

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2034

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**MELILLA, ENRICO TESTA, DI PIETRO, STANISCIÀ,
BARGONE, CALZOLAIO, CAMOIRANO ANDRIOLLO,
CIONI, LORENZETTI PASQUALE, ZAGATTI**

Norme per l'affidamento in concessione dei tratti autostradali
Roma-L'Aquila-Teramo e Torano-Pescara

Presentata il 16 dicembre 1992

ONOREVOLI COLLEGHI! — La legge 12 agosto 1982, n. 531, che reca norme nel settore autostradale italiano, per quanto riguarda le autostrade romane ed abruzzesi nulla prevede sia in ordine ai problemi riguardanti il rilascio della concessione di esercizio sia per quanto concerne la sistemazione del personale in servizio presso l'ex concessionaria Società autostrade romane e abruzzesi (SARA) in forza del decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 aprile 1977, n. 106.

I problemi irrisolti sono tali da richiedere un intervento legislativo capace di mettere ordine all'interno di un'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 300 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 mi-

liardi di lire. Ad esso va aggiunta la realizzazione del laboratorio di fisica nucleare del Gran Sasso.

Inoltre, in base alla legge 12 agosto 1982, n. 531, con il piano decennale per la viabilità di grande comunicazione, l'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS) sta provvedendo alla realizzazione del completamento dell'itinerario Roma-L'Aquila-Teramo.

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

1) l'attribuzione in concessione della gestione del sistema autostradale romano ed abruzzese ad una società al cui capitale dovrebbe partecipare, con quota maggioritaria, la società Autostrade spa del gruppo IRI; tale concessione, regolata da apposita convenzione, dovrebbe valere fino al 31 dicembre 2020;

2) 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.

L'opzione contenuta nella presente proposta di legge per l'attribuzione ad una nuova società costituita appositamente e con una quota maggioritaria della società Autostrade spa, in luogo di altra società (pure ipotizzata) con una presenza maggioritaria della regione Abruzzo e di 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 complessiva 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 venne dichiarata decaduta a seguito di richiesta della SARA, quando i lavori di costruzione non erano ancora ultimati. Ciò avvenne nonostante 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, con modificazioni, 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 dai due rami del 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 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 ad una società nuova, sostanzialmente controllata dall'IRI, in concessione di costruzione e di esercizio delle autostrade romane ed abruzzesi A-24 e A-25. Tale affidamento permetterebbe anche una migliore gestione del raccordo con la 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 il traforo del Gran Sasso al primo posto tra i trafori, con 8.700 passeggeri nelle ventiquattr'ore.

Risulta così esaltata 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 presente proposta di legge trova sostegno nei 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, in base ad una norma, a dir poco discutibile, prevista dall'articolo 5 del decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 aprile 1977, n. 106, hanno continuato a compiere atti amministrativi e legali i rappresentanti della ex concessionaria SARA. Una situazione anomala che è diventata, con il passare degli anni, patologica ed insostenibile.

È opportuno, a questo punto, segnalare che già nella X legislatura ci furono numerose iniziative legislative a firma di

parlamentari del PCI-PDS, della DC e del PSI, dirette a risolvere il problema dell'affidamento in concessione delle autostrade romane ed abruzzesi.

Il deputato Cerutti, relatore sull'argomento, sulla base del dibattito svolto in Commissione e nel comitato ristretto, presentò il 22 gennaio 1992 un testo unificato che venne ritenuto corrispondente alle indicazioni dei diversi gruppi parlamentari.

La presente proposta di legge ripropone sostanzialmente il testo Cerutti all'attenzione del Parlamento: se ne auspica una rapida approvazione.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. L'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS) è autorizzata ad affidare la concessione di costruzione e di esercizio degli itinerari autostradali Roma-L'Aquila-Teramo — allaccio all'autostrada A-14 e Torano-Pescara ad una società concessionaria formata ai sensi dell'articolo 2. La concessione, regolata dalla convenzione di cui al comma 4, dovrà scadere il 31 dicembre 2020.

2. Ai fini della presente legge la Società autostrade romane e abruzzesi (SARA) delibera un aumento del capitale sociale a complessivi 120 miliardi di lire, che sarà interamente sottoscritto dalla Società Autostrade — Gruppo IRITECNA, dall'ANAS, dagli attuali soci della SARA medesima, nonché da altri soggetti privati entro e non oltre tre mesi dalla delibera. La Società autostrade e l'ANAS sottoscriveranno le azioni eventualmente non sottoscritte dagli attuali soci della società SARA e dagli altri soggetti privati. L'ANAS è autorizzata a tal fine a sottoscrivere azioni di nuova emissione anche in deroga e quanto previsto dall'articolo 2441 del codice civile. Al termine dell'operazione la partecipazione azionaria della Società Autostrade nella nuova società costituita ai sensi del presente comma e di seguito denominata « società concessionaria » non dovrà risultare inferiore al 51 per cento, quella dell'ANAS non dovrà risultare superiore al 10 per cento e quella degli attuali soci della SARA non dovrà risultare superiore al 20 per cento del capitale sociale.

3. La società concessionaria assume l'esercizio delle autostrade di cui al comma 1 nonché la proprietà di tutti i beni immobili, compresi gli impianti, le pertinenze e gli accessori inerenti le autostrade stesse, con le liquidità ed i fondi già a disposizione della gestione.

4. La concessione di costruzione e di esercizio di cui al comma 1 è rilasciata entro tre mesi dall'omologazione della delibera di aumento di capitale di cui al comma 2, con decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro del tesoro; con lo stesso decreto è approvata, sentito il consiglio di amministrazione dell'ANAS ed il Consiglio di Stato, la convenzione tra ANAS e Società concessionaria che disciplina la concessione, con il relativo piano finanziario.

5. La società concessionaria è autorizzata ad iscrivere all'attivo del proprio bilancio, quale immobilizzazione reversibile, il valore dell'investimento effettuato dalla SARA e dall'ANAS per la realizzazione delle autostrade in concessione, determinato rivalutando i costi originari in base alle leggi 2 dicembre 1975 n. 576, e 19 marzo 1983, n. 72, e, al passivo, sotto la voce « fondo compensativo », un ammontare di pari importo.

6. La convenzione di cui al comma 4 del presente articolo dovrà disciplinare:

a) il trasferimento alla società concessionaria di tutti i rapporti obbligatori, fatta esclusione per i debiti finanziari, assunti o costituiti dall'ANAS per le attività di costruzione relative al completamento dell'itinerario autostradale Roma-L'Aquila-Teramo e Torano-Pescara;

b) il trasferimento, secondo le modalità di cui all'articolo 2 della presente legge, del personale assunto dal direttore generale dell'ANAS ai sensi dell'articolo 6, quinto comma, del decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 aprile 1977, n. 106;

c) il passaggio allo Stato, al termine della concessione, anche per dichiarata decadenza, di tutte le attività reversibili, nonché delle quote non utilizzate del fondo ammortamento tecnico e del fondo ripristini e sostituzioni;

d) la nomina in seno al collegio sindacale della società concessionaria di un funzionario del Ministero del tesoro, che ne assume la presidenza, e di un funzionario dell'ANAS;

e) l'assunzione dell'obbligo da parte della società concessionaria di avere come scopo esclusivamente la costruzione e l'esercizio delle autostrade in concessione, salva la facoltà di partecipare in soggetti aventi fini analoghi;

f) l'assunzione da parte della Società autostrade dell'impegno a conservare direttamente, per tutta la durata della concessione, almeno il 51 per cento del capitale azionario della società concessionaria;

g) la determinazione delle tariffe di pedaggio che devono assicurare la copertura di tutti i costi e oneri di gestione della società concessionaria, così come previsti nel piano finanziario di concessione, e i suoi successivi aggiornamenti, ivi compresi gli ammortamenti, gli interessi passivi ed una quota annua del gettito degli introiti di pedaggio a titolo di canone di concessione, nonché un dividendo non superiore all'8 per cento del capitale sociale della società concessionaria medesima ed un accantonamento a riserva legale entro i limiti stabiliti dall'articolo 2430 del codice civile;

h) i casi e le modalità in cui dovranno essere apportati adeguamenti tariffari in misura diversa da quella indicata nel piano finanziario;

i) l'applicazione di una maggiorazione delle tariffe annuali come determinate ai sensi delle lettere g) e h), al fine di pervenire con criteri di gradualità, entro il terzo anno di concessione, ad un livello tariffario a carico dell'utenza non inferiore a quello che risulterà applicato sulla rete della Società autostrade. I maggiori introiti da pedaggio conseguenti alla citata maggiorazione devono essere periodicamente utilizzati per il pagamento degli oneri finanziari di cui all'articolo 4 e successivamente versati nel conto entrate dell'ANAS secondo modalità che saranno stabilite con decreto del Ministro dei lavori pubblici. Per gli anni successivi al primo triennio l'obbligo di versamento si intende riferito ai maggiori introiti di pedaggio derivanti dall'eventuale ecce-

denza della tariffa effettivamente applicata all'utenza rispetto a quella spettante alla società concessionaria in base al piano finanziario;

l) i rapporti intercorrenti fra l'ANAS, la SARA e l'Istituto di fisica nucleare in relazione alla presenza ed all'attività del laboratorio di fisica nucleare del Gran Sasso, nell'ambito autostradale, nonché in relazione ai lavori di completamento che l'ANAS esegua ai sensi della legge 29 novembre 1990, n. 366.

7. Le somme versate dalla società concessionaria all'ANAS per canoni di concessione e per le maggiorazioni di cui rispettivamente alle lettere *g)* ed *h)* del comma 6 del presente articolo, saranno dall'ANAS medesima utilizzate per il miglioramento della viabilità statale di adduzione alle autostrade stesse. Tali interventi potranno essere affidati alla SARA sulla base di quanto previsto dall'articolo 4, comma 5-*bis*, del decreto-legge 1° aprile 1989, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 maggio 1989, n. 205.

8. L'ANAS è tenuta a formare l'inventario di tutti i beni mobili ed immobili, compresi gli impianti, le pertinenze e gli accessori, nonché dei rapporti obbligatori, inerenti alla costruzione ed alla gestione delle autostrade esistenti alla data dell'approvazione della convenzione di cui al comma 4 ed a consegnarlo alla società concessionaria entro trenta giorni dalla medesima data.

9. La convenzione di cui al comma 4 del presente articolo, nonché i successivi atti aggiuntivi o di esecuzione della stessa sono assoggettati all'imposta fissa di registro ai sensi dell'articolo 1 del decreto-legge 12 giugno 1982, n. 350, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 1982, n. 530; tutti i provvedimenti e gli atti esecutivi dei trasferimenti previsti dalla presente legge sono esenti da imposte e tasse. Le iscrizioni nel bilancio della società concessionaria dei valori connessi a tali trasferimenti non danno luogo, agli effetti fiscali, a plusvalenze.

ART. 2.

1. Il personale assunto dal direttore generale dell'ANAS, ai sensi dell'articolo 6, quinto comma del decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 aprile 1977, n. 106, il quale si trovi in servizio alla data del 1° gennaio 1992, con decorrenza dalla data del decreto di rilascio della concessione di cui all'articolo 1, non è più alle dipendenze dell'ANAS ed è contestualmente assunto dalla società concessionaria, fermo restando quanto previsto dall'articolo 2, comma 1, lettera *hh*), della legge 23 ottobre 1992, n. 421, e dall'articolo 2112 del codice civile, salvaguardando i diritti acquisiti.

ART. 3.

1. I fondi stanziati per il completamento dell'itinerario autostradale Roma-L'Aquila-Teramo di cui alle leggi 12 agosto 1982, n. 531, 3 gennaio 1985, n. 526, e 22 dicembre 1986, n. 910, sono trasferiti alla società concessionaria senza alcun onere fiscale, secondo le modalità e i termini stabiliti nella convenzione di cui al comma 4 dell'articolo 1 della presente legge.

2. All'onere derivante all'ANAS per la sottoscrizione delle azioni di nuova emissione di cui all'articolo 1, comma 2, della presente legge si fa fronte, fino a totale capienza, mediante prelievo dai fondi giacenti nella contabilità speciale di cui all'articolo 9 del decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 aprile 1977, n. 106. All'eventuale ulteriore fabbisogno si fa fronte mediante riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 709 dello stato di previsione della spesa dell'ANAS per l'anno finanziario in corso.

3. L'ANAS al fine di mantenere inalterate le proprie quote di partecipazione azionaria nella SARA, è autorizzata a sottoscrivere, in caso di aumento di capitale, ulteriori azioni di nuova emissione fino al

raggiugimento della percentuale già posseduta.

4. All'onere derivante dall'applicazione del comma 3, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 709 dello stato di previsione della spesa dell'ANAS per l'anno finanziario in corso.

5. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

ART. 4.

1. La SARA provvede al pagamento dei residui oneri finanziari per rate per saldo di lavori, revisione prezzi, interessi moratori, espropri e contenzioso di cui alla legge 12 giugno 1984, n. 231, in conseguenza di rapporti costituiti dalla SARA medesima antecedentemente alla decadenza della concessione, e nei quali l'ANAS è subentrata ai sensi dell'articolo 2 del decreto-legge 10 aprile 1977, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 aprile 1977, n. 106.

