

# CAMERA DEI DEPUTATI <sup>N. 2864</sup>

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**GERARDINI, ALOISIO, PAOLONI, PULCINI,  
DI LELLO FINUOLI, CORLEONE, DI FONZO**

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

*Presentata l'11 luglio 1995*

ONOREVOLI COLLEGHI! — La legge 12 agosto 1982, n. 531, che reca norme per il 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 ano-

mali, caratterizzati da colpevole permissivismo e da un pesante intreccio di affarismo e clientelismo.

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 S.p.a. 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

ria della costruzione e della gestione delle autostrade A-24 e A-25, attualmente in forza presso lo speciale ufficio del direttore generale dell'ANAS.

Nel 1976 fu revocata alla società SARA la concessione per la costruzione delle autostrade romane e abruzzesi da parte del Governo. Secondo l'articolo 2 del decreto-legge 1° dicembre 1976, n. 789, « l'ANAS succedeva in tutti i rapporti attivi e passivi in corso, costituiti dalla concessionaria, ivi compresi quelli relativi alle obbligazioni ed ai mutui di cui all'articolo 3 della legge 24 luglio 1961, n. 729, e successive modificazioni, esclusi quelli concernenti il personale dipendente e quelli derivanti da responsabilità civile per violazione di norme penali ». Inoltre l'articolo 3 del decreto-legge n. 789 del 1° dicembre 1976 e l'articolo 5 del decreto-legge n. 19 del 1976, autorizzavano l'ANAS ad affidare in concessione l'esercizio delle autostrade romane ed abruzzesi.

L'azienda di fatto, a tutt'oggi, senza apparente motivo, ha completamente disatteso tale obbligo di legge riconfermando di volta in volta la concessione per la provvisoria gestione alla SARA.

Contemporaneamente veniva istituito l'ufficio del direttore generale dell'ANAS per le autostrade romane ed abruzzesi che, avvalendosi del personale ex SARA del settore costruzioni, continuava la costruzione dell'autostrada per la ultimazione dell'itinerario Roma-L'Aquila-Teramo da consegnare poi alla gestione per conto ANAS.

L'articolo 4 della legge 12 agosto 1982, n. 531, sanciva « che il direttore generale dell'ANAS utilizza, fino alla completa ultimazione dei lavori autostradali, il personale assunto ai sensi dell'articolo 6 del decreto stesso, la cui definitiva destinazione sarà esaminata, in sede di convenzione, al momento dell'affidamento di detta autostrada (A/24-A/25).

L'attuale gestione per conto ANAS (SARA) sta realizzando lavori di straordinaria manutenzione non contemplati nelle norme proprie del gestore per conto, avvalendosi, giocoforza, di consulenze esterne

con conseguente aggravio del bilancio della gestione.

Il personale dell'ufficio del direttore generale dell'ANAS per le autostrade A/24 e A/25 - settore costruzioni - a seguito di tale travagliato iter legislativo ha subito notevoli ripercussioni sia a livello economico sia di carriera.

L'azienda, a seguito di lotte interne, risulta a tutt'oggi latitante nell'amministrazione dell'ufficio del direttore generale dell'ANAS per le autostrade A/24 e A/25 determinando una situazione contrattuale illegale ed amministrativamente ai limiti della legge.

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 e XI legislatura ci furono numerose iniziative legislative 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, oltre ad affrontare i problemi relativi alla gestione

delle autostrade abruzzesi e romane in modo organico e definitivo, può rappresentare uno strumento di rilancio, concreto e positivo, anche per la definizione degli annessi problemi collegati con il « Corridoio Adriatico », anch'essi rilevanti per le note situazioni di congestione del traffico sulla strada statale n. 16.

Auspico pertanto una rapida approvazione della presente proposta di legge.

## PROPOSTA DI LEGGE

### ART. 1.

1. L'Ente nazionale per le strade (ANAS) è autorizzato 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 costituita ai sensi del comma 2. La concessione, regolata dalla convenzione di cui al comma 4, dovrà scadere il 31 dicembre 2020.

2. Ai fini della presente legge è costituita la « Nuova società autostrade romane e abruzzesi (Nuova SARA S.p.a.) », con un capitale sociale complessivo di 200 miliardi di lire, da sottoscrivere interamente dalla società Autostrade - Gruppo IRI-TECNA, dall'ANAS, dagli attuali soci della Nuova SARA Spa nonché da altri soggetti privati, o pubblici entro tre mesi dalla delibera. La Società Autostrade e l'ANAS sottoscrivono le azioni eventualmente non sottoscritte dagli attuali soci della società Nuova SARA SpA e dagli altri soggetti privati. L'ANAS è autorizzato a tal fine a sottoscrivere azioni di nuova emissione anche in deroga a quanto previsto dall'articolo 2441 del codice civile. La partecipazione azionaria della Società Autostrade nella nuova società costituita ai sensi del presente comma e di seguito denominata « società concessionaria », deve risultare non inferiore al 51 per cento, quella dell'ANAS non superiore al 10 per cento e quella degli attuali soci della SARA non 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 di esercizio di cui al comma 1 è rilasciata entro tre mesi dall'omologazione della delibera 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, sentiti 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 Nuova SARA Spa 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 successive modificazioni, 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 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 di avere come scopo esclusivo 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 nei 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 n. 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 risulta applicato sulla rete della società Autostrade. I maggiori introiti da pedaggio conseguenti alla predetta 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 da pedaggio derivanti dall'eventuale eccedenza 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 Nuova SARA S.p.a. 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 eseguiti dall'ANAS 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, sono utilizzate dall'ANAS medesimo per il miglioramento della viabilità stradale di adduzione alle autostrade stesse. Tali interventi possono essere affidati alla Nuova SARA Spa 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 tenuto 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 4-*ter* 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, che si sia trovato 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 ottobre 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.

2. All'onere derivante all'ANAS per la sottoscrizione delle azioni di nuova concessione 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 del contributo in conto capitale di cui all'articolo 3, comma 1, del decreto legislativo 26 febbraio 1994, n. 143, come determinato dalla legge 23 dicembre 1994, n. 725 (legge finanziaria 1995).

3. Al fine di mantenere inalterate le proprie quote di partecipazione azionaria nella società concessionaria in caso di aumento di capitale, l'ANAS è autorizzato a sottoscrivere ulteriori azioni di nuova

emissione fino al raggiungimento della percentuale già posseduta.

4. All'onere derivante dall'applicazione del comma 3, si provvede mediante corrispondente riduzione del contributo in conto capitale di cui all'articolo 3, comma 1, del citato decreto legislativo n. 143 del 1994, come determinato dalla legge 23 dicembre 1994, n. 725 (legge finanziaria 1995).

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

#### ART. 4.

1. La Nuova SARA Spa provvede al pagamento dei residui oneri finanziari per rate di 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 Nuova SARA Spa medesima antecedentemente alla decadenza della concessione, e nei quali l'ANAS è subentrato ai sensi dell'articolo 2 del decreto-legge 10 aprile 1977, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 aprile 1977, n. 106.

