



RACCOMANDA

Roma 19 GIU 1997

Avvocatura Generale dello Stato

COD. AVV. POST. 00100

Risposta a nota

ANAS
DIREZIONE CENTRALE REGISTRI
035330 30 GIU 97
AUTOSTRADE e TRAFORI

Postura N.°

CS. 3059/97
- 172 -

Fasc.

del 16/4/1997

da citare integralmente nella risposta

Dir. L. N.° Prot. 1518

Allegati N.°

OGGETTO CS. 3059/97 - Concessioni autostradali, Raccordi integrativi
di rete - autostrada Pedemontana Lombarda

ALLEG. 14.1

ENTE NAZIONALE PER LE STRADE

- A. N. A. S. -

Direzione Centrale Autostrade e Trafori

Servizio autostrade in concessione

ROMA

ENTE NAZIONALE PER LE STRADE
ANAS
035330 30 GIU 97

DIREZIONE CENTRALE
AUTOSTRADE e TRAFORI

Con nota a riferimento codesto Anas ha richiesto il parere in merito alla possibilità di ritenere in vigore la concessione di costruzione e gestione della autostrada Pedemontana Lombarda corrente tra Dalmine-Como-Varese e Valico del Gaggiolo assentita con D.L. 31.8.1990 n. 1524, alla Soc. Pedemontana Lombarda S.p.A. il cui progetto dell'intera autostrada era stato esaminato favorevolmente dal Consiglio di Amm.ne dell'Anas con voto 20.5.1987 n. 343.

Tale concessione sarebbe stata affidata a norma dell'art. 5 della legge 12 agosto 1982 n. 531 che autorizza l'Anas ad adeguare la viabilità di adduzione ai trafori alpini esistenti o già finanziati, ai valichi di confine, e quella al servizio delle grandi aree metropolitane.

La norma ^{previde} che tali opere potranno essere realizzate qualora sia possibile un concorso finanziario non inferiore al 35% della previsione della spesa da parte di enti territoriali e economici, nonché di società concessionarie dei trafori e delle autostrade "alle quali concessionarie l'Anas potrà affidare in regime di concessione la costruzione e l'esercizio o il solo esercizio di detti tronchi".

Codesto Anas precisava che la convenzione 29/5/90 non ha avuto pratica attuazione sia per mancanza dei prescritti pareri per l'approvazione dei

progetti esecutivi, sia per le difficoltà di ordine finanziario dell'Anas che hanno impedito l'erogazione del contributo.

La Regione Lombardia con delibera del 19/4/94 ha approvato l'itinerario Pedemontano Lombardo con un tracciato parzialmente diverso da quello contenuto nel progetto di massima, pur mantenendo i medesimi capisaldi di tale tracciato, ed, in aggiunta, ha ritenuto necessario l'inserimento del tratto Desio-Legnano per agevolare l'accessibilità all'aeroporto Malpensa 2000 anche da parte del traffico proveniente dalle aree situate al nord di Milano.

Su tali basi è stato effettuato il nuovo studio di fattibilità inviato all'Anas, che ha inserito la costruzione dell'autostrada Pedemontana Lombarda nel programma triennale 1997/1999.

Al riguardo si osserva che la concessione in questione e la relativa convenzione hanno durata trentennale decorrente dalla data di apertura al traffico dell'ultimo tratto funzionale approvato dall'Anas, e che la concessione in questione è stata accordata con decreto del Ministro dei LL.PP., debitamente registrato alla Corte dei Conti, a norma dell'art. 2 della L. 24.7.1961 n. 729 che dispone che "gli enti pubblici e privati che richiedono la concessione autostradale dovranno presentare all'Anas, insieme alla domanda di concessione, un progetto di massima per la costruzione dell'autostrada ed un documentato piano finanziario".

Il progetto di massima è stato, come si è detto, approvato dal Consiglio di Amministrazione dell'Anas, e la convenzione 29/5/90 ha avuto il parere favorevole del Cons. di Stato Sez. II il 21.3.1990 n. 203/1989, oltre che l'approvazione del Consiglio di amministrazione dell'Anas, del Ministero del Tesoro e del Ministero del Bilancio.

Si è pertanto concluso l'iter procedimentale di affidamento in concessione dell'opera in questione, mentre la mancata realizzazione dell'intervento riguarda la redazione e approvazione dei progetti esecutivi oltre che le indicate difficoltà di finanziamento.

In tale contesto sembra alla Scrivente che si debba ritenere valida la concessione in questione, in quanto le nuove procedure di affidamento in concessione di opere pubbliche (art. 19 e 20 della legge 109/94 come modificata dalla legge 216/95) non possono che riguardare i futuri affidamenti, mentre nel caso di specie il procedimento amministrativo è stato definito.

Tale validità sembra dover permanere anche avuto riguardo al tracciato parzialmente diverso concordato con la Regione, che non modificando i capisaldi toponomastici di origine e destinazione dell'opera, ma riguardando soltanto alcune variazioni plano-altimetriche, non dovrebbe alterare la consistenza dell'originario intervento assentito in concessione.

Si deve tener conto che l'art. 6 della L. 526/85 dispone che il piano triennale dell'Anas venga redatto tenendo conto delle priorità indicate dalle regioni sia in materia stradale che autostradali, e cioè in coerenza con le esigenze delle stesse ragioni interessate (tra cui può annoverarsi anche l'eventuale adeguamento del tracciato) a fattori urbanistici ambientali, tecnici e alla razionalizzazione del trasporto, come sembra che sia avvenuto al caso di specie.

E' evidente che sia i progetti (definitivi ed esecutivi) che i piani finanziari dovranno essere adeguati alle nuove esigenze, e redatti secondo le recenti disposizioni di leggi, da ritenersi applicabili negli appalti per la costruzione dei tratti autostradali.

Diversamente, per quanto riguarda la costruzione del tratto Desio-Legnano (Km. 18), non sembra doversi ritenere che possa essere compreso nella concessione di cui al D.L. 30 agosto 90, sia perché tale opera non era prevista nel progetto di massima né nel piano finanziario, sia perché essa è al di fuori del tracciato a suo tempo indicato per l'autostrada Pedemontana Lombarda, che ora è stato parzialmente modificato, ma fermo restando i capisaldi di origine e la destinazione.

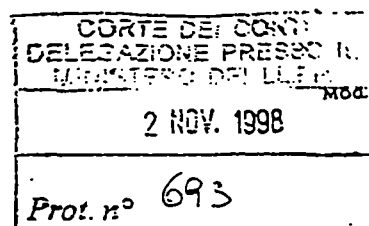
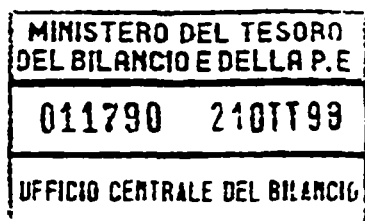
Tale tratto non rappresenta una modifica del vecchio tracciato derivante dalle esigenze regionali prima indicate, ma un nuovo e diverso tratto autostradale di collegamento della costruenda autostrada con quella dei laghi.

Si resta a disposizione per quant'altro possa occorrere.

/amg

IL VICE AVVOCATO GENERALE





Il Ministro dei Lavori Pubblici

DI CONCERTO CON IL MINISTRO DEL TESORO, DEL BILANCIO E DELLA
PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Prot. n. 283/Segr. Direzione

ALLEG. 15

VISTI l'art. 11 della legge 28 aprile 1971, n.287, e l'art. 18- bis del D.L. 13 agosto 1975, n.376, convertito in legge 16 ottobre 1975, n.492, che hanno rispettivamente disposto la sospensione del rilascio di concessioni per la costruzione di autostrade e la costruzione di nuove autostrade o tratte autostradali e di trafori di cui non sia stato effettuato l'appalto;

VISTO l'art. 14 della legge 12 agosto 1982, n.531, il quale ha disposto che la sospensione della costruzione di nuove autostrade, tratte autostradali e trafori, prevista dall'art. 18 - bis del D.L. 13 agosto 1975, n. 376, convertito in legge 16 ottobre 1975, n. 492, è riferita esclusivamente ai soli lavori di primo impianto, con esclusione di eventuali successivi interventi di adeguamento di autostrade già concesse, tra i quali la realizzazione di corsie aggiuntive, di connessioni viarie e raccordi che sia richiesta da esigenze relative alla sicurezza del traffico o al mantenimento del livello del servizio;

VISTO l'art. 5 della legge 12 agosto 1982, n. 531 che consente di adeguare la viabilità di adduzione ai trafori alpini esistenti o già finanziati ai valichi di confine e quella al servizio delle grandi aree metropolitane;

VISTO il D.L. 1 aprile 1989, n. 121, convertito nella legge 29 maggio 1989, n. 205, recante "Interventi infrastrutturali nelle aree interessate dai campionati mondiali di calcio 1990", che ha consentito la realizzazione di un programma straordinario di interventi anche per opere connesse e funzionali agli obiettivi della legge 23 agosto 1988, n. 373;

VISTO l'art. 11 della legge 23 dicembre 1992, n. 498, che conferisce al Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE), su proposta del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, il potere di emanare direttive per la revisione, tra l'altro, delle convenzioni e degli atti aggiuntivi che disciplinano le concessioni autostradali;

VISTA la deliberazione 21 settembre 1993 con la quale il CIPE ha emanato, in attuazione della norma sopracitata, le direttive per la revisione degli strumenti convenzionali disciplinanti le concessioni autostradali, per la revisione delle tariffe autostradali e per la concessione della garanzia dello Stato;

VISTO l'art. 8 della citata delibera CIPE 21 settembre 1993, che prevede che in sede di definizione dei nuovi strumenti convenzionali vengano verificati gli eventuali squilibri economico - finanziari derivanti dai mancati adeguamenti tariffari e transattivamente risolto l'esistente contenzioso insorto anche in materia di canoni devolutivi;

CONSIDERATO che l'art. 10, comma 8, della legge 24 dicembre 1993, n. 537 ha stabilito che con il rinnovo delle convenzioni revisionate, in applicazione dell'art. 11 della legge 23 dicembre

1992, n. 498, si definisce la natura privata dell'attività svolta dalle società concessionarie di autostrade, nonché l'esclusione della garanzia dello Stato per la contrazione di mutui;

VISTO l'art. 10, comma 3, della legge 24 dicembre 1993, n. 537, che ha previsto che gli enti concessionari di autostrade sono tenuti a corrispondere allo Stato un canone annuo, nella misura dello 0,50%, per i primi tre anni e dell'1% per gli anni successivi, da calcolarsi sugli introiti netti da pedaggio del Concessionario medesimo;

VISTI gli artt. 1, comma 4, e 3, comma 5, del decreto legislativo 26 febbraio 1994, n. 143;

VISTA la deliberazione 7 dicembre 1994 con la quale il CIPE ha emanato direttive per la revisione delle tariffe autostradali e per la concessione della garanzia dello Stato, ai sensi dell'art. 11 della legge 23 dicembre 1992, n.498;

VISTA la deliberazione 21 dicembre 1995 con la quale il CIPE ha emanato ulteriori direttive in ordine alla determinazione dei livelli tariffari;

VISTE le successive delibere dello stesso Comitato in data 26 febbraio 1996 e 26 giugno 1996, con cui sono stati dapprima sospesi e poi ripristinati gli effetti della predetta deliberazione del 21 dicembre 1995;

CONSIDERATO che il CIPE, con delibera del 20 dicembre 1996 ha, tra l'altro, dato indicazioni per la predisposizione del modello unificato di piano finanziario che, ai sensi della delibera 21 dicembre 1993, è lo strumento per pervenire alla revisione della convenzione e degli atti aggiuntivi;

CONSIDERATO che il CIPE, con la medesima delibera del 20 dicembre 1996, al punto 2.3.. ha fissato al 31 dicembre 1997 il termine per l'approvazione dei nuovi atti convenzionali con le società concessionarie;

CONSIDERATO che il CIPE, con delibera del 18 dicembre 1997, n. 246, ha, tra l'altro, differito al 30 giugno 1998 il termine previsto al punto 2.3 della delibera dello stesso Comitato, assunta in data 20 dicembre 1996;

CONSIDERATO che il CIPE, con delibera del 9 luglio 1998, n. 68, ha ulteriormente prorogato al 31 ottobre 1998 il termine, previsto al punto 2.3 della delibera dello stesso Comitato del 20 dicembre 1996, già differito al 30 giugno 1998 con la suddetta delibera del 18 dicembre 1997, n. 246, entro cui dovranno essere approvati i nuovi atti convenzionali con le società concessionarie;

VISTO il decreto interministeriale 15 aprile 1997, n.125, con cui è stato approvato il modello unificato di piano finanziario;

VISTO il parere n. 1715/97 del 23 luglio 1997 del Consiglio di Stato in ordine allo schema tipo di convenzione predisposto ai fini della revisione delle convenzioni autostradali, da effettuarsi ai sensi del menzionato art. 11 della legge 498/92;

VISTO il parere dell'Avvocatura Generale dello Stato n. 054255 del 29 aprile 1998 in materia di proroga delle convenzioni per concessioni autostradali affidate a società diverse da quelle a partecipazione pubblica e loro controllate;

VISTO il parere dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, prot. n. 20156 del 22 maggio 1998;

VISTI la legge 23 luglio 1980, n. 389, ed il decreto legge 31 luglio 1981, n. 414, convertito dalla legge 2 ottobre 1981, n. 544, art. 5, i quali hanno abilitato il Fondo centrale di garanzia per le autostrade e per le ferrovie metropolitane ad intervenire nel pagamento delle rate dei mutui e nel pagamento delle obbligazioni e delle cedole, contratti o emesse, all'interno e all'estero, da alcune società concessionarie di autostrade, nonché nel pagamento delle medesime rate;

VISTA la legge 12 agosto 1982, n. 531, la quale, all'art. 15, comma 4, stabilisce che i piani di rimborso allo Stato dei debiti conseguenti ai predetti interventi del Fondo "saranno articolati sulla base di quote annue rapportate alle previste risorse derivanti dalla gestione";

VISTA la legge 26 aprile 1983, n. 130, la quale, all'art. 7, comma 19, stabilisce che gli importi risultanti da detti piani di rimborso "saranno gravati di interessi a decorrere dalle scadenze fissate per la loro restituzione allo Stato";

VISTO il parere del Consiglio di Stato n. 754/98, emanato in data 29 settembre 1998, relativo "agli interessi sui debiti delle società concessionarie di autostrade in conseguenza della operatività della garanzia statale in favore delle società medesime per il pagamento delle rate di mutui e di obbligazioni diverse", con il quale il Consiglio di Stato ha precisato che "per i debiti direttamente conseguenti dagli interventi del Fondo centrale di garanzia, previsti dalle norme di legge sopra ricordate, e per i quali non siano state completate le procedure di restituzione, possa ancora continuarsi ad applicare, fino alla completa estinzione dei debiti stessi, il regime speciale relativo alla determinazione degli interessi, subordinatamente alle previsioni dei piani di rimborso, secondo quanto espressamente stabilito dal citato art. 7, comma 19, della legge n. 130 del 1983";

CONSIDERATO che, sulla base del predetto parere, fermo restando il principio generale che le somme dovute dalle società concessionarie al Fondo centrale di garanzia sono gravate di interessi secondo la normativa del codice civile, il rimborso delle somme dovute in base alle leggi agevolative speciali sopra richiamate può essere rimodulato ai sensi e per gli effetti della legge n. 130 del 1983;

RITENUTA l'opportunità di definire in modo uniforme la disciplina della revisione delle convenzioni tra l'ANAS e le società concessionarie di autostrade, con riferimento alla durata delle concessioni vigenti, la definizione del contenzioso, ai piani di rimborso al Fondo centrale di garanzia e alla successione tra concessionari alla scadenza della concessione vigente;

VISTA la relazione presentata al Consiglio dei Ministri dal Ministro dei Lavori Pubblici d'intesa con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica in data 26 giugno 1998;

EMANA
la seguente direttiva

Art. 1- Oggetto.

La presente direttiva ha per oggetto i principi ed i criteri da adottarsi per la revisione degli strumenti convenzionali ai sensi della normativa citata in premessa.

Art. 2 - Durata delle concessioni autostradali.

1. In sede di revisione degli strumenti convenzionali tra l'Ente nazionale per le strade e le società concessionarie di autostrade, deve essere, di norma, confermata la durata delle concessioni quale attualmente prevista.

2. Possono eccezionalmente essere concesse proroghe della durata delle concessioni al solo fine di risolvere transattivamente il contenzioso formalmente insorto, anche in materia di canoni devolutivi, fino alla data del 30 giugno 1998. La convenzione deve espressamente prevedere la rinuncia, da parte del concessionario, ad ogni pretesa derivante da eventi precedenti la data della stipula della convenzione stessa.
3. La proroga del periodo concessorio, in anni e frazioni di anno, è pari al rapporto tra l'ammontare del contenzioso e la media aritmetica dei Margini Operativi Lordi (M.O.L.) degli ultimi tre esercizi.

Art. 3 - Definizione del contenzioso.

1. L'ammontare del contenzioso derivante da mancati adeguamenti tariffari oggetto della transazione è così determinato:
(Traffico effettivo x Tariffe come da piano finanziario) - (Traffico effettivo x Tariffe effettive).
2. All'importo come sopra determinato sono sommati gli interessi moratori al tasso legale calcolati alla data del 30 giugno 1998.
3. L'ammontare del contenzioso derivante dalla mancata possibilità di completare l'ammortamento, entro la durata della concessione, dei costi relativi agli interventi autorizzati dall'Ente concedente e realizzati ai sensi della legge 23 agosto 1988, n. 373 e della legge 29 maggio 1989, n. 205 è determinato, per le opere ultimate, sulla base del residuo ammortamento risultante dall'ultimo bilancio d'esercizio regolarmente approvato e, per le opere in corso di realizzazione, sulla base delle previsioni indicate nei piani finanziari presentati, in corso d'esame e verificati dall'ANAS.
4. L'eventuale contenzioso derivante da titoli o pretese diversi da quelli considerati ai punti precedenti e dagli eventuali mancati versamenti dei canoni devolutivi, è definito transattivamente previa valutazione di ammissibilità e congruità da richiedersi a cura dell'Ente concedente all'Avvocatura Generale dello Stato.

Art. 4 - Fondo centrale di garanzia per le autostrade e per le ferrovie metropolitane.

1. Le somme dovute dalle società concessionarie al Fondo centrale di garanzia devono essere restituite, maggiorate degli interessi, secondo la normativa del codice civile.
2. I piani di rimborso delle somme dovute dalle società concessionarie autostradali a seguito dell'intervento del Fondo centrale di garanzia ai sensi dell'art. 5 della legge 23 luglio 1980, n. 389, e del decreto legge 31 luglio 1981, n. 414, convertito dalla legge 2 ottobre 1981, n. 544, sono rimodulabili, ai sensi e per gli effetti della legge 26 aprile 1983, n. 130, art. 7, comma 19, mediante distribuzione del rimborso stesso sull'intero periodo di durata della concessione, a far data dall'entrata in vigore delle convenzioni revisionate.

Art. 5 - Nuove concessioni.

1. Alla scadenza del rapporto, le opere oggetto di concessione rientrano nella piena disponibilità dell'Ente concedente. Ai fini dell'affidamento della nuova concessione, l'Ente stesso deve avviare le procedure di gara con congruo anticipo rispetto alla data di scadenza della concessione vigente in modo tale da evitare soluzione di continuità nell'esercizio dell'autostrada. Il concessionario uscente resta comunque obbligato a proseguire nell'ordinaria amministrazione dell'esercizio delle autostrade e delle relative pertinenze fino alla data di decorrenza del nuovo rapporto concessorio.
2. Per le nuove opere eseguite in base alla convenzione, stipulata tra l'ANAS ed il concessionario uscente, e non ancora ammortizzate, il concessionario subentrante è tenuto al pagamento di un indennizzo. Tale indennizzo risulta determinato come differenza tra il costo complessivo sostenuto per la realizzazione delle opere stesse, valutato ai sensi dell'art. 2426, comma 1, n. 1 e n. 3, codice civile, e la somma delle quote di ammortamento dedotte dal concessionario uscente, accresciute della somma degli accantonamenti risultanti dai maggiori introiti derivanti dall'incremento di tariffa riconosciuto e ricompreso nella variabile X di cui alla formula di revisione tariffaria approvata con delibera CIPE 20 dicembre 1996 e successive modifiche, al fine della realizzazione delle opere suddette. Tali valori risultano dai bilanci di esercizio regolarmente approvati e sottoposti a revisione contabile.
3. Le opere in corso di progettazione e/o di realizzazione devono essere completate dal concessionario subentrante secondo le indicazioni contenute nel piano finanziario e negli elaborati progettuali allegati alla convenzione stipulata tra l'ANAS ed il concessionario uscente. In tal caso, il prezzo di indennizzo è commisurato ai costi complessivi sostenuti fino alla data

del trasferimento della concessione al subentrante, al netto degli accantonamenti dei maggiori proventi, di cui al punto 2, sulla base dei bilanci di esercizio regolarmente approvati e sottoposti a revisione contabile. Qualora l'ammontare complessivo degli accantonamenti di cui sopra fosse superiore ai costi complessivi delle opere, sostenuti fino alla data del trasferimento della concessione, la differenza deve essere versata al concessionario subentrante.

4. Ai fini dell'applicazione dell'art. 69, comma 5 del D.P.R. 22 dicembre 1986, n. 917 e successive modifiche ed integrazioni, gli accantonamenti dei maggiori proventi, di cui ai punti 2 e 3, costituiscono riduzione del costo delle opere realizzate.
5. Il subentrante può corrispondere in contanti l'indennizzo di cui ai precedenti punti 2 e 3 al concessionario uscente ovvero secondo criteri finanziari da concordare tra gli stessi soggetti.
6. In sede di revisione, gli atti convenzionali con le società concessionarie devono essere opportunamente redatti anche secondo i principi ed i criteri di cui ai precedenti punti. Deve essere, inoltre, previsto che il concessionario dimostri di aver concordato con gli enti o istituti finanziatori la possibilità di estinzione anticipata dei debiti alla scadenza del termine della concessione.

Roma, 20 OTT. 1998

IL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI

IL MINISTRO DEL TESORO, DEL BILANCIO
E DELLA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

18 OTT. 1998
Reg. 2
Consigliere 314
Dele

MINISTERO DEL TESORO, DEL BILANCIO E DELLA P.E.	
UFFICIO CENTRALE DEL BILANCIO	
presso il Ministero dei Lavori Pubblici	
Visto e autorizzato al n°	638
in data 21-10-98	
U.D.B. / /	Dir. 2 ^a
del Registro dei decreti dai quali non deriva impegno di spesa	
IL DIRETTORE	

ALLEG. 15.1

SOCIETA' CONCESSIONARIE

1. Autostrade Spa;
2. Tangenziale di Napoli Spa; *cont.*
3. Autostrada Torino Savona spa; *cont.*
4. Autostrada del Brennero Spa;
5. SALT spa;
6. Autostrada dei Fiori Spa;
7. SATAP Spa;
8. SAV Spa;
9. Autostrade Centro Padane Spa;
10. ATIVA Spa;
11. SAT Spa;
12. Autostrada Serravalle - Milano - Ponte Chiasso Spa;
13. Autostrada Brescia - Verona - Vicenza - Padova Spa;
14. CISA Spa;
15. Autostrade di Venezia e Padova Spa;
16. Autovie Venete Spa;
17. SAM Spa; *cont.*
18. Autostrada Torino Milano Spa;
19. RAV Spa;
20. Autostrada Pedemontana Lombarda Spa;
21. SITAF Spa;
22. Consorzio Autostrade Siciliane (con D.I. ottobre 1997 si è realizzata la fusione di tre consorzi: il Consorzio Messina-Palermo, il Consorzio Siracusa-Gela, il Consorzio Messina-Catania).

TRAFORI

1. SITAF Spa;
2. Autostrada del Traforo del Monte Bianco Spa; *cont.*
3. Autostrada del Traforo del Gran San Bernardo Spa.

ENTE NAZIONALE PER LE STRADE

ALLEG. 16

(ANAS)

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

ADUNANZA DEL 10.12.1998 - ORE 15,30

V E R B A L E n. 19

Il giorno 10.12.1998, alle ore 15,30, nella sede di via Montebiano n.10 - 00185 Roma - si è riunito il Consiglio di Amministrazione dell'ANAS, - Ente nazionale per le strade.

Sono presenti alla seduta i Signori:

- | | |
|--------------------------------|-------------|
| - Dott. Giuseppe D'ANGIOLINO | Presidente |
| - Prof. Arch. Sergio BASILE | Consigliere |
| - Prof. Alessandro MIGLIAVACCA | " |
| - Prof. Lanfranco SENN | " |
| - Prof. Paolo URBANI | " |

Partecipano alla seduta:

- | | |
|--------------------------------|---|
| - Dott. Arnaldo RICCIUTO | Presidente del Collegio
dei revisori |
| - Dott. Luciano NOVELLA | Membro effettivo del
Collegio dei revisori |
| - Dott. Pasquale STRACQUADANIO | |

Assiste alla seduta:

- | | |
|-----------------------|--|
| Dott. Mario POLIFRONI | Magistrato della Corte
dei conti delegato |
|-----------------------|--|

al controllo

Dott.ssa Cristina BASILI Segretario

Gli argomenti posti all'ordine del giorno sono i seguenti:

- 1) Approvazione verbale del 18.11.1998;
- 2) Informative del Presidente -
- 3) Revisione degli strumenti convenzionali -
Aggiornamento -
- 4) S.S. 419 "della Serra" - Perizia di variante tecnica e suppletiva;
- 5) S.S. 435 "Lucchese" - 2° Perizia di variante tecnica e suppletiva;
- 6) S.S. 125 - Tronco Capo Boi - S. Priamo - 3° Lotto -
1° Stralcio - 2° Perizia di Variante Tecnica con riduzione di spesa per i lavori e suppletiva per le somme a disposizione;
- 7) S.S. 125 - Tronco Capo Boi - S. Priamo - 2° Lotto -
2° Perizia di Variante Tecnica e Suppletiva;
- 8) S.S. 342 - "Briantea" - Progetto 1° Lotto -
- 9) Regime tributario dell'Anas, sanzioni non penali e regime della responsabilità;
- 10) Richiesta di concessione di deroga ai sensi dell'art.9 L.729/61;
- 11) Varie ed eventuali.

Il Presidente, constatata la regolarità della

-o fu! -OMISSIS-

-OMISSIS-

concessione alla SAPA - ipotesi di bando che non è stata ancora definita.

Occorrerà al più presto trovare soluzione alla anomala situazione delle Autostrade A/24 - A/25.

Per quanto infine attiene alle problematiche per il rinnovo delle convenzioni con le società concessionarie, rinvia al successivo punto dell'ordine del giorno.

Il Consiglio prende atto.

Si passa a trattare l'argomento n. 3):

Revisione degli strumenti convenzionali -
Aggiornamento -

Il Presidente informa che la direttiva emanata il 20 ottobre u.s. dal Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro del Tesoro, è tuttora all'esame preventivo della Corte dei conti, la quale ha richiesto chiarimenti al Ministero.

Appare quindi evidente che l'Ente, finché non si è conclusa l'istruttoria e non è venuta a conoscenza dei relativi esiti, non è in grado di operare nello specifico settore in maniera conclusiva.

Tuttavia, come già rappresentato, la struttura ha elaborato una prima bozza di schema di convenzione che ha sostanzialmente recepito gli indirizzi espressi

nella suddetta direttiva, bozza peraltro che è stata già distribuita ai Consiglieri per le loro osservazioni.

Fa inoltre presente che in tale ambito operativo è allo studio una clausola che preveda, in caso di subingresso nel rapporto concessorio di un nuovo soggetto, la possibilità, per quanto attiene ai mutui eventualmente accesi, di subentro da parte del nuovo concessionario anche nei rapporti con gli istituti finanziatori, senza soluzione di continuità e senza oneri aggiuntivi.

Il Consigliere Basile a tale riguardo rappresenta, al fine del recepimento di tale ipotesi nello schema di convenzione, l'opportunità di interpellare sulla questione l'A.B.I - Associazione Bancaria Italiana.

Interviene il Magistrato dott. Polifroni che - nel riassumere le attività poste in essere in questi ultimi mesi dell'anno- ricorda come nella propria relazione (prot. n°6337 - Sezione controllo Enti) del 21 ottobre 1998, estesa per l'adunanza del 30 ottobre 1998 della medesima Sezione (relazione inerente alla revisione delle convenzioni accessive alle concessioni autostradali) ha ampiamente svolto la tematica sull'ammissibilità nonché sul limite, in punto di

diritto, della proroga delle vigenti concessioni autostradali a legislazione invariata, comunitaria e nazionale.

La cennata relazione è altresì puntualmente richiamata nelle premesse della determinazione n.96/98, depositata il 6 novembre 1998, di detta Sezione del controllo sugli Enti e trasmessa, in pari data, ai fini del coordinamento del controllo intestato alla Corte dei conti, al Magistrato istruttore della stessa Corte delegato al riscontro preventivo sugli atti del Ministero dei lavori pubblici, trasmissione disposta (con atto, prot. n°192, del 9 dicembre u.s.) in conformità dell'indirizzo espresso dalla cennata Sezione nella ripetuta adunanza del 30 ottobre 1998.

Al riguardo, il dott. Polifroni precisa che le prospettate osservazioni - riassunte nei "MOTIVI DI RILIEVO" richiamati nella sua relazione - sono riferibili, sempre in punto di diritto, anche in ordine alla legittimità dell'art.5 del decreto del Ministro dei lavori pubblici ("pro tempore"), di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, decreto emanato in data 20 ottobre u.s.. Specificamente, tali osservazioni ineriscono al mancato rinvio alla