

# CAMERA DEI DEPUTATI <sup>N 1215-A</sup>

## RELAZIONE DELLA IX COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI)

(Relatore: **SANTI**)

SUL

### 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**)

*Presentato il 31 dicembre 1979*

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

*Presentata alla Presidenza il 13 febbraio 1980*

ONOREVOLI COLLEGHI! — Da lungo tempo ormai il settore autostradale versa in una grave crisi che ebbe inizio negli anni 1973-74 e che è stata oggetto di approfondite indagini e di ampi dibattiti

Alla fine del 1976 il Governo fu costretto ad intervenire di urgenza per dichiarare la decadenza della Società per le Autostrade Romane ed Abruzzesi (SARA) con decreto legge 1° dicembre 1976, n. 789, poi

riprodotto con decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19.

In sede di conversione in legge del suddetto decreto (avvenuta con legge 6 aprile 1977, n. 106) emerse l'esigenza di emanare in breve termine una legge generale di riassetto delle società concessionarie a prevalente capitale pubblico in difficoltà.

E su tale linea si mosse il Governo approvando nel luglio dello stesso anno su proposta dei Ministri dei lavori pubblici (Gullotti), del tesoro (Stammati), del bilancio e programmazione economica (Morlino) e della partecipazioni statali (Bisaglia) un disegno di legge (trasmesso alla Camera dei Deputati il 27 settembre 1977) concernente la tematica in esame.

Il disegno di legge era impostato sui seguenti punti principali:

a) aumento delle tariffe di pedaggio per far contribuire il settore autostradale, con le sue risorse interne, all'equilibrio finanziario di tutta la rete;

b) integrazione della dotazione economica del Fondo centrale di garanzia (160 miliardi ripartiti in due anni);

c) costituzione presso detto Fondo centrale di garanzia di una gestione speciale di durata fino al 1990, con contabilità separata, allo scopo di concedere agli enti autostradali a prevalente capitale pubblico in difficoltà, finanziamenti a tasso agevolato;

d) stipula di nuove convenzioni per tutti i concessionari;

e) conferimento di maggiori poteri di determinazione, vigilanza e controllo all'ANAS;

f) posizione di un'unica normativa per tutti i rapporti di concessione esistenti.

Non poche perplessità sorsero in seno alla Camera in sede di esame di detto disegno di legge, esame demandato ad un gruppo ristretto delle Commissioni riunite Lavori Pubblici e Finanze e Tesoro.

Anzi, in tale sede, si addivenne addirittura a predisporre un altro articolato nel quale venivano mediate le opposte tendenze che in parte erano favorevoli al mantenimento, con idonei interventi di riequilibrio, delle situazioni esistenti ed in

parte chiedevano la decadenza generalizzata delle concessionarie in difficoltà. Peraltro tale schema, elaborato in versione quasi definitiva dal gruppo ristretto prima indicato, non riuscì ad essere sottoposto neanche all'esame delle competenti Commissioni della Camera, e quindi cadde, per l'intervenuta fine anticipata della legislatura.

Le norme elaborate dal Comitato ristretto che presentavano comunque l'aspetto di una legge provvisoria in vista di una futura legge generale di riassetto definitivo del settore, prevedevano:

a) l'istituzione di un Commissariato per le autostrade;

b) la rinuncia o la decadenza della concessione degli Enti autostradali che non avessero provveduto, alla scadenza, al pagamento di una o più rate di mutuo e la possibilità di affidare agli stessi, in via provvisoria, il solo esercizio delle relative autostrade;

c) la successione del Commissariato nei rapporti obbligatori degli Enti autostradali rinunciatari o decaduti dalla concessione;

d) la possibilità di affidare anche ad altri Enti autostradali la gestione delle autostrade già assentite in concessione agli Enti autostradali rinunciatari o decaduti;

e) la ristrutturazione delle tariffe di pedaggio;

f) la redazione dei bilanci degli Enti autostradali con criteri di uniformità.

Nelle more, peraltro, dell'approntamento del testo anzidetto il Governo si vide nuovamente costretto ad intervenire con un provvedimento di urgenza (decreto-legge 23 dicembre 1978, n. 813) in ordine a due nodi fondamentali del problema sui quali tuttavia si era già sufficientemente chiarito l'orientamento definitivo delle forze politiche che componevano all'epoca la maggioranza parlamentare.

I punti affrontati con il decreto-legge n. 813 erano quello relativo, almeno per l'anno 1979, alla materia delle tariffe autostradali sull'intero territorio nazionale, e quello relativo al pagamento immediato da parte dell'ANAS dei debiti indilazionabili degli Enti autostradali in difficoltà

nei confronti degli espropriati, delle imprese di costruzione, dei fornitori di materiali e di servizi utilizzati per la costruzione delle opere autostradali.

Ovviamente il decreto-legge n. 813 non poteva che contenere norme volte a fronteggiare la problematica autostradale per l'immediato e con interventi di urgenza, ben lontani, peraltro dal risolvere alla radice la crisi del settore, crisi sempre più emergente e pressante sì da condurre ben cinque società a richiedere l'adozione della procedura di amministrazione controllata.

Nel corso del 1979, pertanto, il Governo in sede di predisposizione del disegno di legge per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1980) ritenne necessario inserire una speciale normativa (gli articoli dal 66 al 70) per sciogliere, seppure ancora transitoriamente presupponendosi un successivo provvedimento legislativo di riordino generale del settore, alcuni dei nodi più urgenti della complessa problematica autostradale.

Occorre sottolineare che, ancora una volta, si trattava di norme che presentavano le caratteristiche di « legge-ponte » ed in quanto tali non proponevano scelte conclusive né indirizzavano verso precisi orientamenti ma rinviavano la definizione del problema ad un più meditato esame, ad una ponderata valutazione delle circostanze di fatto, economiche e finanziarie, ad una impostazione della politica generale e ad una approfondita analisi dei più ampi riflessi che tale definizione comporta nel quadro socio-economico della nazione.

Con le norme in materia autostradale contenute nella legge finanziaria si era soltanto voluto proporre una soluzione in grado di risolvere i problemi finanziari più urgenti frenando le spinte aberranti del meccanismo perverso dell'indebitamento crescente. A tal fine era stato previsto un finanziamento del Fondo centrale di garanzia, Organo autorizzato sia ad intervenire nel pagamento, per l'anno 1980, delle rate dei mutui contratti e delle obbligazioni emesse dagli Enti autostradali in difficoltà, sia a chiedere il consolidamen-

to dei debiti a breve verso Istituti di credito e delle rate scadute ed insolute a tutto il 31 dicembre 1979.

Nello stesso disegno di legge erano ancora contenute altre norme relative alla materia tariffaria — materia che aveva necessità di una regolamentazione legislativa a partire dal 1° gennaio 1980, data di scadenza del termine fissato nel decreto-legge n. 813 — e dell'ulteriore intervento dell'ANAS nel pagamento dei debiti indilazionabili delle società in difficoltà maturati alla data del 31 dicembre 1979.

Sono noti i dibattiti — e le perplessità destate — che su taluni aspetti particolari dello schema di legge finanziaria (e tra questi anche le norme in materia di autostrade di cui agli articoli 66-70) si sono sviluppati sia in Parlamento sia in altre, anche autorevoli, sedi.

Pertanto il Governo — in materia di bilancio autorizzato all'esercizio provvisorio — è dovuto ricorrere alla decretazione di urgenza, ed è stato quindi emanato il decreto-legge 30 dicembre 1979, n. 661, per disciplinare legislativamente da un lato la materia tariffaria e, dall'altro, alcuni problemi particolari non più procrastinabili, connessi alla dichiarata decadenza della SARA dalla concessione delle autostrade Roma-Alba Adriatica e Torano-Pescara.

In tema di tariffe, ove le stesse non fossero state legislativamente regolamentate, si sarebbero vanificati due degli orientamenti che in materia oggi sembrano sufficientemente consolidati: ci si riferisce alla necessità di far contribuire il settore alla soluzione della propria crisi con il reperimento da parte delle risorse all'interno dello stesso ed alla esigenza di rendere uniforme la tariffa sulla intera rete talché l'utenza sia chiamata a pagare, a parità di percorrenza, identico pedaggio. Infatti con il cessare della vigenza del decreto-legge n. 813 del 1978, convertito nella legge n. 51 del 1979, vigenza espressamente limitata al 31 dicembre 1979 si sarebbero dovuti ripristinare integralmente da parte dell'ANAS i contenuti in materia tariffaria delle singole convenzioni di concessione e si sarebbero dovuti abban-

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

donare, quindi, per un verso, il criterio di allineamento delle tariffe dell'intera rete a quelle della rete affidata in concessione alla Società Autostrade del Gruppo IRI e, per l'altro, l'imposizione del sovrapprezzo di una e tre lire/chilometro (rispettivamente per il settore passeggeri-merci leggero e per quello merci pesante) che, oggi vigenti, garantiscono all'erario un gettito complessivo notevole (stimabile intorno ad oltre 100 miliardi).

Quanto alle norme che attengono ad una integrazione legislativa della normativa già posta in essere per disciplinare tutti i complessi rapporti connessi al subentro dell'ANAS alla Società SARA dichiarata decaduta, si rileva che il ricorso alla decretazione d'urgenza si è reso indispensabile stante da un lato la necessità di fronteggiare nell'immediato periodo, e nel corso del 1980, gli oneri di carattere finanziario connessi ad obbligazioni già maturate e non adempiute e dall'altro la non procrastinabile esigenza di regolamentare in via legislativa altri rapporti conseguenti alla dichiarazione di decadenza.

In merito alla prima questione — cioè fronteggiare gli oneri — cui provvede lo articolo 2 del decreto-legge 661 autorizzando l'ANAS a contrarre ulteriori mutui nell'anno 1980, fino ad un ricavo netto di lire 73 miliardi — si ricorda che con il decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19 (articolo 11, primo comma) l'Azienda fu autorizzata ad assumere mutui fino ad un ricavo netto di lire 324 miliardi per far fronte agli oneri conseguenti al subingresso dell'ANAS in tutti i rapporti costituiti dalla concessionaria dichiarata decaduta compresi i pagamenti per le rate di ammortamento dei mutui scadute a tutto il 31 dicembre 1976 e per il completamento dei lavori, nonché per provvedere al pagamento dei crediti conseguenti ai rapporti posti in essere dal Direttore Generale dell'ANAS ai sensi del primo decreto-legge SARA del 1° dicembre 1976, che, non convertito nei termini, fu riprodotto per l'appunto il 10 febbraio 1977.

In sede di proposizione del primo decreto-legge (n. 789 del 1° dicembre 1976) sul subingresso dell'ANAS alla SARA de-

caduto per mancata conversione, l'impegno finanziario conseguente alla successione dell'ANAS nei rapporti obbligatori costituiti dalla concessionaria ed il completamento delle autostrade romane ed abruzzesi era stato indicato in complessivi 457 miliardi, così determinato:

	miliardi	miliardi
	—	—
1) Costo delle opere di completamento delle autostrade, compreso il Traforo del Gran Sasso a due fornici . . . . .	197	
2) Importo dei debiti pregressi per lavori e forniture . . . .	109	
3) Imposta sul valore aggiunto sulle voci sub 1) e sub 2) . . .	38	
	<hr/>	
Oneri di costruzione . . . . .		344
4) Debiti SARA a breve verso Banche . . . . .	30	
5) Rate ex mutui SARA scadute al 31 dicembre 1976 . . . .	29,4	
6) Rate ex mutui SARA a carico del 1977 . . . . .	57	
	<hr/>	
Oneri finanziari . . . . .		116,4
		<hr/>
TOTALE . . . . .		460,4
A dedurre il contributo della Casmez sui lavori di costruzione del tratto S. Gabriele-Villa Vomano dell'autostrada L'Aquila-Villa Vomano . . . . .		3,6
		<hr/>
Onere da finanziare col decreto-legge n. 789 del 1976 . . . . .		456,8
		<hr/> <hr/>

Poiché in sede di esame di detto provvedimento era stato giudicato troppo gravoso per l'erario un simile impegno finanziario, si rese necessario rivedere il programma delle opere di completamento e quindi prevedere la esecuzione ad una sola carreggiata del tratto sul versante teramano da S. Nicola a Villa Vomano, nonché l'esclusione dell'asta di penetrazione a Roma per cui col secondo decreto-legge (n. 19 del 10 febbraio 1977) l'onere complessivo veniva ridotto a miliardi 4.167.

Nella fase di conversione in legge il Parlamento decideva inoltre di rinviare il pagamento dei debiti di natura finanziaria fino alla emanazione, e comunque non oltre il 30 giugno 1977, della legge generale sul riassetto delle Società concessionarie a prevalente capitale pubblico in difficoltà.

A causa del ritardo nell'adozione di provvedimenti legislativi adeguati e nella impossibilità di ritardare ulteriormente il pagamento agli istituti mutuanti nazionali ed esteri delle rate di ammortamento in scadenza nel 1977 sui prestiti concessi alla SARA, coperti da garanzia dello Stato, con legge 8 agosto 1977, n. 629, concernente il secondo provvedimento di variazione al bilancio dello Stato per l'anno 1977, il Parlamento autorizzava lo stanziamento di lire 57 miliardi occorrente per il cennato pagamento.

Restava conseguentemente da coprire il residuo fabbisogno di miliardi 59,4 per oneri finanziari, di cui 30 miliardi per debiti a breve verso banche e 29,4 miliardi per il rimborso delle rate di ammortamento scadute al 31 dicembre 1976 sui mutui ex SARA.

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

Per soddisfare tale esigenza l'articolo 2 del decreto-legge n. 661 in esame prevede per l'appunto ad autorizzare l'ANAS a contrarre mutui fino al ricavo netto di una somma di pari importo.

A questo punto pare opportuno precisare che per ricavo netto si intende la

somma in valore capitale, che entrerà in materiale disponibilità dell'Azienda per dare adempimento agli obblighi di legge, e ciò a prescindere dal costo delle relative operazioni finanziarie (scarto cartelle e provvigioni degli istituti di credito finanziatori) e, ovviamente, dai relativi interessi sul capitale. In altri termini sul bilancio dello Stato graveranno, negli anni a venire, oltre al ricavo netto (valore capitale lire 73 miliardi) anche i costi dell'operazione (scarto cartelle e provvigioni) nonché gli interessi pattuiti in sede di contrattazione dei mutui.

Va però tenuto presente che l'onere finanziario a carico dello Stato non si esaurisce con lo stanziamento dei predetti 73 miliardi, atteso che lo Stato si è assunto l'intero carico dei prestiti contratti dalla SARA antecedentemente alla emanazione del decreto-legge n. 19 del 1977; carico il cui ammontare residuo è valutato oggi a circa 1.300 miliardi.

Tale ammontare è suscettibile di variazione per effetto della oscillazione dei saggi dei cambi sui prestiti in valuta estera e così pure variabile, in relazione sia ai cambi che alla scadenza delle singole somministrazioni, è l'importo della rata annuale, da determinare con la legge di approvazione del bilancio a termini dell'articolo 45 della legge 21 dicembre 1978, n. 843.

Per l'anno 1980 la spesa per il rimborso delle rate di ammortamento dei mutui ex SARA è stata prevista in miliardi 58,6 da versarsi a favore del Fondo centrale di garanzia che, per effetto dello stesso articolo 45 sopra citato, dovrà effettuare il pagamento in sostituzione dell'ANAS.

Quanto ai contenuti dell'articolo 3 del decreto-legge n. 661 si ritiene doveroso puntualizzare che il rinnovo fino al 31 dicembre 1982 dei contratti a termine stipulati con il personale della SARA in servizio nel settore delle costruzioni è stato disposto per motivi strettamente connessi ai tempi tecnici ritenuti ragionevolmente necessari per completare i lavori di costruzione delle autostrade romane ed abruzzesi e per la loro definitiva chiusu-

ra (contabilizzazione lavori, definizione rapporti con le imprese, collaudi, ecc.).

Si è ritenuto opportuno disciplinare in via legislativa tali rapporti di lavoro attesa la loro delicatezza nonché la indeterminatezza delle norme di cui all'articolo 6, quinto e sesto comma del decreto-legge n. 19 del 1977 (convertito in legge n. 106 del 1977), in base alle quali il personale del settore costruzioni è stato assunto con contratto annuale in data 1° dicembre 1977 poi rinnovato sino alla data del 30 novembre 1979.

È inoltre, da tener presente che il personale in questione è stato anche impiegato a termini di legge, e continua ad esserlo, per l'espletamento dei compiti affidati dall'articolo 2 del decreto-legge n. 813 del 1978 (convertito nella legge n. 51 del 1979) al Direttore generale dell'ANAS, compiti connessi al pagamento diretto da parte dell'ANAS dei debiti di costruzione contratti delle società a prevalente capitale pubblico in difficoltà e non pagati dalle stesse per la nota crisi del settore.

Il personale addetto alla costruzione — e legato oggi con contratti a termine all'Azienda — consta di n. 208 unità.

Viceversa, il personale ex SARA addetto all'esercizio e composto di n. 281 unità passerà, in virtù di apposita norma convenzionale, alla Società autostrade del gruppo IRI, cui sarà, a termini dell'articolo 4 del decreto-legge in commento, affidata in concessione di solo esercizio la rete autostradale già in concessione alla SARA.

In base alla suddetta convenzione — il cui schema è già stato esaminato dal Consiglio di amministrazione dell'ANAS ed è in procinto di essere inviato al Consiglio di Stato per il parere prescritto dalla legge — anche diverse unità del personale addetto alla costruzione della rete abruzzese passeranno, nei limiti del possibile, alle dipendenze della Società autostrade. Tale parte può essere quantificata in circa il 25 per cento del personale in questione.

Circa il merito dell'articolo 4 del decreto-legge in esame corre obbligo soltanto, e da ultimo, precisare che, in base

all'articolo 5 del decreto-legge n. 19 del 1977 (convertito nella legge n. 106 dello stesso anno) l'ANAS era stata autorizzata ad affidare in concessione l'esercizio delle autostrade della rete romana ed abruzzese ed in forza di tale comma erano stati già da tempo avviati contatti con la maggiore concessionaria italiana al fine di affidare alla stessa anche la rete ex SARA per ovvi motivi organizzativi cui si riconnettono ragionevoli previsioni di economia di rete. Ma essendo sorte perplessità sulla legittimità dell'ammissione dell'esercizio in parola, avuto riguardo alla circostanza che l'articolo 6 della legge 28 marzo 1968, n. 385, limita lo scopo sociale di detta concessionaria esclusivamente alla costruzione ed alla gestione delle proprie autostrade si è ritenuto opportuno prevedere una apposita normativa al riguardo che rimuovesse i limiti imposti dal citato articolo 6.

Per quanto concerne l'articolo 5 viene prevista la possibilità per il Direttore generale dell'ANAS di essere sostituito nell'espletamento dei compiti affidatigli con i citati provvedimenti legislativi sia in relazione al subingresso dell'ANAS stessa alla SARA sia in relazione al pagamento dei debiti indilazionabili delle concessionarie in difficoltà.

Con l'articolo 6 vengono apportate delle modifiche al decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19 (convertito con modificazioni nella legge 6 aprile 1977, n. 106) resesi necessarie per superare alcune difficoltà di natura tecnica manifestatesi in sede di pratica attuazione del decreto-legge citato.

La sostituzione dell'articolo 9 ha soprattutto lo scopo di chiarire le modalità di rendicontazione della gestione affidata dallo stesso articolo al Direttore generale dell'ANAS, attesa la impossibilità di applicare alla particolare forma di utilizzazione dei fondi (in contabilità speciale) le norme della legge a regolamento di contabilità generale dello Stato sulla giustificazione delle spese effettuate su ordini di accredito a carico del bilancio e altresì l'impossibilità di applicare, senza un esplicito richiamo, le norme che disci-

plino la rendicontazione delle gestioni fuori bilancio nell'ambito delle Amministrazioni dello Stato.

Il comma aggiunto all'articolo 11 ha lo scopo di consentire la utilizzazione, per far fronte agli oneri conseguenti al subingresso dell'ANAS nei rapporti obbligatori costituiti dalla SARA, delle eventuali somme risultanti eccedenti agli effettivi bisogni sulla quota dell'8 per cento accantonata per oneri di carattere generale sui netti ricavi dei mutui autorizzati dallo stesso articolo 11 per il finanziamento dei lavori di completamento delle autostrade, nonché delle altre somme, prima della decadenza dovuta alla SARA a titolo di contributi

dello Stato per la costruzione in concessione delle autostrade, di rimborso IVA sui materiali ed impianti acquistati per gli stessi lavori di costruzione ovvero di recuperi vari, introitate dall'ANAS per surrogazione alla SARA.

La Commissione Lavori Pubblici, nello esaminare il testo, ha concordato sull'opportunità di rimettere immediatamente il dibattito in Aula, anche se alcuni gruppi hanno manifestato perplessità su talune norme del decreto. Di esse, peraltro, si potrà tenere conto nel corso del conclusivo dibattito.

SANTI, *Relatore*

**TESTO**  
**DEL GOVERNO**

---

**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.

**TESTO**  
**DELLA COMMISSIONE**

---

**ARTICOLO UNICO.**

*Identico.*



PARERE DELLA V COMMISSIONE PERMANENTE  
(BILANCIO E PARTECIPAZIONI STATALI)

PARERE FAVOREVOLE

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

*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. È 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.