

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 3094

## DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI  
**(D'ALEMA)**

DI CONCERTO CON IL MINISTRO DELL'INTERNO  
**(AMATO)**

CON IL MINISTRO DELLA DIFESA  
**(PARISI)**

CON IL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE  
**(PADOA SCHIOPPA)**

E CON IL MINISTRO PER LE POLITICHE EUROPEE  
**(BONINO)**

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Consiglio federale svizzero relativo alla non imponibilità dell'imposta sul valore aggiunto dei pedaggi riscossi al traforo del Gran San Bernardo, firmato a Roma il 31 ottobre 2006

*Presentato il 27 settembre 2007*

ONOREVOLI DEPUTATI! — Con l'Accordo citato, autorizzato con decisione del Consiglio dell'Unione europea — Economia e Finanze — nella sessione del 21 ottobre 2004, ai sensi dell'articolo 30 della direttiva 77/388/CEE del Consiglio, del 17 maggio 1977, le Parti, in deroga all'articolo 2,

paragrafo 1, della medesima direttiva, hanno convenuto di non assoggettare all'imposta sul valore aggiunto (IVA) i corrispettivi relativi ai pedaggi per il transito nel traforo del Gran San Bernardo.

La deroga è stata richiesta al fine di eliminare le distorsioni alla libera concor-

renza nel settore degli abbonamenti, causata dall'introduzione in Italia dell'IVA, a decorrere dal 1° gennaio 2003, sui pedaggi del traforo del Gran San Bernardo, a seguito dell'abrogazione del numero 11) del primo comma dell'articolo 9 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, disposta dall'articolo 21 della legge 27 dicembre 2002, n. 289, mentre in Svizzera sui predetti pedaggi non si applica né IVA né altra imposta.

L'Accordo, inoltre, è giustificato dalla necessità di semplificare considerevolmente l'attività della società a partecipazione mista italo-svizzera e delle due società concessionarie (italiana e svizzera) che gestiscono il *tunnel* transfrontaliero del Gran San Bernardo. Gli introiti del pedaggio sono attualmente divisi e distribuiti secondo criteri economici di concorrenza alle spese di gestione e di manu-

tenzione del traforo, comprensive, tra l'altro, anche dei costi dell'autostrada che lo collega alla rete stradale italiana e conoscibili solo a *posteriori*. L'applicazione dell'imposta secondo i principi di territorialità sul solo tratto italiano comporterebbe notevoli costi amministrativi e, comunque, determinerebbe la riscossione non immediata dell'IVA.

Per quanto riguarda gli aspetti tecnici più significativi dall'Accordo in questione, esso, avendo ad oggetto la non imponibilità dei pedaggi agli effetti dell'IVA, è stato concluso ai sensi dell'articolo 8 della Convenzione tra l'Italia e la Svizzera relativa alla costruzione ed alla gestione della galleria stradale del Gran San Bernardo, conclusa a Berna il 23 maggio 1958, che prevede, per le questioni fiscali derivanti dalla costruzione e dalla gestione del traforo, la stipula di specifici accordi.

## RELAZIONE TECNICA

(Articolo 11-ter, comma 2, della legge 5 agosto 1978, n. 468, e successive modificazioni).

**Quantificazione della perdita di gettito IVA sui pedaggi del traforo del Gran San Bernardo**

A seguito dell'Accordo intercorso tra il Governo italiano ed il Consiglio federale svizzero, relativamente alla non imponibilità dell'IVA sui pedaggi riscossi sul tratto di percorrenza italiano del traforo del Gran San Bernardo, si è proceduto alla stima delle perdite relative al gettito IVA.

Considerato il fatto che le operazioni effettuate tra operatori intermedi non hanno effetti ai fini dell'IVA, la stima è rivolta ai soli consumi finali.

Dall'analisi del bilancio d'esercizio 2005 della società Sitrasb Spa, Società italiana traforo del Gran San Bernardo, sono stati ricavati i dati necessari ai relativi calcoli.

L'incidenza del traffico sui ricavi è stata calcolata sulla base della proporzione delle differenti tipologie di traffico sul traffico totale.

Di seguito si riportano i dati utili al calcolo delle perdite di gettito IVA.

Valore della produzione (*importi in euro*)

	2005	%	2004	%
- Ricavi da pedaggio al netto IVA	6.736.679,00		5.613.899,17	
- Ricavi lordi da pedaggio	8.084.014,80		6.228.283,00	
- Passaggi	585.468		601.251	
- Tipologia di traffico	585.468		601.251	
Auto - moto - <i>camper</i>	521.483	89,07	516.341	85,88
Trasporto collettivo	7.245	1,24	7.029	1,17
Camion	58.740	9,69	77.881	12,95
 Tariffe	 20 passaggi		 passaggio singolo	
Auto - moto	120,00		6	
<i>Camper</i>	278,60		13,93	
Trasporto collettivo	797,20		39,86	
Trasporto collettivo	1.157,10		57,855	
Camion	797,20		39,86	
Camion	1.157,10		57,855	
Camion	1.749,20		87,46	

I consumi finali per i quali viene stimata la perdita di gettito sono quelli relativi alla categoria « Auto - moto - camper ».

Per definire la tariffa media del singolo passaggio della categoria relativa ai consumi finali è stata utilizzata la tariffa applicata alle auto nel *carnet* da 20 passaggi (euro 120,00) e divisa per 20 passaggi, nell'ipotesi che la maggior parte del traffico dell'intera categoria sia costituita dal passaggio di auto e moto con tariffa identica e in minima parte dal passaggio di *caravan* con tariffa maggiorata (euro 278,60).

Per definire i ricavi lordi da passaggi della categoria « Auto - moto - camper » è stata quindi moltiplicata la tariffa media del singolo passaggio per il totale dei passaggi della categoria, così come rilevati dalla società Sitrasb Spa (euro  $6,00 \times 521.483 = 3.128.898,00$ ).

Successivamente sono stati calcolati i ricavi al netto dell'IVA (euro 2.607.415,00) e per differenza il gettito IVA corrispondente (euro 521.483,00).

In mancanza di serie storiche passate, relative ai dati di bilancio della società Sitrasb Spa, ipotizzando l'entrata in vigore dell'Accordo a partire dal 1° gennaio 2008, per stimare la perdita di gettito IVA per lo Stato italiano per il triennio 2008-2010 sono state utilizzate le previsioni del prodotto interno lordo (PIL) nominale programmato nel prossimo triennio. Come base di partenza è stato utilizzato il gettito IVA generato per l'anno 2005.

Di seguito si riportano i dati relativi alla perdita di gettito per lo Stato italiano per il triennio 2008-2010.

#### Previsioni triennio

– Previsioni PIL nominale programmato:

2008: 3,2;  
2009: 3,2;  
2010: 3,1.

– Perdita di gettito IVA stimata (*in migliaia di euro*):

2008: – 573;  
2009: – 591;  
2010: – 609.

## ANALISI TECNICO-NORMATIVA

## 1. Aspetti tecnico-normativi in senso stretto.

*A) Necessità dell'intervento normativo.*

Il presente Accordo è stato predisposto ai fine di recepire le disposizioni contenute nella decisione del Consiglio dell'Unione europea del 21 ottobre 2004, con la quale, in deroga al disposto dell'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 77/388/CEE del Consiglio, del 17 maggio 1977, il Governo della Repubblica italiana è stato autorizzato a concludere con il Consiglio federale svizzero un Accordo al fine di non imporre l'IVA sui pedaggi del traforo del Gran San Bernardo.

Si tratta di un intervento normativo che introduce in materia di IVA la non imponibilità sul pagamento dei pedaggi di detto traforo.

*B) Individuazione di effetti abrogativi impliciti e compatibilità con l'ordinamento comunitario e con le competenze delle regioni ordinarie e a statuto speciale.*

La norma non produce effetti abrogativi impliciti di disposizioni vigenti e risulta compatibile con l'ordinamento comunitario e con le competenze delle regioni ordinarie e a statuto speciale.

*C) Verifica della coerenza con le fonti legislative primarie che dispongono il trasferimento di funzioni alle regioni e agli enti locali.*

La disposizione risulta coerente con le fonti legislative primarie che dispongono il trasferimento di funzioni alle regioni e agli enti locali.

*D) Analisi del quadro normativo.*

Si rileva che nelle more dell'*iter* di ratifica del presente Accordo è intervenuta l'abrogazione della citata direttiva 77/388/CEE ad opera dell'articolo 411 della direttiva 2006/112/CE.

Tuttavia, la norma di cui all'articolo 30 dell'abrogata direttiva, richiamata nel preambolo del presente Accordo, è confluita nell'articolo 396 della direttiva 2006/112/CE, giusta la Tavola di concordanza di cui all'allegato XII della direttiva medesima. Pertanto, non è dato ravvisare alcuna incidenza sostanziale di tale abrogazione e successiva modificazione sul contenuto e sulla portata del presente Accordo (la cui formale modifica, seppur limitatamente al richiamo alla direttiva ormai abrogata, importerebbe inevitabilmente l'avvio di una nuova procedura concordata, non potendo intervenire unilateralmente).

## ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (AIR)

*A) Ambito dell'intervento: destinatari diretti e indiretti.*

L'accordo in oggetto è stato predisposto in deroga alla direttiva 77/388/CEE del Consiglio, del 17 maggio 1977, in base alla decisione del Consiglio dell'Unione europea del 21 ottobre 2004, che ha autorizzato il Governo della Repubblica italiana a concludere un accordo in tal senso con il Consiglio federale svizzero.

I soggetti ai quali si applica l'IVA (acquirenti) che operano nel settore dei trasporti e i privati consumatori (acquirenti).

*B) Obiettivi e risultati attesi.*

Adeguare la normativa vigente alla decisione del Consiglio dell'Unione europea del 21 ottobre 2004.

Semplificare le norme per la riscossione dei pedaggi per l'attraversamento del traforo del Gran San Bernardo ed evitare l'attuale complesso sistema di calcolo per la determinazione della ripartizione degli introiti che rispecchi il principio della territorialità, in base al quale solo la tratta italiana deve essere assoggettata ad IVA.

*C) Illustrazione della metodologia di analisi adottata.*

La fase di attuazione del provvedimento comporterà, per l'amministrazione interessata, la non imponibilità dei pedaggi relativi al traforo del Gran San Bernardo agli effetti dell'IVA.

*D) Impatto sui destinatari diretti.*

Non sono previsti costi fiscali per i contribuenti che effettuano acquisti riguardanti le prestazioni in questione.

I benefici attesi per i destinatari derivano dalle semplificazioni delle modalità di tassazione e degli adempimenti contabili concernenti le operazioni di pagamento del pedaggio a favore dei soggetti acquirenti.

*E) Impatto diretto e indiretto sull'organizzazione e sull'attività delle pubbliche amministrazioni.*

Rispetto alla situazione attuale, caratterizzata dalla differenza di trattamento fiscale tra l'Italia e la Svizzera, l'adozione del provvedimento consente di garantire che la non imponibilità ai fini dell'IVA abbia luogo in entrambi i Paesi.

Il provvedimento consente, inoltre, di evitare differenze di imposizione.

## DISEGNO DI LEGGE

## ART. 1.

*(Autorizzazione alla ratifica).*

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Consiglio federale svizzero relativo alla non imponibilità dell'imposta sul valore aggiunto dei pedaggi riscossi al traforo del Gran San Bernardo, firmato a Roma il 31 ottobre 2006.

## ART. 2.

*(Ordine di esecuzione).*

1. Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo di cui all'articolo 1, a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'Accordo stesso.

## ART. 3.

*(Copertura finanziaria).*

1. Agli oneri derivanti dall'attuazione della presente legge, valutati in euro 573.000 per l'anno 2008 e in euro 609.000 a decorrere dall'anno 2009, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni per gli anni 2008 e 2009 dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2007-2009, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2007, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero degli affari esteri.

2. Il Ministro dell'economia e delle finanze provvede al monitoraggio degli oneri di cui alla presente legge, anche ai

fini dell'adozione dei provvedimenti correttivi di cui all'articolo 11-ter, comma 7, della legge 5 agosto 1978, n. 468, e successive modificazioni.

3. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

ART. 4.

*(Entrata in vigore).*

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.



**ACCORDO**

**TRA**

**IL GOVERNO  
DELLA REPUBBLICA ITALIANA**

**E**

**IL CONSIGLIO  
FEDERALE SVIZZERO**

**RELATIVO ALLA NON IMPONIBILITÀ DELL'IMPOSTA  
SUL VALORE AGGIUNTO DEI PEDAGGI RISCOSSI  
AL TRAFORO DEL GRAN SAN BERNARDO**

Il Governo della Repubblica Italiana e il Consiglio Federale Svizzero, di seguito denominati "le Parti contraenti",

- vista la Convenzione del 23 maggio 1958 tra la Repubblica Italiana e la Confederazione Svizzera relativa alla costruzione e all'esercizio di un traforo stradale sotto il Gran San Bernardo, ed in particolare l'articolo 8;
- rilevato che, con riferimento alla vigente regolamentazione italiana, l'articolo 21 della legge 27 dicembre 2002, n° 289 ha abrogato il punto 11 dell'articolo 9 del Decreto del Presidente della Repubblica del 26 ottobre 1972, n° 633 recante "Istituzione e disciplina dell'Imposta sul Valore Aggiunto" per cui, a far data dal 1° gennaio 2003, i pedaggi relativi al traforo del Gran San Bernardo tra l'Italia e la Svizzera sono assoggettati in Italia all'applicazione dell'Imposta sul Valore Aggiunto (IVA);
- rilevato che, con riferimento alla vigente regolamentazione svizzera, a far data dal 1° gennaio 1995 i pedaggi relativi al traforo del Gran San Bernardo tra la Svizzera e l'Italia sono stati esonerati, in Svizzera, dal pagamento dell'imposta sul valore aggiunto;
- considerato che il traforo transfrontaliero del Gran San Bernardo è gestito da una società a partecipazione mista italo-svizzera, con sede legale in Svizzera, e da due società concessionarie con sede legale nei rispettivi territori;
- constatato che l'introduzione dell'imposizione sul valore aggiunto o di altra imposizione sulla cifra d'affari da parte di una o di entrambe le Parti contraenti può determinare, ove non risolti bilateralmente, problemi di carattere sostanziale ed amministrativo;
- considerato che il Governo della Repubblica Italiana, al fine di avviare a soluzione tali problemi, ha presentato alla Commissione europea una domanda di deroga ai sensi dell'articolo 30 della direttiva CEE del 17 maggio 1977, n° 388, intesa ad ottenere l'autorizzazione del Consiglio a concludere un accordo con il Consiglio Federale Svizzero al fine di non imporre l'IVA sui pedaggi del traforo del Gran San Bernardo;
- visto che il Consiglio, nella sessione del 21 ottobre 2004 ha deciso, in deroga a quanto disposto dall'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva CEE del 17 maggio 1977, n° 388, di autorizzare il Governo della Repubblica Italiana a concludere un accordo in tal senso con il Consiglio Federale Svizzero;
- considerato che è interesse comune delle Parti contraenti di addivenire ad un accordo nella suddetta materia,

hanno convenuto quanto segue:

I corrispettivi relativi ai pedaggi per il transito nel traforo del Gran San Bernardo non sono assoggettati all'imposta sul valore aggiunto o ad analogo imposta sulla cifra d'affari.

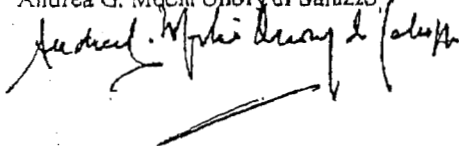
Le Parti contraenti si comunicheranno reciprocamente l'avvenuto espletamento delle rispettive procedure costituzionali necessarie per l'entrata in vigore del presente accordo. L'accordo entrerà in vigore alla data di ricezione dell'ultima di dette notifiche.

Il presente accordo resta in vigore fino alla scadenza di dodici mesi dalla data in cui una delle Parti contraenti abbia dato all'altra, per iscritto, un preavviso di denuncia.


In fede di che, i sottoscritti, debitamente autorizzati dai rispettivi Governi, hanno firmato il presente accordo.

Fatto a Roma, il 31 ottobre 2006, in due esemplari originali nelle lingue italiana e francese, entrambi i testi facenti ugualmente fede.

Per il Governo della Repubblica Italiana:  
Ministro Plenipotenziario  
Andrea G. Mochi Onory di Saluzzo



Per il Consiglio Federale Svizzero:  
Ambasciatore  
Bruno Spinner



€ 0,30



\*15PDL0033540\*