			Spese correnti DM	Spese totali DM	
Vie canalizzate	Lahn	2.610.000	2.698.500	52.848	216,4	12,06	12,46	0,24
	Ilmenau	443.100	444.400	3.012	17,0	26,06	26,14	0,17
	Fulda	942.300	942.300	4.386	87,8	10,73	10,73	0,04
	Neckar	15.056.100	19.394.000	6.005.694	4.251,7	3,54	4,56	1,41
	Mosel	9.445.700	10.987.900	2.716.288	1.929,0	4,89	5,69	1,40
	Main	15.780.900	22.788.100	4.459.734	3.607,7	4,37	6,31	1,23
	Mittelweser	15.897.500	17.404.200	1.931.540	2.536,2	6,26	6,86	0,76
	Ruhrwasserstrasse	488.800	942.100	22.960	21,7	22,52	43,41	1,06
Canali	Main	2.636.400	4.470.300	495.525	1.459,8	1,80	3,06	0,33
	Ems-Jade-Kanal	1.004.200	1.004.200	59.203	86,5	11,60	11,60	0,68
	Linksemsische Kanäle	401.100	401.100	9.268	9,7	41,35	41,35	0,95
	Kanal Rhein-Kleve	481.600	574.900	46.788	4,8	100,33	119,77	9,74
	Elbe-Lübeck-Kanal	2.504.700	2.504.700	309.291	608,4	4,11	4,11	0,50
	Nord-Ostsee-Kanal	39.716.800	54.218.800	13.350.200	713,6	55,65	75,97	18,70
	Westdeutsche Kanäle	60.517.100	114.050.800	34.042.456	21.435,8	2,82	5,32	1,59

Spese globali d'infrastruttura

Unità: Migliaia di unità di conto

	Importo delle spese			Struttura delle spese (in % delle spese totali)	
	Spese d'investimento	Spese correnti	Spese totali	Spese d'investimento	Spese correnti
BELGIO					
Autoroutes	111.782	8.363	120.145	93,0	7,0
Autres routes de l'Etat	49.467	29.030	78.497	63,0	37,0
Routes provinciales	5.902	3.391	9.293	63,5	36,5
TOTALE STRADE CLASSIFICATE	167.151	40.784	207.935	80,4	19,6
Routes communales	-	-	60.000	-	-
TOTALE GENERALE	-	-	267.935	-	-
GERMANIA					
Bundesautobahnen	262.738	91.672	354.410	74,1	25,9
Bundesstrassen	393.587	159.969	553.556	71,1	28,9
Landstrassen I. Ordnung	246.029	161.322	407.351	60,4	39,6
Landstrassen II. Ordnung	138.648	79.527	218.175	63,5	36,5
TOTALE STRADE CLASSIFICATE	1.041.002	492.490	1.533.492	67,9	32,1
Gemeindestrassen	-	-	1.279.896	-	-
TOTALE GENERALE	-	-	2.813.388	-	-
FRANCIA					
Autoroutes	98.049	13.824	111.873	87,6	12,4
Routes nationales	234.000	176.204	410.204	57,0	43,0
Chemine départementaux	96.425	241.570	337.995	28,5	71,5
TOTALE STRADE CLASSIFICATE	428.474	431.598	860.072	49,8	50,2
Voies communales	-	-	431.375	-	-
TOTALE GENERALE	-	-	1.291.447	-	-
ITALIA					
Autostrade	224.357	53.942	278.299	80,6	19,4
Strade statali	185.395	119.823	305.218	60,7	39,3
Strade provinciali	138.998	125.885	264.883	52,5	47,5
TOTALE STRADE CLASSIFICATE	548.750	299.650	848.400	64,7	35,3
Strade comunali	-	-	190.011	-	-
TOTALE GENERALE	-	-	1.038.411	-	-
LUSSEMBURGO					
Routes d'Etat	3.505	1.638	5.143	68,1	31,9
Chemins repris	1.720	2.108	3.828	44,9	55,1
TOTALE STRADE CLASSIFICATE	5.225	3.746	8.971	58,2	41,8
Chemins vicinaux	-	-	4.384	-	-
TOTALE GENERALE	-	-	13.355	-	-
PAESI BASSI					
Autosnelwegen van het Rijkswegenplan 1958	93.840	22.328	116.168	80,8	19,2
Overige wegen van het RWP	7.700	12.227	19.927	38,6	61,4
Wegen van de provinciale wegenplannen (secundaire wegen)	36.097	15.688	51.785	69,7	30,3
Wegen van de tertiaire we- genplannen (ad eccezione delle strade comunali e assimilate)	9.357	11.496	20.853	44,9	55,1
TOTALE STRADE CLASSIFICATE	146.994	61.739	208.733	70,4	29,6
Strade comunali e assimilate	-	-	192.372	-	-
TOTALE GENERALE	-	-	401.105	-	-
TOTALE CEE			5.825.641		
di cui: strade classificate			3.667.603		
strade comunali			2.158.038		

Unità: Milioni di veicoli/km

	Belgio				Germania				Francia			
	Lunghezza delle re- ti (km)	Veicoli/km			Lunghezza delle re- ti (km)	Veicoli/km			Lunghezza delle re- ti (km)	Veicoli/km		
		A.P. (1)	V.I. (2)	Totale		A.P. (1)	V.I. (2)	Totale		A.P. (1)	V.I. (2)	Totale
Autostrade	316	1.268 (84%)	241 (16%)	1.509 (100%)	3.440	17.171 (84,7%)	3.100 (15,3%)	20.271 (100%)	650	2.563 (84,8%)	458 (15,2%)	3.021 (100%)
Altre strade	11.410	12.758 (79,3%)	3.329 (20,7%)	16.087 (100%)	143.406	101.575 (84,1%)	19.166 (15,9%)	120.741 (100%)	361.000	86.783 (81,3%)	20.018 (18,7%)	106.801 (100%)
Complesso strade comunali	80.000	3.000 (87,8%)	416 (12,2%)	3.416 (100%)	113.689	51.525 (84,4%)	9.520 (15,6%)	61.045 (100%)	420.000	22.900 (71,8%)	9.000 (28,2%)	31.900 (100%)
Totale	91.726	17.026 (81,0%)	3.986 (19,0%)	21.012 (100%)	260.535	170.271 (84,3%)	31.786 (15,7%)	202.057 (100%)	781.650	112.246 (79,2%)	29.476 (20,8%)	141.722 (100%)

	Italia				Lussemburgo				Paesi Bassi			
	Lunghezza delle re- ti (km)	Veicoli/km			Lunghezza delle re- ti (km)	Veicoli/km			Lunghezza delle re- ti (km)	Veicoli/km		
		A.P. (1)	V.I. (2)	Totale		A.P. (1)	V.I. (2)	Totale		A.P. (1)	V.I. (2)	Totale
Autostrade	2.127	7.105 (80,9%)	1.682 (19,1%)	8.787 (100%)	-	-	-	-	586	3.331 (84%)	637 (16%)	3.968 (100%)
Altre strade	102.100	33.743 (70%)	14.483 (30%)	48.226 (100%)	2.741	653 (73%)	242 (27%)	895 (100%)	10.742	9.242 (82%)	2.023 (18%)	11.265 (100%)
Complesso strade comunali	137.000	23.882 (74,7%)	8.088 (25,3%)	31.970 (100%)	1.071	165 (83,3%)	33 (16,7%)	198 (100%)	60.090	14.022 (83,1%)	2.851 (16,9%)	16.873 (100%)
Totale	241.227	64.730 (72,7%)	24.253 (27,3%)	88.983 (100%)	3.812	818 (74,8%)	275 (25,2%)	1.093 (100%)	71.418	26.595 (82,8%)	5.511 (17,2%)	32.106 (100%)

(1) Autovetture private.

(2) Veicoli industriali (autocarri, autobus e torpedoni).

Utilizzazione delle infrastrutture
Numero di passaggi di veicoli per km di strada
 (tutti i veicoli considerati insieme)

	Belgio	Germania	Francia	Italia	Lussemburgo	Paesi Bassi
Autostrade	4.775.000	5.892.000	4.647.000	4.131.000	-	6.771.000
Altre strade	1.409.000	841.000	295.000	472.000	326.000	1.048.000
Complesso strade comunali	43.000	536.000	75.000	233.000	184.000	280.000
Totale	229.000	775.000	181.000	368.000	287.000	449.000

Spese d'infrastruttura per km di strada e 1.000 veicoli/km

Unità: Unità di conto

	Spese d'infrastruttura			Spese d'infrastruttura	
	per km di strada	per 1.000 v/km		per km di strada	per 1.000 v/km
<u>BELGIO</u>			<u>ITALIA</u>		
Autostrade	380.205	79,6	Autostrade	130.841	31,8
Altre strade	7.694	5,5	Altre strade	5.567	11,8
TOTALE STRADE CLASSIFICATE	17.732	11,8	TOTALE STRADE CLASSIFICATE	8.116	14,9
Complesso strade comunali	750	17,6	Complesso strade comunali	1.386	5,9
TOTALE GENERALE	2.921	12,8	TOTALE GENERALE	4.304	11,7
<u>GERMANIA</u>			<u>LUSSEMBURGO</u>		
Autostrade	103.026	17,5	Autostrade	-	-
Altre strade	8.222	9,8	Altre strade	3.272	10,0
TOTALE STRADE CLASSIFICATE	10.443	10,9	TOTALE STRADE CLASSIFICATE	3.272	10,0
Complesso strade comunali	1.126	21,0	Complesso strade comunali	4.093	22,1
TOTALE GENERALE	1.080	13,9	TOTALE GENERALE	3.503	12,2
<u>FRANCIA</u>			<u>PAESI BASSI</u>		
Autostrade	172.110	37,0	Autostrade	198.239	29,3
Altre strade	2.073	7,0	Altre strade	8.839	8,2
TOTALE STRADE CLASSIFICATE	2.378	7,8	TOTALE STRADE CLASSIFICATE	18.876	13,7
Complesso strade comunali	1.027	13,5	Complesso strade comunali	3.201	11,4
TOTALE GENERALE	1.652	9,1	TOTALE GENERALE	5.616	12,5

Prodotto di imposte, tasse e canoni
in rapporto all'utilizzazione delle strade (1)

Unità: Migliaia di unità di conto

	BELGIO		GERMANIA		FRANCIA		ITALIA		LUSSEMBURGO		PAESI BASSI	
	(2)	(3)	(2)	(3)	(2)	(3)	(2)	(3)	(2)	(3)	(2)	(3)
1. Imposte sui carburanti												
benzina	177.099	63,4	1.186.250	49,8	1.677.998	72,4	1.104.274	58,1	2.271	36,3	228.556	66,6
gasolio	17.921	6,4	455.600	19,1	284.200	12,3	255.635	13,4	1.093	17,5	6.679	1,9
altri oli minerali	479	0,2	32.250	1,4	85.666	3,7	220.414	11,6	195	3,1	-	-
Totale parziale	195.499	70,0	1.673.500	70,3	2.047.864	88,4	1.580.323	83,1	3.559	56,9	235.235	68,5
2. Tasse sugli autoveicoli	83.850	30,0	708.250	29,7	249.568	10,8	223.520	11,8	2.634	42,1	107.640	31,3
3. Pedaggi	-	-	-	-	17.885	0,8	97.216	5,1	-	-	-	-
4. Tasse di parcheggio	-	-	(4)	(4)	-	-	-	-	67	1,0	580	0,2
Totale generale	279.349	100,0	2.381.750	100,0	2.315.317	100,0	1.901.059	100,0	6.260	100,0	343.455	100,0

(1) I particolari degli elementi presi in considerazione figurano alla pag. 2 della presente tabella.

(2) Importo in valore assoluto.

(3) Importo in % del totale generale.

(4) L'importo del prodotto di tali tasse non ha potuto essere determinato.

Particolari degli elementi di cui alla tabella della pagina 1

Belgio

Droits d'accise sur les huiles minérales

Taxe de circulation sur les véhicules automobiles.

Germania

Mineralölsteuer

Kraftfahrzeugsteuer.

Francia

Taxe intérieure sur les produits pétroliers

Taxe générale et surtaxe sur les véhicules servant au transport de marchandises par route

Taxe différentielle sur les automobiles

Taxe sur les véhicules de tourisme des sociétés.

Italia

Diritti di fabbricazione sugli olii minerali

Tassa di circolazione sugli autoveicoli

Tassa addizionale del 5 % sulle tasse di circolazione.

Lussemburgo

Droits d'accise sur les huiles minérales

Taxe de circulation sur les véhicules automoteurs.

Paesi Bassi

Accijns op minerale oliën

Motorrijtuigenbelasting.

Raffronto tra le spese d'infrastruttura e gli
introiti globali relativi all'utilizzazione delle strade

Unità: Migliaia di unità di conto

	Introiti globali	Spese di infrastrutture	Introiti eccedenti	Introiti insufficienti	Rapporto <u>introiti</u> <u>spese</u>
Belgio	279.349	267.935	11.414		104,3
Germania	2.381.750	2.813.388		431.638	84,7
Francia	2.315.317	1.291.447	1.023.870		179,3
Italia	1.901.059	1.038.411	862.648		183,1
Lussemburgo	6.260	13.355		7.095	46,9
Paesi Bassi	343.455	401.105		57.650	85,6

Introiti provenienti dalla tassazione automobilistica

(in valore assoluto e rispetto al gettito fiscale globale)

Unità: Migliaia di unità di conto

	Belgio		Germania		Francia		Italia		Lussemburgo		Paesi Bassi	
	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)
Tasse sugli autoveicoli	83.850	2,08	708.250	4,36	249.568	1,08	223.520	1,76	2.634	1,32	107.640	3,92
di cui A.P. (4)	33.308	0,83	427.500	2,63	178.417	0,77	168.960	1,33	1.956	0,98	50.784	1,85
V.I. (5)	50.542	1,25	280.750	1,73	71.151	0,31	54.560	0,43	678	0,34	56.856	2,07
Imposte sui carburanti	195.499	4,86	1.673.500	10,31	2.047.864	8,83	1.580.323	12,48	3.559	1,79	235.235	8,58
di cui A.P. (4)	159.160	3,96	1.154.000	7,11	1.494.892	6,45	(3)	(3)	2.040	1,03	202.335	7,38
V.I. (5)	36.339	0,90	519.500	3,20	552.972	2,38	(3)	(3)	1.519	0,76	32.900	1,20
Tasse complesse	279.349	6,94	2.381.750	14,77	2.297.432	9,91	1.803.843	14,24	6.193	3,11	342.875	12,50
di cui A.P. (4)	192.468	4,78	1.581.500	9,74	1.673.309	7,22	(3)	(3)	3.996	2,01	253.119	9,23
V.I. (5)	86.881	2,16	800.250	5,03	624.123	2,69	(3)	(3)	2.197	1,10	89.756	3,27

(1) In valore assoluto. (2) In % degli introiti fiscali globali. (3) Dato non disponibile.

(4) A.P.: autovettura privata. (5) V.I.: veicolo industriale.

Ripartizione degli introiti provenienti dalla tassazione automobilistica
tra autovetture private e veicoli industriali

Unità: Unità di conto

	Belgio			Germania			Francia			Italia			Lussemburgo			Paesi Bassi		
	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)
Autovetture private																		
Tasse sugli auto-veicoli	33.308	39,7	17,3	427.500	60,4	27,0	178.417	71,5	10,7	168.960	75,6	(4)	1.956	74,2	48,9	50.784	47,2	20,1
Imposte sui carburanti	159.160	81,4	82,7	1.154.000	69,0	73,0	1.494.892	73,0	89,3	(4)	(4)	(4)	2.040	57,4	51,1	202.335	86,0	79,9
Totale autovetture private	192.468	68,9	100,0	1.681.500	100,0	100,0	1.673.309	72,8	100,0	(4)	(4)	(4)	3.996	64,5	100,0	253.119	73,8	100,0
Veicoli industriali																		
Tasse sugli auto-veicoli	50.542	60,3	58,2	280.750	39,6	35,1	71.151	28,5	11,4	54.560	24,4	(4)	678	25,8	30,9	56.856	52,8	63,3
Imposte sui carburanti	36.339	18,6	41,8	519.500	31,0	64,9	552.972	27,0	88,6	(4)	(4)	(4)	1.519	42,6	69,1	32.900	14,0	36,7
Totale veicoli industriali	86.881	31,1	100,0	800.250	100,0	100,0	624.123	27,2	100,0	(4)	(4)	(4)	2.197	35,5	100,0	89.756	26,2	100,0
Complesso di veicoli																		
Tasse sugli auto-veicoli	83.850	100,0	30,0	708.250	100,0	29,7	249.568	100,0	10,9	223.520	100,0	12,4	2.634	100,0	42,5	107.640	100,0	31,4
Imposte sui carburanti	195.499	100,0	70,0	1.673.500	100,0	70,3	2.047.864	100,0	89,1	1.580.323		87,6	3.559	100,0	57,5	235.235	100,0	68,6
Totale generale	279.349	100,0	100,0	2.381.750	100,0	100,0	2.297.432	100,0	100,0	1.803.843		100,0	6.193	100,0	100,0	342.375	100,0	100,0

(1) In valore assoluto.

(2) In % del gettito totale della tassa considerata o del complesso delle tasse automobilistiche.

(3) In % del totale delle tasse relative al tipo di veicolo considerato.

(4) Dato non disponibile.

Introiti provenienti dalla tassazione automobilistica
per 1.000 veicoli/km

Unità: Unità di conto

Paese	Tasse sugli autoveicoli A.P. + V.I. (1)	Imposte sui carburanti A.P. + V.I. (1)	Tasse sugli autoveicoli + imposte sui carburanti		
			A.P. (1)	V.I. (1)	A.P. + V.I. (1)
Belgio	4,0	9,3	11,3	21,8	13,3
Germania	3,5	8,3	9,9	25,2	11,8
Francia	1,8	14,4	14,9	21,2	16,2
Italia	2,5	17,8	(2)	(2)	20,3
Lussemburgo	2,4	3,3	4,9	7,9	5,7
Paesi Bassi	3,4	7,3	9,5	16,3	10,7

(1) A.P. = autovetture private.
V.I. = veicoli industriali.

(2) Dato non disponibile.

STRADATABELLA 21Parco autoveicoli stradali

Tipi di veicoli	Belgio	Germania	Francia	Italia	Lussemburgo	Paesi Bassi	Totale CEE
Autovetture private e veicoli ad uso promiscuo	1.492.130	10.302.080	10.400.000	6.432.925	65.343	1.502.226	30.194.704
Veicoli industriali	213.346	1.296.231	2.608.272	1.007.097	10.720	285.904	5.421.570
di cui							
autocarri	172.013	915.656	2.194.540	908.455	7.408	233.950	4.432.022
rimorchi	7.124	209.954	256.791	49.131	1.900	18.414	543.314
trattori	9.143	103.762	48.000	7.940	462	8.960	178.267
semirimorchi	12.405	27.581	59.172	8.852	450	14.945	123.405
autobus e torpedoni	12.661	39.278	49.769	32.719	500	9.635	144.562
			(1)				
veicoli speciali	3.811	154.223	204.833	.	776	8.073	.

(1) Dato relativo al 1967.

Prezzo e imposte relativi alla benzina normale
zone portuali - gennaio 1970

Unità: Unità di conto

	Belgio	Germania	Francia Le Havre Marsiglia	Italia	Lussembur- go	Paesi Bassi
Prezzi in vigore al 1° gennaio 1970 per tonnellata metrica (tasse escluse)	59,62	46,14	61,87	61,87	62,13	75,12 69,13
Tassa per tonnellata metrica						
Tassa interna - imposta di consumo	147,58	132,25	152,09	152,09	212,72	135,17 137,43
Imposta sulla cifra d'affari - IVA	20,41	19,61 (1)	38,74	38,74	12,05	7,37 (1) 24,77 (1)
Imposta di fattura	1,49					
Incidenza imposta sul petrolio greggio	0,14					
Canone fondo di sostegno agli idrocarburi			5,78	5,78		
IFP			0,44	0,44		
Totale imposte e tasse	169,62	151,86	197,05	197,05	224,77	142,54 162,20
Onere fiscale totale per gli autotrasportatori	169,62	132,25	197,05	197,05	224,77	135,17 137,43
Prezzo di vendita al distributore (per hl)	16,62	14,32	18,72	18,72	20,80	15,78 16,73
Densità	0,725	0,723	0,723	0,723	0,725	0,725 0,723

(1) IVA recuperabile.

Prezzo e imposte relativi al supercarburante
zone portuali - gennaio 1970

Unità: Unità di conto

	Belgio	Germania	Francia		Italia	Lussem- burgo	Paesi Bassi
			Le Havre	Marsiglia			
Prezzi in vigore al 1° gennaio 1970 per tonnellata metrica (tasse escluse)	69,82	67,73	73,30	71,25	77,27	82,77	73,89
Tassa per tonnellata metrica							
Tassa interna - imposta di consumo	143,23	128,00	154,26	154,26	212,72	131,19	132,43
Imposta sulla cifra d'affari - IVA	21,13	21,50 (1)	41,11	41,11	12,71	8,53 (1)	24,73 (1)
Imposta di fattura	1,56						
Incidenza imposta sul petrolio greggio	0,14						
Canone fondo di sostegno agli idrocarburi IFP			5,59 0,44	5,59 0,44			
Totale imposte e tasse	166,06	149,50	201,40	201,40	225,43	139,72	157,21
Onere fiscale totale per gli autotrasportatori	166,06	128,00	201,40	201,40	225,43	131,19	132,48
Prezzo di vendita al distributore (per hl)	17,62	16,22	20,52	20,37	22,40	16,62	17,33
Densità	0,747	0,747	0,747	0,747	0,747	0,747	0,750

(1) IVA recuperabile.

Prezzo e imposte relativi al gasolio
zone portuali - gennaio 1970

Unità: Unità di conto

	Belgio	Germania	Francia		Italia	Lussembur-	Paesi
			Le Havre	Marsiglia		go	Bassi
Prezzi in vigore al 1° gennaio 1970 per tonnellata metrica (tasse escluse)	57,97	54,32	50,22	49,55	43,16	59,64	51,62
Tasse per tonnellata metrica							
Tassa interna - imposta di consumo	51,81	106,13	78,30	78,30	86,40	27,71	14,65
Imposta sulla cifra d'affari - IVA	10,712	17,64 (1)	22,71	22,51	13,30	3,49 (1)	2,65 (1)
Imposta di fattura	0,80						
Incidenza imposta sul petrolio greggio	0,14						
Canone parafiscale riscosso a favore dell'Istituto del Petrolio			0,43	0,43			
Totale imposte e tasse	63,46	123,77	101,44	101,24	99,70	31,20	17,30
Onere fiscale totale per gli autotrasportatori	63,46	106,13	101,44	101,24	99,70	27,71	14,65
Prezzo di vendita al distributore (per hl)	10,08	14,78	12,60	12,50	12,00	7,52	5,72
Densità	0,83	0,83	0,831	0,831	0,84	0,83	0,83

(1) IVA recuperabile.

Tasse sugli autoveicoli applicabili a taluni tipi di autocarri e di complessi
(situazione al 1° giugno 1969)

		Unità: Unità di conto					
Tipi di autoveicoli		Belgio	Germania	Francia	Italia	Lussemburgo	Paesi Bassi
<u>Camioncino</u>							
Peso a vuoto	1.800 kg						
Carico utile	1.900 kg	74,16	109,38	40,52 (1)	42,84	57,60	200,34
Peso complessivo pieno	3.700 kg						
<u>carico</u>							
<u>Autocarro</u>							
Peso a vuoto	2.500 kg						
Carico utile	3.700 kg	127,50	191,12	40,52 (1)	93,24	84,80	282,84
Peso complessivo pieno	6.200 kg						
<u>carico</u>							
<u>Autocarro</u>							
Peso a vuoto	5.000 kg						
Carico utile	8.100 kg	346,00	491,26	40,52 (1)	181,44	180,80	581,68
Peso complessivo pieno	3.100 kg						
<u>carico</u>							
<u>Autocarro</u>							
Peso a vuoto	7.500 kg						
Carico utile	10.800 kg	519,00	773,76	304,50 (1)	231,84	284,80	939,30
Peso complessivo pieno	18.300 kg						
<u>carico</u>							
<u>Autotreno</u>							
Peso a vuoto	8.000 kg						
Carico utile	14.000 kg	520,00	781,26	40,52 (2)	305,42	269,00	875,62
Peso complessivo pieno	22.000 kg						
<u>carico</u>							
<u>Complesso articolato</u>							
Peso a vuoto	10.000 kg						
Carico utile	19.000 kg	692,00	929,76	495,32 (3)	369,18	349,00	1.125,46
Peso complessivo pieno	29.000 kg						
<u>carico</u>							
<u>Autotreno</u>							
Peso a vuoto	10.000 kg						
Carico utile	19.000 kg	692,00	1.062,50	40,52 (2)	388,08	344,00	1.130,36
Peso complessivo pieno	29.000 kg						
<u>carico</u>							
<u>Complesso articolato</u>							
Peso a vuoto	12.000 kg						
Carico utile	20.000 kg	830,40	1.114,54	1.421,00 (3)	369,18	424,00	1.399,80
Peso complessivo pieno	32.000 kg			162,40 (4)			
<u>carico</u>							
<u>Autotreno</u>							
Peso a vuoto	11.100 kg						
Carico utile	20.900 kg	768,12	1.273,76	142,10 (2)	493,92	389,00	1.282,22
Peso complessivo pieno	32.000 kg						
<u>carico</u>							
<u>Complesso articolato</u>							
Peso a vuoto	13.000 kg						
Carico utile	22.000 kg	899,60	1.269,38	604,94 (4)	379,26	454,00	1.541,86
Peso complessivo pieno	35.000 kg			162,40 (5)			
<u>carico</u>							
<u>Autotreno</u>							
Peso a vuoto	13.000 kg						
Carico utile	22.000 kg	899,60	1.442,50	406,00 (2)	493,92	459,00	1.551,68
Peso complessivo pieno	35.000 kg						
<u>carico</u>							

(1) Autocarro a 2 assi.

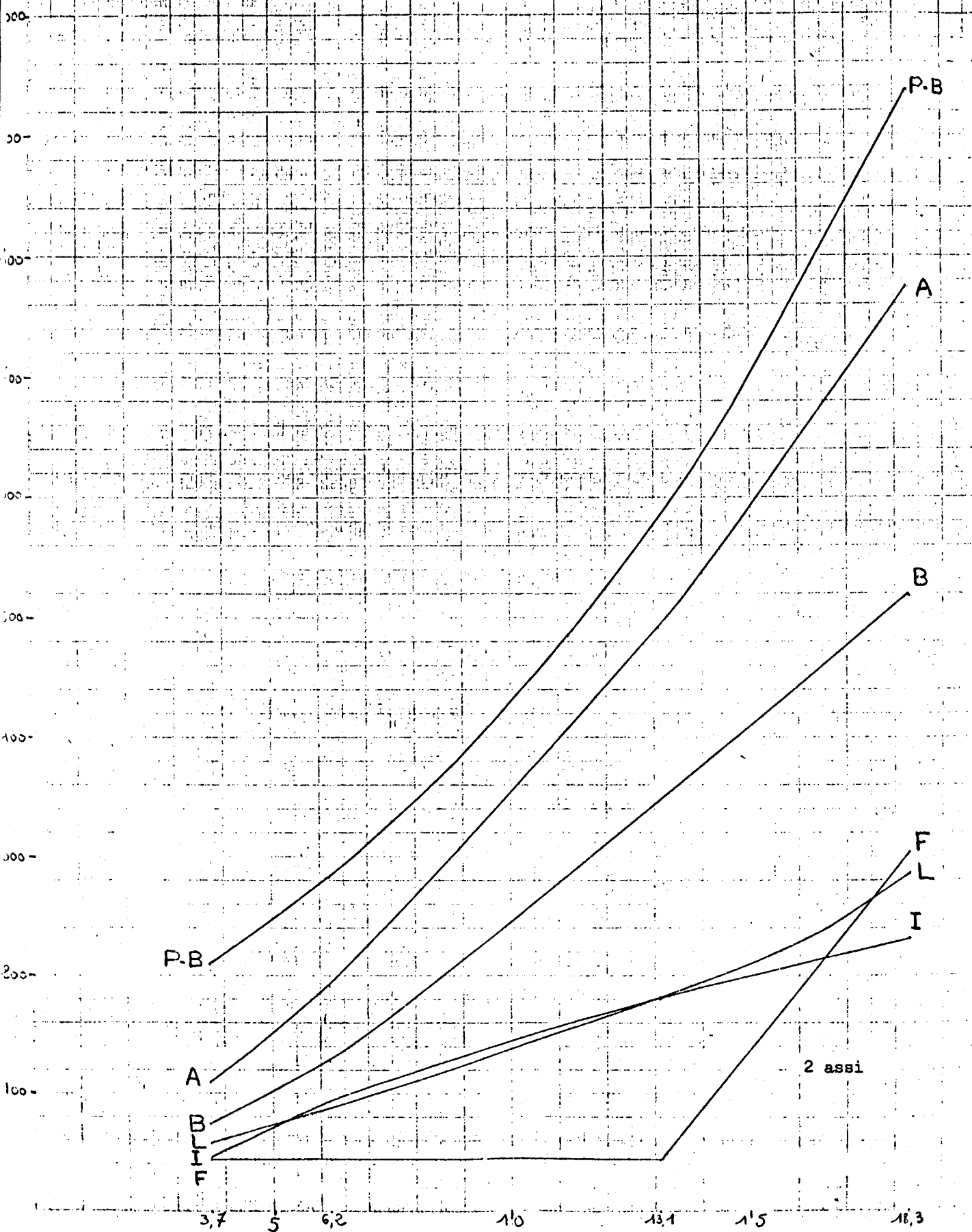
(2) Complesso costituito da un rimorchio a 2 assi agganciato ad un autocarro a 2 assi.

(3) Complesso costituito da un semirimorchio a 1 asse agganciato ad 1 trattore a 2 assi.

(4) Complesso costituito da un semirimorchio ad 1 asse agganciato ad 1 trattore a 3 assi.

(5) Complesso costituito da 1 semirimorchio a 2 assi agganciato ad 1 trattore a 2 assi.

Struttura e livello della tassa sugli autoveicoli
applicabile agli autocarri



Onere fiscale che colpisce due tipi di autoveicoli in funzione del percorso annuo
(situazione al 1° giugno 1969)

I. Autocarro isolato: Peso a vuoto 2.500 kg Consumo carburante: 22 l/100 km
 Carico utile 3.700 kg
 Peso complessivo 6.200 kg

Unità: Unità di conto

PAESE	Percorso annuo km	Consumo annuo gasolio (in l)	Tassa sugli autoveicoli	Imposta di consumo sul gasolio	Onere fiscale totale	Tassa sugli autoveicoli	Imposte di consumo sul gasolio
						in % dell'onere fiscale to le	
BELGIO	30.000	6.600	127,50	283,80	411,30	31,0	69,0
	50.000	11.000	127,50	473,00	600,50	21,2	78,8
	60.000	13.200	127,50	567,60	695,10	18,3	81,7
GERMANIA	30.000	6.600	191,12	531,24	722,36	26,5	73,5
	50.000	11.000	191,12	885,52	1.076,64	17,8	82,2
	60.000	13.200	191,12	1.062,62	1.253,74	15,2	84,8
FRANCIA	30.000	6.600	40,52	449,34	489,86	8,3	91,7
	50.000	11.000	40,52	748,90	789,42	5,1	94,9
	60.000	13.200	40,52	898,68	939,20	4,3	95,7
ITALIA	30.000	6.600	93,24	479,00	572,24	16,3	83,7
	50.000	11.000	93,24	798,34	891,58	10,5	89,5
	60.000	13.200	93,24	958,00	1.051,24	8,9	91,1
LUSSEMBURGO	30.000	6.600	84,80	151,80	236,60	35,8	64,2
	50.000	11.000	84,80	253,00	337,80	25,1	74,9
	60.000	13.200	84,80	303,60	388,40	21,8	78,2
PAESI BASSI	30.000	6.600	282,84	80,16	363,00	77,9	22,1
	50.000	11.000	282,84	133,58	416,42	67,9	32,1
	60.000	13.200	282,84	160,30	443,14	63,8	36,2

II. Complesso articolato: Peso a vuoto 13.000 kg Consumo carburante: 46 l/100 km
 Carico utile 22.000 kg
 Peso complessivo 35.000 kg

BELGIO	80.000	36.800	899,60	1.582,40	2.482,00	36,2	63,8
	100.000	46.000	899,60	1.978,00	2.877,60	31,3	68,7
	120.000	55.200	899,60	2.373,60	3.273,20	27,5	72,5
GERMANIA	80.000	36.800	1.269,38	2.962,50	4.231,88	30,0	70,0
	100.000	46.000	1.269,38	3.703,12	4.972,50	25,5	74,5
	120.000	55.200	1.269,38	4.443,74	5.713,12	22,2	77,8
FRANCIA	80.000	36.800	604,94	2.505,42	3.110,36	19,4	80,6
	100.000	46.000	604,94	3.131,78	3.736,72	16,2	83,8
	120.000	55.200	604,94	3.758,14	4.363,08	13,9	86,1
ITALIA	80.000	36.800	379,26	2.670,80	3.050,06	12,4	87,6
	100.000	46.000	379,26	3.338,50	3.717,76	10,2	89,8
	120.000	55.200	379,26	4.006,20	4.385,46	8,6	91,4
LUSSEMBURGO	80.000	36.800	454,00	846,40	1.300,40	34,9	65,1
	100.000	46.000	454,00	1.058,00	1.512,00	30,0	70,0
	120.000	55.200	454,00	1.269,60	1.723,60	26,3	73,7
PAESI BASSI	80.000	36.800	1.541,88	446,90	1.988,78	77,5	22,5
	100.000	46.000	1.541,88	558,62	2.100,50	73,4	26,6
	120.000	55.200	1.541,88	670,34	2.212,22	69,7	30,3