

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1423

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**CICERONE, DI PIETRO, CIAFARDINI, ALBORGHETTI,
SAPIO, PICCHETTI, PETROCELLI**

Presentata il 6 agosto 1987

**Norme per l'affidamento in concessione delle autostrade
romane e abruzzesi A-24 e A-25**

ONOREVOLI COLLEGHI! — La legge 12 agosto 1982, n. 531, che detta norme nel settore autostradale italiano, per quanto riguarda le autostrade romane ed abruzzesi nulla prevede sia in ordine ai problemi riguardanti l'assentimento della concessione di esercizio, sia per quanto concerne la sistemazione del personale in servizio presso l'ex concessionaria SARA, in forza del decreto-legge 19 febbraio 1977, n. 19, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 6 aprile 1977, n. 106.

I problemi irrisolti sono tali da richiedere un intervento legislativo capace, per celerità ed indirizzo, di mettere ordine all'interno di una infrastruttura viaria sulla quale hanno già pesato negativamente atti e comportamenti anomali caratterizzati da colpevole permissivismo e da un pesante intreccio di affarismo e clientelismo.

Sarà utile in questo senso, tenere presente che, al momento, la rete autostradale romana ed abruzzese ha una lunghezza di circa 270 chilometri estesa per circa il 30 per cento nel territorio della regione Lazio e per la rimanente parte nel territorio della regione Abruzzo.

Il costo reale delle opere, ivi compresi gli interessi legali, secondo i dati forniti dal Ministero dei lavori pubblici, ammonterebbe a 1.300 miliardi di lire, mentre le stime più attuali fanno ascendere il valore delle opere realizzate a 5.500-6.000 miliardi di lire. Ad esse va aggiunta la realizzazione del grande ed importantissimo laboratorio di fisica nucleare, in costruzione nelle viscere del Gran Sasso e per la cui utilizzazione, secondo l'Istituto nazionale di fisica nucleare, sono già in lista d'attesa ben tredici programmi di altrettante nazioni europee ed extra-europee.

Inoltre, nella legge 12 agosto 1982, n. 531, sul piano decennale per la viabilità di grande comunicazione, l'articolo 4 dispone che l'ANAS debba provvedere, con assoluta priorità, alla realizzazione del completamento dell'itinerario Roma-L'Aquila-Teramo.

I problemi che si pongono ora, quindi, e che si pensa di risolvere con la presente proposta di legge sono i seguenti:

1) l'assentimento in concessione del sistema autostradale romano ed abruzzese ad una società da costituirsi appositamente e al cui capitale dovrebbe partecipare, con quota maggioritaria, la società Autostrade spa del gruppo IRI.

Alla stessa società dovrebbe essere affidata la realizzazione del completamento delle autostrade A-24 e A-25 con la costruzione del tronco di penetrazione urbana in Roma, nonché della seconda carreggiata dal traforo del Gran Sasso fino a Teramo e del tronco Teramo-Giulianova;

2) il completamento della costruzione del laboratorio di fisica nucleare;

3) la sistemazione definitiva del personale in servizio nel settore delle costruzioni della società SARA, già concessionaria della costruzione e della gestione delle autostrade A-24 e A-25, attualmente in forza presso lo speciale Ufficio del direttore generale dell'ANAS.

Detta concessione, regolata da apposita convenzione, dovrebbe avere la durata di 30 anni.

L'opzione contenuta nella presente proposta di legge per l'assentimento ad una società costituita appositamente e con una quota maggioritaria della società Autostrade spa, in luogo di altra società, che pure è stata ipotizzata, con una presenza maggioritaria della regione Abruzzo e con la partecipazione degli enti locali, fa leva sull'esperienza negativa della SARA con tutti gli strascichi di carattere economico, politico e sociale che ha lasciato dietro di sé.

Basterà ricordare, in proposito, che la convenzione SARA-ANAS del 24 marzo 1973 prevedeva la costruzione comples-

siva di 305,69 chilometri di autostrade, il cui costo presunto veniva indicato in lire 469.387.000.000, con un contributo dello Stato di lire 33.376.916.850, in trenta annualità.

Questa convenzione, sottoscritta per conto dell'ANAS dall'allora ministro dei lavori pubblici Antonino Gullotti e per conto della SARA dal dottor ingegnere Mario Bruni, nella sua qualità di amministratore delegato, venne dichiarata decaduta a seguito di richiesta della SARA, quando i lavori di costruzione non erano ancora ultimati. Ciò nonostante che lo Stato avesse già versato un contributo quasi doppio di quello previsto dalla convenzione al termine dei trent'anni.

Di qui il blocco dei lavori, dure lotte sindacali, la mobilitazione degli enti locali e la necessità di intervenire con un nuovo provvedimento legislativo quale il decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19, convertito in legge dalla legge 6 aprile 1977, n. 106, con il quale si prendeva atto della rinuncia unilaterale della SARA, se ne dichiarava la decadenza e si autorizzava l'ANAS a completare le opere.

In quella occasione, in verità, fu invocata dal Parlamento e promessa dal Governo la nomina di una commissione d'inchiesta sull'operato della SARA, apparso tutt'altro che chiaro e lineare. Una saggia intenzione che, purtroppo, non è stata mai messa in atto, nonostante l'opportunità avvertita anche ora, alla luce di non lontane manovre degli azionisti dell'ex concessionaria.

Per queste e per altre ragioni ancora si preferisce l'affidamento in concessione di costruzione e di esercizio delle autostrade romane ed abruzzesi A-24 e A-25 ad una costituenda società del gruppo IRI. Tale affidamento permetterebbe anche una migliore gestione del raccordo con la costruenda bretella Fiano Romano-San Cesareo e con la A-14 « Adriatica », consentendo l'eliminazione di alcune barriere e favorendo l'adduzione di utenti che già ora pongono quello del Gran Sasso al primo posto, tra i trafori,

con 8.700 passeggeri nelle ventiquattr'ore; esaltando, così, la funzione di collegamento trasversale tra il Tirreno e l'Adriatico che fu alla base della primitiva idea della costruzione di questa autostrada.

In questo senso la nostra proposta di legge trova sostegno nella relazione della commissione di studio, nominata con decreto ministeriale n. 1871 del 28 giugno 1983, nella quale si sottolineano anche i

rilievi, avanzati dall'Avvocatura dello Stato e dalla Corte dei conti, sull'attuale gestione provvisoria assicurata dall'Ufficio del direttore generale dell'ANAS, nel cui ambito, con una norma a dir poco discutibile, prevista dall'articolo 5 della legge 6 aprile 1977, n. 106, hanno continuato a compiere atti amministrativi e legali i rappresentanti dell'ex concessionaria SARA.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. È autorizzato l'affidamento in concessione di esercizio ed esecuzione della realizzazione del completamento delle autostrade romane ed abruzzesi A-24 e A-25, con la costruzione del tronco di penetrazione in Roma, della seconda carreggiata del traforo del Gran Sasso e del tratto Casale S. Nicola-Villa Vomano, del tronco autostradale Villa Vomano-Teramo, del tronco Teramo-autostrada A-14-Giulianova, nonché del casello di collegamento con i comuni del Parco nazionale d'Abruzzo in località Carrito nel comune di Ortona dei Marsi ad una società per azioni, il cui capitale, per un importo di almeno 7 miliardi di lire, appartenga, per almeno il 75 per cento alla società Autostrade spa, per il restante 25 per cento a regioni, comuni, e loro consorzi nonché all'ANAS. La concessione, che ha durata trentennale, è accordata con decreto del Ministro dei lavori pubblici, presidente dell'ANAS, sentito il consiglio di amministrazione dell'azienda, di concerto con i Ministri delle partecipazioni statali e del tesoro, entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge.

2. Con lo stesso decreto è approvata, sentito il Consiglio di Stato, la convenzione che disciplina la concessione. Detta convenzione deve tra l'altro stabilire:

a) che la concessionaria, fermo l'obbligo di rispettare, nell'affidamento degli appalti, il principio di non discriminazione in base alla nazionalità delle imprese appartenenti alla CEE, di cui all'articolo 3, lettera *a)*, della legge 8 agosto 1977, n. 584, è tenuta ad aggiudicare mediante gara di appalto non meno del 70 per cento dei lavori;

b) che l'aliquota delle spese generali di costruzione ammesse nelle perizie di spesa non superi il 10 per cento dell'importo complessivo delle perizie medesime.

3. Si applica, in quanto compatibile con la presente legge, il disposto della legge 28 aprile 1971, n. 287.

4. Per contribuire alla realizzazione delle opere di cui al presente articolo sono assegnati all'ANAS 500 miliardi di lire, dei quali: lire 50 miliardi per l'anno finanziario 1987; lire 100 miliardi per l'anno finanziario 1988; lire 200 miliardi per l'anno finanziario 1989 e lire 150 miliardi per l'anno finanziario 1990.

ART. 2.

1. La concessione di cui all'articolo 1 comprende:

a) il completamento della costruzione del laboratorio di fisica nucleare del Gran Sasso, di cui alla legge 9 febbraio 1982, n. 32, e successive modificazioni;

b) l'esercizio, fino al termine di trenta anni dall'apertura al traffico dell'intera rete, dei tratti già costruiti delle autostrade A-24 e A-25. La società concessionaria deve impiegare i netti ricavi di tale esercizio nel finanziamento della costruzione delle opere ad essa affidate. Per i lavori di manutenzione delle autostrade in esercizio si applicano le norme di cui alla legge 28 aprile 1971, n. 287.

ART. 3.

1. Il personale alle dipendenze dell'ex concessionaria SARA spa nonché quello assunto dall'ANAS ai sensi dell'articolo 6, comma quinto, del decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 6 aprile 1977, n. 106, viene trasferito, con effetto dalla data del decreto ministeriale di concessione, alla società concessionaria di cui all'articolo 1.

2. In alternativa a tale trasferimento, il personale predetto dipendente dell'ANAS che, alla data di entrata in vigore della presente legge, sia esclusivamente addetto al settore costruzione, può optare, con domanda da presentarsi all'ANAS entro sessanta giorni dalla data predetta, per il collocamento alle dipendenze del-

l'ANAS. In questo caso, esso è inquadrato, con decorrenza dalla data di entrata in vigore della presente legge e previo parere del consiglio di amministrazione dell'ANAS, con una anzianità a partire dal primo contratto di assunzione dell'ANAS.

3. Il personale stesso è destinato agli uffici ANAS di Roma, L'Aquila e Teramo ed il relativo trattamento economico non può essere inferiore a quello in essere alla data di entrata in vigore della presente legge; l'eventuale differenza retributiva è corrisposta con assegno *ad personam* anch'esso pensionabile.

ART. 4.

1. Alla società concessionaria sono trasferite in concessione le autostrade A-24 e A-25 già costruite e tutti i beni immobili e mobili, compresi gli impianti, che ne costituiscono pertinenze ed accessori. Alla società concessionaria sono pure trasferiti i rapporti contrattuali tra l'ANAS e i terzi aventi ad oggetto la costruzione del laboratorio di fisica nucleare del Gran Sasso.

2. La società concessionaria è autorizzata ad iscrivere nel suo bilancio, all'attivo ed al passivo, il valore delle opere autostradali già realizzate, e a computare gli ammortamenti tecnici dei valori medesimi, anche ai fini fiscali.

3. La deducibilità fiscale è estesa all'accantonamento per innovazioni, ammodernamenti e completamenti, di cui all'articolo 7 della legge 24 luglio 1961, n. 729, come modificato dall'articolo 1 della legge 28 aprile 1971, n. 287.

ART. 5.

1. Gli stanziamenti già disposti per il completamento dell'itinerario autostradale Roma-L'Aquila-Teramo-Giulianova di cui alle leggi 123 agosto 1982, n. 531, e 12 giugno 1984, n. 231, articolo 1, nonché quelli per la costruzione del laboratorio di fisica di cui alle leggi 9 febbraio 1982,

n. 32 e 12 giugno 1984, n. 231, articolo 2, sono assegnati alla società concessionaria. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare con proprio decreto le occorrenti variazioni di bilancio.

ART. 6.

1. Per assicurare i mezzi finanziari necessari alla completa realizzazione delle opere, la Cassa depositi e prestiti, il Consorzio di credito per le opere pubbliche e gli altri istituti di credito a medio e lungo termine, sono abilitati, anche in deroga a norme di legge o di statuto, a concedere prestiti alla concessionaria, che può emettere obbligazioni anche oltre i limiti previsti nell'articolo 2410 del codice civile.

2. La società concessionaria può accedere direttamente ai prestiti della Banca europea per gli investimenti (BEI). Detti prestiti, della durata non superiore ai venti anni, sono assunti previo decreto del Ministro del tesoro, emanato di concerto con il Ministro dei lavori pubblici. Le relative condizioni sono stabilite in apposite convenzioni con gli enti mutuanti, da approvarsi con decreto del Ministro del tesoro. Le rate di ammortamento e gli eventuali interessi di preammortamento sono iscritti negli stati di previsione della spesa del Ministero del tesoro, specificamente vincolate in favore degli enti finanziatori.

ART. 7.

1. Gli atti di concessione e quelli relativi ai trasferimenti di cui alla presente legge sono esenti da imposte e tasse.

ART. 8.

1. All'onere di lire 500 miliardi derivante dall'attuazione della presente legge, dei quali lire 50 miliardi per il 1987,

lire 100 miliardi per il 1988, lire 200 miliardi per il 1989, lire 150 miliardi per il 1990, si provvede, per gli anni 1987, 1988 e 1989, mediante corrispondenti riduzioni degli stanziamenti iscritti, ai fini del bilancio triennale 1987-1989, al capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1987 all'uopo utilizzando parte dello specifico accantonamento « Piano decennale della grande viabilità ».