

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 1215

## DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

(COSSIGA)

E DAL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI

(NICOLAZZI)

DI CONCERTO COL MINISTRO DEL TESORO

(PANDOLFI)

E COL MINISTRO DELLE PARTECIPAZIONI STATALI

(LOMBARDINI)

Conversione in legge del decreto-legge 30 dicembre 1979, n. 661, concernente norme in materia di tariffe autostradali e integrazione delle norme di cui al decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19, convertito nella legge 6 aprile 1977, n. 106, relativo alla dichiarazione di decadenza della società SARA da concessionaria di costruzione di autostrade

*Presentato il 31 dicembre 1979*

ONOREVOLI COLLEGHI! — A causa della mancata approvazione della legge di riordino del settore autostradale e di riassetto delle società concessionarie si impongono ulteriori interventi dello Stato in questo delicato settore come ha avuto modo di constatare anche la Commissione lavori pubblici della Camera in sede di esame del disegno di legge finanziaria

In questa sede l'intervento viene limitato ai due settori per i quali la prossi-

ma scadenza di termini impone il provvedimento legislativo di urgenza quello delle tariffe autostradali e quello dei rapporti derivanti dalla decadenza della SARA da concessionaria di autostrade

L'articolo 1 dello schema di provvedimento si propone di assicurare la continuità delle entrate derivanti dall'aumento delle tariffe autostradali stabilite con lo articolo 1 del decreto-legge 23 dicembre 1978, n. 813, convertito con modificazio-

## VIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

ni, con la legge 19 febbraio 1979, n. 51, tariffe che diversamente andrebbero a scadere il 31 dicembre 1979.

Pertanto viene stabilito il permanere dell'attuale situazione fino al 31 gennaio 1980 e che successivamente a quella data il pedaggio autostradale verrà adeguato con il medesimo sistema di cui al decreto-legge 23 dicembre 1978, n. 813, unicamente svincolandolo dalle tabelle a quel decreto-legge allegate e sempre nell'ambito del sistema convenzionale di cui alle leggi previgenti e comunque non oltre il 31 dicembre 1980.

Per quanto concerne l'ulteriore regolamentazione dei rapporti conseguenti alla decadenza da concessionaria della Società SARA (decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19, convertito nella legge 6 aprile 1977, n. 106) è necessario trovare copertura agli oneri derivanti dal subingresso dell'ANAS nei rapporti obbligatori in corso al momento della decadenza della Società SARA nonché assicurare il completamento dei lavori autostradali e infine apportare opportune modifiche agli strumenti a disposizione del direttore generale dell'ANAS. Con l'unito provvedimento, pertanto, viene, inoltre, previsto quanto segue:

all'articolo 2, l'autorizzazione all'ANAS, ad assumere mutui nell'anno 1980 fino ad un ricavo netto di lire 73 miliardi per estinguere debiti di pari importo che la Società SARA aveva contratto precedentemente alla data della scadenza.

Al riguardo si ritiene opportuno ricordare che in sede di proposizione del citato decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19, l'impegno finanziario conseguente alla scadenza della convenzione con la SARA, veniva precisato in lire 359 miliardi (oltre alla quota di lire 57 miliardi annui per far fronte al pagamento delle rate di ammortamento dei mutui contratti dalla SARA).

Peraltro, in sede di conversione in legge, tale impegno, fermo restando l'importo di lire 35 miliardi fissato dall'articolo 3, veniva ridotto a lire 293 miliardi (il tratto Caldarola Villa Vomano, veniva previsto ad una sola sede e veniva esclusa la realizzazione dell'asta di penetrazione

a Roma restando ferma peraltro l'esecuzione del traforo del Gran Sasso a doppia carreggiata). Inoltre il Parlamento decideva di sopprimere lo stanziamento necessario per pagare sia i debiti a breve della SARA verso le banche (lire 30 miliardi), sospendendo il pagamento di qualsiasi debito previsto dall'articolo 2 del citato disegno di legge 10 febbraio 1977, n. 19, fino all'emanazione di una legge di riassetto delle società concessionarie a prevalente capitale pubblico in difficoltà e comunque non oltre il 30 giugno 1977.

L'importo dei debiti ascende ora a lire 73 miliardi in quanto i debiti a breve sono stati nel frattempo gravati degli interessi bancari.

Tali esposizioni debitorie sono divenute ormai indilazionabili, per cui si rende necessario far fronte ai relativi oneri.

All'articolo 3, si estende la facoltà del direttore generale dell'ANAS di rinnovare il rapporto di lavoro con il personale ex SARA. Il personale della SARA in servizio al settore Costruzioni è stato assunto con contratto annuale in data 1° dicembre 1977 poi rinnovato per un periodo di eguale durata con scadenza 30 novembre 1979. Non essendo peraltro completate le opere di costruzione dell'autostrada, né ultimate le contabilità relative appare necessario ed indispensabile continuare ad avvalersi del personale medesimo fino al completamento dei compiti ad esso attribuiti ed all'espletamento degli adempimenti di cui all'articolo 2 del decreto-legge 23 dicembre 1973, n. 813.

Con la norma si dà concreta attuazione all'intendimento del Governo di presentare apposito provvedimento come assicurato in sede di esame dell'interrogazione n. 5-00417 presentata dagli onorevoli Castoldi, Cupelli e Artese, sull'argomento ha preso atto dell'intenzione del Governo di presentare apposito provvedimento di legge in materia.

All'articolo 4, viene prevista l'assunzione della gestione delle autostrade abruzzesi da parte della società « Autostrade ».

La norma si rende necessaria in quanto la Società Autostrade non può assume-

## VIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

re tale compito se non con apposita legge che estenda all'esercizio delle autostrade abruzzesi l'oggetto sociale vincolato dall'articolo 6 della legge 28 marzo 1968, n. 385, alle sole autostrade di cui è attualmente concessionaria ai sensi dell'articolo 16 della legge 24 luglio 1961, n. 729, e dell'articolo 1 della legge 28 marzo 1968, n. 385.

Nello stesso articolo sono state precisate le modalità di inserimento delle autostrade di cui trattasi nella rete IRI e nella gestione dell'intera rete.

L'urgenza di tale affidamento è giustificata dalla situazione precaria in cui si svolge l'attuale gestione, affidata, com'è noto, alla precedente società SARA, in qualità di custode di tutti i beni mobili ed immobili compresi gli impianti e la società è stata tenuta, rendendone conto al direttore generale dell'ANAS, a compiere gli atti di ordinaria amministrazione necessari per l'esercizio delle stesse autostrade.

Nel frattempo la Società SARA è stata posta in liquidazione e la gestione dello esercizio delle autostrade si svolge, tramite il liquidatore della società, molto precariamente, talché non è possibile attuare tempestivamente i provvedimenti necessari all'esercizio stesso con grave pregiudizio per la sicurezza del traffico, né possono essere adottate le misure necessarie riguardanti il personale in servizio. Si rischia conseguentemente, per ovviare al disservizio di dover chiudere al traffico, per motivi di sicurezza, le autostrade di cui trattasi.

All'articolo 5, viene prevista la possibilità per il direttore generale dell'ANAS di essere sostituito nell'espletare dei compiti impostigli con talune norme del decreto-legge 23 dicembre 1978, n. 813.

Trattasi dei compiti previsti dagli articoli 6 e 7 (definizione dei rapporti costituiti dalla SARA e per l'esecuzione dei lavori di completamento che l'ANAS è stata autorizzata ad ultimare), 8, 9 e 11 (oneri conseguenti al subingresso: assunzione dell'inventario dei beni SARA, somministrazione fondi, assunzione e gestione mutui) ed articolo 2 del decreto-legge 23 dicembre 1978, n. 813 (pagamento debiti).

Si è riscontrata la necessità, pertanto, di consentire al direttore generale la possibilità di farsi sostituire da un direttore generale tecnico della stessa Azienda che sarà designato dallo stesso direttore generale.

All'articolo 6, vengono previste modifiche alla gestione della contabilità che il direttore generale dell'ANAS deve tenere in dipendenza degli oneri derivanti dalla dichiarazione di decadenza della SARA.

Infatti il direttore generale, per far fronte agli oneri conseguenti al subingresso dell'ANAS alla società decaduta si avvarrà di fondi somministrati mediante ordinativi diretti anziché ordini di accreditamento (come previsto dall'articolo 9 del decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19). La nuova procedura tiene conto delle esperienze effettuate dal 1977 ad oggi ed appare idonea per lo svolgimento rapido ed agevolato dei provvedimenti da adottarsi in applicazione dell'articolo 9 del decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19.

## DISEGNO DI LEGGE

### ARTICOLO UNICO.

È convertito in legge il decreto-legge 30 dicembre 1979, n. 661, recante norme in materia di tariffe autostradali e integrazione delle norme di cui al decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19, convertito nella legge 6 aprile 1977, n. 106, relativo alla dichiarazione di decadenza della società SARA da concessionaria di costruzione di autostrade.

*Decreto-legge 30 dicembre 1979, n. 661, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 355 del 31 dicembre 1979.*

## IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 77 e 87 della Costituzione;

Ritenuta la straordinaria necessità ed urgenza di dettare disposizioni intese a mantenere l'attuale flusso di entrate per il tesoro dello Stato nel settore autostradale, evitando nel contempo una sensibile ma soltanto temporanea riduzione dei pedaggi fino all'approvazione della legge di riassetto del settore, nonché a reperire i fondi necessari per l'adempimento di obbligazioni scadute ed insolute già contratte dalla concessionaria SARA, dichiarata decaduta, ed a disciplinare taluni rapporti, aventi carattere di urgenza, conseguenti alla dichiarazione di decadenza;

Vista la deliberazione del Consiglio dei ministri del 29 dicembre 1979;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei ministri e del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con i Ministri del tesoro e delle partecipazioni statali;

EMANA

il seguente decreto:

### ARTICOLO 1.

Fino alla data del 31 gennaio 1980 restano confermate le tariffe autostradali attualmente in vigore.

Fino alla data di entrata in vigore della legge generale di riassetto delle società concessionarie a prevalente capitale pubblico di cui all'articolo 2 del decreto-legge 23 dicembre 1978, n. 813, come modificato dalla legge di conversione 19 febbraio 1979, n. 51, e comunque non oltre il 31 dicembre 1980, sono prorogate le disposizioni dell'articolo 1 dello stesso decreto-legge ad eccezione di quelle di cui al primo e quarto comma.

Il secondo comma dell'articolo 1 del decreto-legge 23 dicembre 1978, n. 813, come modificato dalla legge di conversione 19 febbraio 1979, n. 51, è così modificato:

« Per le autostrade ove le tariffe previste siano inferiori a quelle adottate sulla rete assentita in concessione alla società « Autostrade » S.p.A. sono applicate le stesse tariffe unitarie chilometriche fissate per la società « Autostrade » medesima, fatta eccezione per l'autostrada Napoli-Salerno. Resta comunque ferma la determinazione delle tariffe di pedaggio ai sensi dell'articolo 5 della legge 28 marzo 1968, n. 385, e dell'articolo 7 della legge 28 aprile 1971, n. 287 ».

## ARTICOLO 2.

L'ANAS è autorizzata ad assumere, per far fronte agli oneri di cui al primo comma dell'articolo 11 del decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19, come modificato dalla legge di conversione 6 aprile 1977, n. 106, ulteriori mutui nell'anno 1980, fino ad un ricavo netto di lire 73 miliardi con le modalità ed il rimborso delle rate da parte del Ministero del tesoro, indicati nell'articolo 11 dello stesso decreto.

## ARTICOLO 3.

I contratti a termine di cui all'articolo 6, quinto comma, del decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19, convertito, con modificazioni, nella legge 6 aprile 1977, n. 106, possono essere rinnovati, secondo le modalità di cui al sesto comma del citato articolo 6 e comunque non oltre il 31 dicembre 1982.

## ARTICOLO 4.

Per intervenuto consenso della Società « Autostrade » S.p.A., l'Azienda Nazionale Autonoma delle Strade affida alla stessa società la concessione di solo esercizio delle Autostrade Roma-L'Aquila-Villa Vomano e Torano-Pescara.

La concessione è assentita secondo il regime stabilito dalla legge 28 marzo 1968, n. 385, con decreto del Ministro dei lavori pubblici, presidente dell'ANAS, di concerto con quello del tesoro e con quello delle partecipazioni statali, sentito il parere del Consiglio di amministrazione dell'ANAS e del Consiglio di Stato.

L'ANAS provvede alla consegna alla società « Autostrade » delle tratte in esercizio, loro pertinenze e relative attrezzature mobiliari entro due mesi dall'entrata in vigore del presente decreto. I tratti ancora in corso di costruzione e loro relative pertinenze saranno consegnati alla medesima Società al momento della loro apertura al traffico.

La Società « Autostrade » è autorizzata ad iscrivere quale immobilizzazione reversibile all'attivo del proprio bilancio l'investimento complessivo effettuato dall'ex concessionaria SARA e dall'ANAS per la realizzazione di entrambe tali autostrade ed al passivo, sotto la voce « fondo compensativo », un ammontare di pari importo.

Il valore dell'immobilizzo iscritto all'attivo costituisce la base di commisurazione delle quote annue di ammortamento tecnico.

Il fondo compensativo di cui al quarto comma del presente articolo è parificato a tutti gli effetti al fondo di ammortamento finanziario.

## ARTICOLO 5.

Il direttore generale dell'ANAS può essere sostituito da un direttore centrale tecnico dell'Azienda all'uopo designato dal Ministro dei lavori pubblici, nell'espletamento dei compiti affidatigli dal de-

## VIII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

creto-legge 10 febbraio 1977, n. 19, convertito in legge 6 aprile 1977, n. 106, dal decreto-legge 23 dicembre 1978, n. 813, convertito in legge 19 febbraio 1979, n. 51, nonché dal presente decreto.

## ARTICOLO 6.

L'articolo 9 del decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19, convertito, con modificazioni, nella legge 6 aprile 1977, n. 106, è sostituito dal seguente:

« Per l'espletamento dei compiti connessi con la successione dell'ANAS alla SARA, il direttore generale dell'Azienda si avvale dei fondi somministrati con ordinativi diretti commutabili in quietanze di contabilità speciale a lui intestata.

Ai fondi così somministrati si applicano le disposizioni dell'articolo 9 della legge 25 novembre 1971, n. 1041, e del relativo regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1977, n. 689 ».

All'articolo 11 del decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19, convertito, con modificazioni, nella legge 6 aprile 1977, n. 106, è aggiunto il seguente comma:

« Le eventuali disponibilità accertate sulla quota per oneri di carattere generale di cui al comma precedente possono essere utilizzate per far fronte agli oneri previsti dal primo comma del presente articolo. Al soddisfacimento di questi ultimi oneri possono essere altresì destinate le somme affluite alla contabilità speciale di cui all'articolo 9 per recupero di crediti, per rimborsi e per contributi già di pertinenza della Società Autostrade Romane ed Abruzzesi (SARA) ed attinenti ai lavori di costruzione delle Autostrade A24 e A25 ».

## ARTICOLO 7.

Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti della Repubblica italiana. E fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Ventimiglia, addì 30 dicembre 1979.

PERTINI

COSSIGA — NICOLAZZI  
PANDOLFI — LOMBARDINI

Visto, *il Guardasigilli*: MORLINO.