

SENATO DELLA REPUBBLICA

VIII LEGISLATURA

(N. 1918-A)

RELAZIONE DELLA 8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI)

(RELATORE VINCELLI)

Comunicata alla Presidenza il 21 luglio 1982

SUL

DISEGNO DI LEGGE

Piano decennale per la viabilità di grande comunicazione
e misure di riassetto del settore autostradale

*approvato dalla IX Commissione permanente (Lavori pubblici) della
Camera dei deputati nella seduta del 24 maggio 1982, in un testo
risultante dall'unificazione del disegno di legge (V. Stampato n. 899)*

presentato dal Ministro dei Lavori Pubblici

di concerto col Ministro del Tesoro

e col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica

del disegno di legge (V. Stampato n. 900)

presentato dal Ministro dei Lavori Pubblici

di concerto col Ministro del Tesoro

col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica

e col Ministro delle Partecipazioni Statali

e dei disegni di legge (V. Stampati nn. 1037, 1153 e 1395)

d'iniziativa dei deputati ZANONE, BOZZI, STERPA (1037); CARLOTTO, ROMITA, MANFREDI *Manfredo*, SCAIOLA, SOBRERO, BALZARDI, CAVIGLIASSO (1153); RALLO, TRANTINO, SANTAGATI, MACALUSO, LO PORTO (1395)

*Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza
il 28 maggio 1982*

ONOREVOLI SENATORI. — Il problema della viabilità di grande comunicazione si pone all'attenzione del Governo e del Parlamento per una serie di considerazioni, prima fra tutte per la funzione che essa è chiamata a svolgere nel contesto più ampio dello sviluppo economico del Paese.

La revisione della politica dei trasporti, che in questi anni è stata molto approfondita, se da un lato ha imposto dimensionamenti cospicui al trasporto individuale su strada, sotto la spinta di una grave crisi energetica, e ha giustamente limitato le scelte in tale direzione, dall'altro ha inteso razionalizzare al massimo i vari sistemi di trasporto, preoccupandosi della loro complementarità, dell'efficienza da perseguire ai costi più contenuti, ed evitando altresì gli sprechi e le inopportune concorrenzialità.

Il sistema del trasporto viario, e segnatamente quello delle grandi comunicazioni, ha un ruolo ben definito in questa nuova concezione del trasporto, connesso soprattutto ad una politica rivolta al potenziamento turistico che per il nostro Paese ha rilevanza tutt'altro che marginale. In tale senso riveste un interesse significativo considerare che il presente disegno di legge, accanto alla realizzazione di alcune opere fondamentali, come l'ammodernamento dell'« Aurelia » nel tratto Grosseto-Livorno, o il completamento dell'autostrada Roma-L'Aquila-Teramo, si prefigge — anche se in misura più ridotta rispetto alle effettive esigenze — il miglioramento del flusso viario verso il Sud e le Isole, cioè proprio verso quella parte del territorio nazionale dove è più accentuato il malessere economico, e dove una rinnovata concezione di politica turistica e culturale potrà favorire un modello economico di sviluppo e di superamento degli squilibri.

In questa analisi di ordine generale non si possono certo omettere le valutazioni critiche, ripetutamente affiorate negli anni scorsi, circa la utilità di una rete autostradale notevolmente estesa nel nostro Paese

che, a fronte di costi di messa in opera e di esercizio sicuramente rilevanti, ha rischiato di servire una utenza in progressiva contrazione. Tema questo divenuto pressante dopo che l'inesorabile aumento dei prezzi petroliferi ha risospinto verso scelte di trasporto non più individualizzato ma collettive, assai più economiche. Tutto ciò ha avuto echi rilevanti anche nella politica dei trasporti urbani, associandosi al desiderio di un recupero dei centri storici alla dimensione umana.

Oggi la realtà del trasporto su strada nel nostro Paese si presenta in termini diversi. Esso infatti viene concepito come un sistema agile di collegamento con il resto dell'Europa, grazie al quale i flussi di interscambio commerciale e turistico sono fortemente aumentati. Ma viene anche riguardato come un sistema vasto ed efficiente capace di raccordare, all'interno del Paese stesso, gli altri modi di trasporto, cioè quello aereo, quello ferroviario e quello marittimo. In tale concezione, la rete di grande viabilità assolve in pieno anche a quel suo compito di complementarità di cui si parlava in precedenza, e che appare uno dei punti cardine di una moderna politica globale dei trasporti.

Tali concetti sono largamente recepiti nel disegno di legge in esame, che oltre tutto mantiene intatto il convincimento che l'attuale sistema di viabilità nel Paese è a un ottimo livello e che il problema essenziale è di garantire tale livello, limitandosi a prevedere il miglioramento di itinerari laddove la viabilità è insufficiente o i mezzi di trasporto alternativi risultino carenti, oppure a dare attuazione pratica ad impegni assunti con Paesi europei limitrofi come la Convenzione del 1972 con la Francia relativa al traforo del Fréjus.

Il disegno di legge si colloca anche in una prospettiva pluriennale con lo scopo di dare all'ANAS gli strumenti operativi per una azione programmata e a più lunga sca-

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

denza. Ciò risulta particolarmente utile, ove si consideri che esiste una scala di interventi da definire con progressione e tempestività anche in relazione alla realtà complessa del trasporto regionale e interregionale. È questo un altro non meno significativo aspetto della politica del trasporto su strada, che va sottolineato anche alla luce delle considerazioni che in tale settore sono state fatte di recente in vari incontri e convegni.

Nel complesso dunque, il piano decennale per la viabilità di grande comunicazione e il programma-stralcio previsti dal disegno di legge vogliono rispondere alle esigenze molteplici di una politica del trasporto viario finalizzata allo sviluppo economico del Paese e tale da qualificarsi per la sua tempestività evitando altresì dannose dispersioni di risorse.

* * *

Dopo questa succinta esposizione delle finalità perseguite con il provvedimento in esame, è doveroso dedicare una specifica attenzione ai contenuti più significativi del provvedimento stesso.

Gli articoli 1 e 2 rispondono pienamente a quella logica programmatica prima accennata che consente di inquadrare gli interventi futuri in una cornice di obiettivi prioritari.

Con il primo articolo si provvede innanzitutto a individuare il sistema viario di grande comunicazione indicando la sua articolazione e si demanda al Ministro dei lavori pubblici, sentite le regioni e il consiglio di amministrazione dell'ANAS, il compito di dare contenuti concreti al sistema mediante la predisposizione di un decreto di classificazione da sottoporre all'esame del Parlamento.

Tale articolo dunque è finalizzato all'individuazione precisa del sistema attuale. Il secondo articolo — al primo strettamente complementare nella sua dinamica — investe il Ministro dei lavori pubblici, sempre d'intesa con le regioni, del compito di elaborare — una volta delineato staticamente il sistema — il piano decennale della viabilità di grande comunicazione che dovrà

colmare, compatibilmente con le risorse finanziarie disponibili, le carenze infrastrutturali esistenti.

Gli interventi e le priorità che nel piano verranno individuati dovranno rispondere ai seguenti criteri generali (comma secondo dell'articolo 2):

- 1) completamento ed ammodernamento di itinerari di grande comunicazione;
- 2) realizzazione o ammodernamento di itinerari al servizio di infrastrutture portuali, aeroportuali, interportuali ed internodali;
- 3) miglioramento di itinerari per i quali non esistono sufficiente viabilità o mezzi di trasporto alternativo.

A questi criteri, da seguire rigorosamente nella definizione del piano, la Camera dei deputati si è preoccupata di aggiungere, al comma immediatamente successivo, un altro: quello della destinazione di una quota, non inferiore al 40 per cento del piano ai territori del Mezzogiorno.

Al riguardo mi sia consentita una riflessione per approfondire l'interessante argomento. Il principio enunciato con la disposizione in commento risponde pienamente alla esigenza di dotare il Mezzogiorno di infrastrutture la cui valenza politica trascende l'opera pubblica in quanto tale per agganciarsi a motivazioni e obiettivi senza dubbio più ampi.

Occorre infatti tenere ben presenti gli aspetti moltiplicatori e i benefici — anche tramite investimenti indotti — che nell'assetto del territorio una accorta e coordinata politica di investimenti in opere pubbliche immancabilmente produce, nonchè le implicazioni in termini occupazionali, e quindi sociali, ad essa intimamente connesse.

La Commissione ha unanimemente indicato la necessità di riservare una quota non marginale di investimenti in infrastrutture stradali al Sud per uscire dal limbo delle parole ed avviarsi sulla linea della concretezza che sola può rappresentare un contributo dello Stato, modesto ma significativo, per la soluzione di tanti problemi del Mezzogiorno. In questo spirito ha trovato consenso il motivato parere della Commissione parlamentare sugli interventi per

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

il Mezzogiorno che sottolinea come « il disegno di legge, pur recando all'articolo 2 un qualche riferimento alla riserva del 40 per cento a favore del Mezzogiorno, non richiama negli articoli successivi in alcun modo l'applicazione di detto criterio. Si prende atto dell'impegno del Ministro ad assicurare l'ambito di applicazione del 40 per cento riferendolo inequivocabilmente alla somma di 800 miliardi, anche se si ritiene che tale cifra sarà ineluttabilmente superata ».

Affinchè il disposto di legge non trovi limitata applicazione — perchè questa è una preoccupazione legittima — non va dimenticato che il piano decennale sarà sottoposto al Parlamento che avrà modo di verificare il rispetto delle volontà politiche dallo stesso espresse. In particolare desidero sottolineare che tale linea di tendenza è ben presente nell'azione del Governo. Va infatti ricordato che del piano triennale in corso di attuazione da parte dell'Azienda di Stato, sui 2500 miliardi, ben 1.500 miliardi — e cioè il 60 per cento — sono stati destinati al Sud, ai quali vanno poi aggiunti gli oltre 1.200 miliardi del piano della Cassa per il Mezzogiorno.

Va poi rilevato che già nel presente disegno di legge risultano individuazioni precise di opere da realizzare nel Sud — il completamento dell'itinerario Roma-L'Aquila-Teramo e Messina-Palermo — e che in sede di elaborazione del piano stralcio (quale anticipazione del piano decennale) l'ANAS intende destinare gran parte delle disponibilità esistenti alla continuazione dell'ammmodernamento radicale della SS 106 « Ionica » il cui tracciato interessa zone della Calabria, della Basilicata e della Puglia, ammodernamento in parte già eseguito con i fondi del piano triennale. Ciò consentirà all'utenza interessata una valida alternativa alla viabilità esistente lasciando impregiudicata la scelta relativa all'autostrada Taranto-Metaponto-Sibari (119 chilometri di lunghezza di progetto) che avrebbe dovuto costituire la prosecuzione ed il completamento meridionale dell'autostrada « Adriatica » (A-14). È da tener presente che il traffico sulla direttrice Taranto-Sibari (SS 106), cioè sul tratto di viabilità ordinaria — 124 chilometri — ubi-

cato in prossimità del tracciato autostradale di cui si sollecita la realizzazione, si è andato evolvendo negli ultimi dieci anni facendo registrare un incremento medio dell'80 per cento circa e passando da un traffico medio giornaliero di 6.000 veicoli circa ad un traffico medio giornaliero di 10.000 veicoli circa, con valori più alti vicino a Taranto e più bassi vicino a Sibari, ed una presenza di traffico merci che incide sul totale nell'ordine del 25 per cento.

Tornando al provvedimento in esame, a proposito del piano decennale di cui all'articolo 2, desidero evidenziare che, dopo aver sancito la verifica del piano stesso da parte del Parlamento, l'ultimo comma introduce un'ulteriore garanzia stabilendo che lo stato di attuazione ed il rispetto delle priorità sono sottoposti annualmente all'esame del Parlamento in sede di presentazione del bilancio di previsione dell'ANAS.

L'articolo 3 autorizza un programma stralcio di interventi sulla viabilità di grande comunicazione avente carattere prioritario, mentre l'articolo 4, per quanto concerne gli interventi da eseguire direttamente dall'ANAS, destina all'Azienda la somma di lire 800 miliardi, 300 dei quali sono dalla norma stessa vincolati a tre interventi giudicati indilazionabili sulla SS « Aurelia » nel tratto Grosseto-Livorno, sull'itinerario E-7 Orte-Cesena e sull'itinerario autostradale Roma-L'Aquila-Teramo.

Con l'articolo 5 si intende perseguire una politica di integrazione funzionale e finanziaria tra l'ANAS ed altri enti istituzionalmente o aziendalmente interessati alla viabilità primaria. A tal fine si autorizza l'Azienda di Stato ad adeguare la viabilità di adduzione ai trafori alpini, ai valichi di confine e quella al servizio delle grandi aree metropolitane per la cui realizzazione sia possibile un concorso finanziario significativo — almeno il 35 per cento della spesa prevista — da parte di Enti territoriali ed economici, nonchè di società concessionarie di trafori e di autostrade. A tale riguardo non è forse superfluo sottolineare che il primo intervento che, a termini dell'articolo in commento, l'ANAS potrà effettuare, riguarderà l'adeguamento ai traffici presenti e futuri della viabilità di adduzione al traforo

del Monte Bianco, notoriamente limitata nel tratto Aosta-Traforo.

L'articolo 6 — la cui matrice è il disegno di legge presentato alla Camera (n. 899) dal Ministro dei lavori pubblici — consente finalmente di onorare l'impegno formalmente assunto dallo Stato italiano nei confronti di quello francese sin dal 1972, di adeguare la viabilità esistente tra il traforo internazionale del Fréjus e la viabilità autostradale ad ovest di Torino. Impegno purtroppo non ancora assolto per le note difficoltà finanziarie ma non più procrastinabile in vista di una piena valorizzazione dell'importante infrastruttura realizzata — il traforo è in esercizio già dal 1980 — valorizzazione che tra l'altro è presupposto imprescindibile per l'ammortamento finanziario dei notevoli capitali investiti.

Pertanto con tale norma si dispone che l'ANAS realizzi il collegamento tra Bardonecchia e Rivoli, affidando in parte i lavori di costruzione alla società italiana concessionaria del traforo.

Ma la volontà politica non si ferma qui. L'intenzione è quella di consentire una razionalizzazione integrata tra collegamento viario e traforo e quindi tra ANAS e società concessionaria in vista di una attività futura in grado di coordinare meglio le iniziative da intraprendere nei confronti di tale importante bacino di traffico. Al fine di rendere più pregnante la presenza dell'Azienda con il medesimo articolo si prevede l'ingresso dell'ANAS nella società tramite partecipazione al suo capitale sociale nella misura non superiore al 40 per cento e fino a concorrenza della somma di lire 10 miliardi.

Subordinata all'assunzione di detta partecipazione è infine l'erogazione alla società di un contributo a fondo perduto di lire 40 miliardi a parziale copertura degli oneri supplementari dalla stessa sopportati per la realizzazione del traforo.

Agli oneri complessivi connessi all'attuazione dell'articolo in commento previsti nel periodo 1982-1985, si farà fronte mediante contrazione di mutui, anche con la BEI, fino al ricavo netto di lire 450 miliardi.

L'articolo 7, derogando al disposto dell'articolo 18-bis di cui alla legge n. 492 del

1975 consente il completamento di un'importante opera pubblica in Sicilia — il collegamento autostradale tra le città di Messina e Palermo — autorizzando i lavori nel tratto ancora mancante Rocca di Caprileone-Cefalù.

L'esecuzione dell'opera è affidata al Consorzio concessionario e il finanziamento, per una logica prevalsa in tema di concessioni autostradali in Sicilia che ricorderò in sede di commento dei successivi articoli 16 e 17, sarà a totale carico dello Stato.

Il completamento dell'E-1 (Messina-Palermo) rappresenta il riconoscimento della validità di una iniziativa che, promossa da Enti pubblici ed affidata per la realizzazione ad un Consorzio di soli enti pubblici, con la partecipazione maggioritaria della Regione siciliana, sopperisce a pluriennali carenze dello Stato nel settore della viabilità primaria.

La Messina-Palermo una volta completata, rappresenterà l'unico valido collegamento viario tra le due province in quanto l'attuale strada statale è per costituzione strutturalmente inadatta ad ospitare volumi di traffico quale quello odierno assicurando accettabili velocità di trasferimento. La Messina-Palermo, nella tratta già in esercizio e per quelle da realizzare, non sarà pertanto una alternativa alla strada statale, che come tale non esiste se non a livello di infrastruttura appena sufficiente a soddisfare le esigenze dei diversi comuni attraversati.

È previsto un primo stanziamento di 210 miliardi di lire, con la precisazione che alle ulteriori necessità si provvederà attraverso il piano decennale.

L'ultimo comma, infine, provvede a risolvere un problema contingente relativo alla SS 113, problema connesso all'attraversamento dell'abitato di Cefalù, consentendo in via transitoria il transito gratuito sull'autostrada tra i due svincoli di Cefalù.

Un ulteriore sblocco rispetto all'articolo 18-bis di cui alla legge n. 492 del 1975 è consentito, dal successivo articolo 8, a favore di alcune opere già affidate alla maggiore concessionaria italiana, la Società autostrade del gruppo IRI, consentendone così la realizzazione. Tali ope-

re sono il completamento della Milano-Napoli, attualmente interrotta a Roma, mediante la saldatura dei tronchi Roma-Firenze e Roma-Napoli; il completamento dell'autostrada dei Trafori mediante la realizzazione del tronco Stroppiana-Gravellona Toce e della diramazione per Sesto Calende; il completamento dell'autostrada Mestre-Vittorio Veneto attraverso la costruzione del tronco Vittorio Veneto-Pian di Vedoia in provincia di Belluno. Per tale ultima iniziativa, poi, non rientrando nella concessione originaria della Società autostrade, l'ultimo comma provvede a formalizzare la relativa concessione in deroga all'articolo 11 della legge 28 aprile 1971, n. 287, che, come è noto, ha sospeso l'affidamento di nuove concessioni autostradali. Da sottolineare infine che le ingenti risorse necessarie ai suddetti programmi costruttivi saranno reperite dalla società che si accollerà, quindi, nel proprio bilancio tutti gli oneri relativi.

L'intera esperienza, ormai venticinquennale, della Società autostrade ha ampiamente dimostrato il contributo fondamentale che una gestione equilibrata dei tronchi già in esercizio può fornire alla realizzazione di nuovi tronchi autostradali. In tale senso determinanti sono risultati a suo tempo sia la scelta di dare priorità alla realizzazione delle autostrade a più elevato traffico sia quella di affidare alla concessionaria IRI alcune vecchie autostrade, in precedenza gestite direttamente dall'ANAS, con il compito di adeguarle e ammodernarle.

Il programma di completamenti della rete della Società autostrade previsti nel provvedimento di legge può, com'è noto, essere realizzato dalla Società autostrade senza oneri aggiuntivi a carico dello Stato utilizzando le risorse potenziali che possono derivare in futuro dalla gestione della rete già in esercizio subordinatamente all'applicazione di un livello tariffario tendenzialmente allineato al tasso di inflazione annuo.

Se tale è l'impostazione relativa alla fattibilità economica del programma di completamenti, appare indispensabile assicurare le condizioni che consentano di perseguire il mantenimento del livello della tariffa sostanzialmente stabilito in termini reali, ciò che

può realizzarsi, tra l'altro, operando in modo da non dover registrare giustificate resistenze da parte dell'utenza nei confronti dei necessari periodici adeguamenti della tariffa stessa.

L'esperienza da tempo acquisita nella gestione dei tronchi a maggior traffico dimostra come l'utenza non rinunci all'utilizzo di un itinerario autostradale anche se il servizio reso sullo stesso si presenta in graduale peggioramento per i crescenti fenomeni di congestione indotti dall'aumentato volume di traffico. È evidente peraltro che su tali tronchi la concessionaria finisce per vendere un servizio qualitativamente diverso di anno in anno, comportandosi di fatto come certe imprese che dovendo contenere il costo dei propri prodotti talvolta ne modificano in senso peggiorativo le caratteristiche qualitative lasciando momentaneamente invariato il prezzo.

Nel caso di gestione di una rete autostradale interconnessa, l'impoverimento qualitativo del servizio investe tutte le percorrenze autostradali che utilizzano anche un solo limitato tratto congestionato con la conseguenza che appare ben difficile, in tali circostanze, pretendere il sostanziale allineamento del livello tariffario al tasso di inflazione.

Con il successivo articolo 9 si provvede ad avviare a soluzione, sebbene non a breve periodo, il grosso problema connesso alla mancata realizzazione dell'autostrada Livorno-Civitavecchia, già concessa alla Società autostrada tirrenica, ed i cui lavori non sono mai iniziati per una serie di difficoltà obiettivamente esistenti, tra le quali non ultima quella derivante dal notevole fabbisogno finanziario. L'articolo 9 pone dunque le premesse per la realizzazione dell'opera sia derogando all'articolo 18-bis di cui alla più volte citata legge n. 492 del 1975, sia prevedendo l'ingresso della Società autostrade nell'assetto societario dell'attuale concessionaria SAT, ingresso che dovrà consentire la assunzione da parte dell'IRI della maggioranza del pacchetto azionario della società.

Purtroppo obiettive motivazioni di carattere finanziario, nel quadro dell'intera economia del Paese, non consentono l'imme-

diato avvio dell'iniziativa, soprattutto in considerazione della rilevanza del relativo costo. Pertanto l'ultimo comma demanda all'Esecutivo il compito di predisporre un apposito disegno di legge con il quale si indicheranno le condizioni economiche e finanziarie relative alla realizzazione dell'infrastruttura.

Il disegno di legge di cui all'articolo 9 dovrà anche contemplare la autorizzazione alla realizzazione dell'autostrada Taranto-Metaponto-Sibari, in accordo con quelle considerazioni di ordine politico e sociale che ho fatto prima circa l'attenzione per il Mezzogiorno che il disegno di legge in esame deve esprimere.

Con l'articolo 10 si provvede ad allargare l'ambito operativo della Società autostrade, ampliandone lo scopo sociale già fissato legislativamente con l'articolo 6 della legge n. 385 del 1968, e ciò per sfruttare al meglio — anche all'estero — le notevoli qualità della maggiore concessionaria italiana, qualità acquisite attraverso un'esperienza ormai ultraventicinquennale.

L'articolo 11 è finalizzato, poi, alla soluzione di uno dei grossi problemi che affliggono ancora la nostra rete autostradale — la carenza strutturale sull'itinerario Torino-Savona — che tante preoccupazioni in termini di sicurezza del tracciato ha provocato finora. Da tempo il Governo ha individuato nelle radicali trasformazioni da apportare all'arteria il nodo principale da sciogliere. La Camera se ne è data carico ritenendo però che qualsiasi iniziativa al riguardo debba essere subordinata ad un mutato assetto proprietario della Società concessionaria, oggi interamente a capitale privato, al fine di sottolineare meglio l'interesse pubblico sotteso all'ammodernamento dell'opera.

L'articolo prevede la cessione da parte degli attuali azionisti del pacchetto azionario da ciascuno di essi detenuto fino a far raggiungere alla Società una maggioranza pubblica del 70 per cento da conseguire attraverso acquisizione delle azioni da parte di Enti pubblici anche territoriali e da parte di Società ad intero capitale pubblico, ivi compresa la Società autostrade.

Solo a seguito di tali operazioni si provvederà alle necessarie opere di ammodernamento da realizzarsi tramite il raddoppio dell'autostrada nel tratto Carmagnola-Priero-Altare e tramite altre opere tese al miglioramento della sicurezza dell'autostrada.

Si dà quindi per scontato l'ingresso maggioritario, nella Società concessionaria, della Società autostrade tant'è che l'ultimo comma già provvede a stanziare una prima somma di lire 20 miliardi per rimborsare la Società autostrade dell'acquisto delle azioni e per l'avvio della progettazione e dell'esecuzione delle opere, e che il successivo articolo 13, secondo comma, provvede a prorogare il periodo di concessione della Società autostrade medesima al fine di parreggiare gli oneri derivanti alla stessa dalla gestione anche della Società autostrade Torino-Savona s.p.a.

Anche con l'articolo successivo, il 12, si provvede a sanare una situazione anomala connessa alle tariffe di pedaggio sulla tangenziale di Napoli che, com'è noto, sono legislativamente bloccate. Tale decisione, scaturita nel 1978 in vista di un contenimento delle tariffe stesse per motivazioni socio-economiche dell'area napoletana, ha certamente creato una situazione di difficoltà finanziaria per la concessionaria che con i ricavi della gestione e quindi con gli introiti da pedaggio deve ammortizzare i notevoli investimenti effettuati.

Pertanto si dispone (primo comma) — perdurando le motivazioni che presiedettero al contenimento del livello tariffario — che le tariffe di pedaggio sulla tangenziale siano fissate nella misura del 40 per cento di quelle annualmente previste in applicazione della vigente disciplina convenzionale. Il secondo comma, inoltre, dà facoltà al Ministro dei lavori pubblici di sospendere o disporre l'applicazione parziale degli adeguamenti tariffari annuali. Con i commi successivi, quindi, si provvede a reintegrare la Società nei suoi fabbisogni annuali prescrivendo che le somme occorrenti per bilanciare a favore della Società gli effetti negativi impliciti nella fissazione di tariffe sociali, siano accollati all'erario dello Stato, e per esso all'ANAS.

Con l'articolo 13 si provvede a trasferire la proprietà dei pacchetti azionari delle Società tangenziale di Napoli e traforo del Monte Bianco alla Società autostrade e ciò al fine di operare all'interno del gruppo IRI la concentrazione in un'unica società delle attività di costruzione e di gestione nel campo delle autostrade e dei trafori oggi per l'appunto espletata dalle tre destinatarie della norma in commento. Con il secondo comma, a pareggio degli oneri derivanti alla Società autostrade dalla gestione dell'autostrada Torino-Savona, prevista dal precedente articolo 11, e della tangenziale di Napoli sancita dal primo comma dello stesso articolo 13, nonché dalla costruzione e dalla gestione del tronco Vittorio Veneto-Pian di Vedoia imposte dal precedente articolo 8, è accordata una proroga di 15 anni del periodo di concessione, la cui scadenza, dall'articolo 4 della legge n. 385 del 1968, è stabilita ora al 31 dicembre 2003.

L'articolo 14 contiene l'interpretazione rigorosa dell'articolo 18-bis di cui alla legge n. 492 del 1975, e ciò in presenza di incertezze ermeneutiche che non hanno finora consentito interventi di adeguamento, pur necessari, sulla rete esistente, quali corsie aggiuntive, connessioni viarie e raccordi dettati da motivazioni di sicurezza del traffico o di mantenimento del livello di servizio delle infrastrutture esistenti, interventi senz'altro esulanti dalla logica di blocco del legislatore del 1975.

Il medesimo articolo poi intende promuovere al massimo l'interconnessione diretta fra le varie autostrade con eliminazione quanto possibile spinta di barriere intermedie in vista di una organica e funzionale gestione della rete.

L'articolo 15 contiene misure particolarmente importanti per il riordino del settore autostrade, pur avvertendo che sarà comunque necessaria in futuro una legge generale di riassetto.

Con i primi due commi si proroga l'intervento sostitutivo del Fondo centrale di garanzia nel pagamento delle rate delle operazioni delle concessionarie pubbliche in difficoltà, intervento che la legge n. 389 del 1980 aveva limitato al 1980 e che la normati-

va in esame estende al 1981 e al 1982, e si rifinanzia il Fondo con lire 240 miliardi. Inoltre si rifinanzia con 80 miliardi l'ANAS per consentire alla stessa di sostituirsi alle concessionarie in difficoltà nel pagamento dei debiti residui di costruzione. Tali interventi costituiscono sempre debiti per i concessionari interessati e come tali andranno restituiti allo Stato in base a piani di rimborso che vengono previsti al quarto comma, da inglobarsi nei piani finanziari che le Società elaboreranno per giungere con la ANAS alla definizione, mediante gli atti aggiuntivi alle vigenti convenzioni da stipulare ai sensi del terzo comma, di tutti i rapporti connessi all'applicazione del provvedimento in esame.

A questo proposito c'è solo da rilevare che convenzionalmente potranno essere effettuati trasferimenti di concessioni di autostrade contigue da porre in essere mediante accorpamento volontario delle Società interessate e che i piani di rimborso cui prima facevo cenno saranno redatti conteggiando i debiti dei concessionari al netto dei versamenti allo Stato da ciascuno di essi effettuati, a termini di legge, da parte dei propri introiti da pedaggio.

Nei commi quinto e sesto, poi, viene confermata, pur con leggerissime modifiche, la situazione attuale in tema di tariffe di pedaggio sancendo definitivamente i principi di tendenziale uniformità tariffaria sull'intera rete e i sovrapprezzi di una e tre lire chilometro già esistenti, continuandosi a garantire con tali maggiori introiti — da versare allo Stato — una partecipazione diretta del settore alla risoluzione delle proprie difficoltà. Il settimo comma si è reso necessario per evitare sovrapposizione di norme e quindi ogni eventuale incertezza interpretativa in un tema così delicato e si è quindi sancita l'abrogazione dell'articolo 1 del decreto-legge n. 813 del 1978 che, pur con successive modificazioni e integrazioni, regola fino ad oggi la materia.

L'ottavo comma dà facoltà al Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro del tesoro, di procedere alla revisione e ristrutturazione del sistema delle tariffe di pe-

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

daggio ponendo quale unico limite quello che l'esercizio di tale facoltà non comporti alcuna riduzione nel preesistente gettito di introiti da pedaggio di ciascuna concessionaria; ciò al fine di non compromettere equilibri faticosamente raggiunti.

Infine, con il nono comma, si consente al Parlamento di verificare lo stato di attuazione del provvedimento in commento, e di seguire l'evolversi della situazione economica e finanziaria del settore autostradale, e si impone all'Esecutivo, in presenza di situazioni non risanate, l'obbligo di fornire proposte concrete che prevedano i trasferimenti delle concessioni a società di gestione a partecipazione pubblica oppure l'accorpamento delle società interessate con altre società concessionarie già operanti.

L'inosservanza dell'obbligo è sanzionata (ultimo comma) con la sospensione dei pagamenti da parte del Fondo in favore delle Società sovvenute dal Fondo stesso.

Gli articoli 16 e 17 sono finalizzati, con il precedente articolo 7, a razionalizzare la situazione dei Consorzi autostradali siciliani e delle infrastrutture loro concesse. Oltre al già ricordato completamento dell'itinerario Messina-Palermo sono preordinati sia alla costituzione di un Consorzio unico regionale cui trasferire le tre concessioni esistenti, sia allo sgravio a favore dei Consorzi esistenti dai pesanti carichi finanziari oggi in capo agli stessi.

Con ciò si sanerà una situazione altrimenti irrecuperabile e, con la fissazione di tariffe di pedaggio volte a fronteggiare in linea di massima i soli costi di esercizio, di manutenzione e di rinnovo, si contribuirà al mante-

nimento delle tariffe stesse nel quadro di una politica già prima indicata di incentivazione e di stimolo nei confronti del Mezzogiorno.

L'ultimo articolo, infine, il 18, costituisce un chiaro, anche se solo simbolico, riconoscimento della necessità di recuperare i ritardi, sia pure giustificati, accumulati in passato e testimonia la volontà politica di far presto per rendere operante la legge.

* * *

Questo è, nelle sue linee principali, il provvedimento all'esame che tende a conseguire numerosi obiettivi, alcuni a breve, altri a lunga scadenza. E poichè esso tratta di materia così articolata, potrà non risultare, ad un esame critico, perfetto e definitivo.

È convincimento del relatore tuttavia che troveranno largo consenso lo spirito che anima questo disegno di legge, la sua tempestività per le opere urgenti ed il suo intento di programmazione per quelle future.

Esso ha infine il pregio indiscutibile di muoversi nell'ambito di una saggia politica del trasporto, quale il Parlamento, il Governo, le forze politiche e sociali hanno ormai concordemente individuato come indispensabile per lo sviluppo economico del Paese.

È in questa consapevolezza che l'8ª Commissione ha dato mandato al relatore di sollecitare l'Assemblea ad approvare il disegno di legge nel testo trasmesso dalla Camera dei deputati.

VINCELLI, *relatore*

PARERE DELLA 1ª COMMISSIONE PERMANENTE

(AFFARI COSTITUZIONALI, AFFARI DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO
E DELL'INTERNO, ORDINAMENTO GENERALE DELLO STATO E DELLA
PUBBLICA AMMINISTRAZIONE)

(Estensore MANCINO)

7 luglio 1982

La Commissione, esaminato il disegno di legge, comunica di non avere nulla da osservare per quanto di competenza.

DISEGNO DI LEGGE

TITOLO I

PIANO DECENNALE PER LA VIABILITÀ
DI GRANDE COMUNICAZIONE

ART. 1.

Il sistema viario di grande comunicazione è composto:

- a) dalle autostrade, dai trafori alpini, dai raccordi autostradali;
- b) dalle strade che congiungono la rete viaria principale dello Stato con quella degli Stati limitrofi, da quelle che costituiscono le grandi direttrici del traffico nazionale, ivi comprese quelle della Sicilia e Sardegna;
- c) dai principali collegamenti interregionali e dalle strade di collegamento con i porti di prima categoria e gli aeroporti di particolare importanza.

Il Ministro dei lavori pubblici - Presidente dell'ANAS, sentite le regioni interessate ed il consiglio di amministrazione dell'ANAS, entro 90 giorni dall'entrata in vigore della presente legge presenta alle Camere, per acquisire il parere delle competenti Commissioni permanenti, uno schema di decreto di classificazione delle infrastrutture viarie di grande comunicazione.

Trascorsi 60 giorni dalla presentazione, il Ministro dei lavori pubblici - Presidente dell'ANAS adotta, con proprio decreto, entro i successivi 30 giorni, la classificazione di cui al precedente comma.

ART. 2.

Al fine di consentire la programmazione degli interventi nell'ambito delle risorse finanziarie disponibili, il Ministro dei lavori pubblici - Presidente dell'ANAS, sentite le regioni e il consiglio di amministrazione dell'ANAS, elabora il

piano decennale della viabilità di grande comunicazione, tenendo conto del decreto di classificazione previsto dal secondo e terzo comma del precedente articolo 1.

Ai fini della elaborazione di tale piano, gli interventi e le relative scale di priorità, anche in deroga alle disposizioni di cui all'articolo 11 della legge 28 aprile 1971, n. 287, e all'articolo 18-bis del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 16 ottobre 1975, n. 492, sono individuati sulla base dei seguenti criteri generali:

- 1) completamento ed ammodernamento di itinerari di grande comunicazione;
- 2) realizzazione o ammodernamento di itinerari a servizio di infrastrutture portuali, aeroportuali, interportuali ed intermodali;
- 3) miglioramento di itinerari per i quali non esistono sufficiente viabilità o mezzi di trasporto alternativo.

Una quota non inferiore al 40 per cento del piano è destinata alla viabilità dei territori di cui all'articolo 1 del testo unico delle leggi sugli interventi nel Mezzogiorno approvato con decreto del Presidente della Repubblica 6 marzo 1978, n. 218.

Al piano decennale così elaborato devono essere garantite adeguate basi finanziarie ed a tal fine il piano stesso è sottoposto, prima della presentazione alle Camere, al parere del CIPE.

Entro 12 mesi dall'entrata in vigore della presente legge, il piano decennale è presentato alle Camere per acquisire il parere delle competenti Commissioni permanenti. Nella stesura del piano decennale si tiene conto degli interventi in corso nella viabilità ANAS non inclusa nel sistema viario previsto dagli articoli 1 e 2 della presente legge e, alligate al piano decennale stesso, si trasmettono le relative previsioni per il triennio successivo alla data di inizio del piano.

Il Ministro dei lavori pubblici - Presidente dell'ANAS, ottenuto entro novanta giorni il parere delle competenti Commissioni permanenti, adotta con proprio decreto il piano decennale.

Per le modificazioni e le integrazioni che si rendessero necessarie, il Ministro dei lavori pubblici - Presidente dell'ANAS adotta i provvedimenti di sua competenza secondo la procedura prevista al comma precedente.

Lo stato di attuazione ed il rispetto delle priorità sono sottoposti annualmente all'esame del Parlamento in sede di presentazione del bilancio di previsione dell'ANAS.

ART. 3.

In deroga a quanto stabilito dagli articoli 1 e 2 della presente legge, è autorizzato per gli anni finanziari 1982-1987 un programma stralcio di interventi di viabilità di grande comunicazione avente carattere prioritario, secondo le indicazioni e i relativi stanziamenti previsti nel successivo titolo secondo.

Di tali interventi si terrà conto nella redazione del piano decennale di cui al precedente articolo 2.

TITOLO II PROGRAMMA STRALCIO

ART. 4.

Per gli anni finanziari 1982-1987 è stanziata la somma di lire 800 miliardi da iscriverne in quote annuali nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per essere assegnate all'ANAS. Con tali fondi, da impiegare secondo i criteri e le modalità di cui al precedente articolo 2, l'ANAS deve provvedere con priorità alla realizzazione delle seguenti opere:

a) completamento del tratto Grosseto-Livorno della strada statale Aurelia, per un importo di lire 100 miliardi;

b) completamento e miglioramento dei servizi di sicurezza dell'itinerario E7 Orte-Cesena, per un importo di lire 100 miliardi;

c) completamento dell'itinerario autostradale Roma-L'Aquila-Teramo, per un importo di lire 100 miliardi.

In deroga a quanto previsto dal quinto comma dell'articolo 2, il piano stralcio di cui al presente articolo, con osservanza di quanto previsto al terzo comma del medesimo articolo 2, viene presentato alle Camere, entro 30 giorni dall'entrata in vigore della presente legge, e trasmesso alle competenti Commissioni permanenti per il relativo parere. In detto piano stralcio il Ministro tiene conto in modo prioritario dell'integrazione necessaria per i lavori sulla strada statale Aurelia.

Per il completamento dell'itinerario autostradale Roma-L'Aquila-Teramo, il direttore generale dell'ANAS si avvale del parere della Commissione tecnico-finanziaria, costituita in applicazione dell'articolo 7 del decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 6 aprile 1977, n. 106, e 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 della gestione di detta autostrada.

All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo per il 1982 di lire 50 miliardi si provvede con corrispondente riduzione del capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per il medesimo esercizio finanziario. Con legge finanziaria si provvede alla modulazione della spesa per i successivi anni finanziari.

ART. 5.

L'ANAS è autorizzata, nel quadro di tutte le somme a sua disposizione, 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, per la cui realizzazione sia possibile un concorso finanziario significativo non inferiore al 35 per cento della previsione della spesa da parte di enti territoriali ed 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.

Tali interventi devono essere inquadrati nei programmi di cui agli articoli 1 e 2 della presente legge, e possono essere realizzati anche con fondi diversi da quelli del piano decennale.

ART. 6.

Per l'attuazione degli impegni assunti con la convenzione stipulata a Parigi il 23 febbraio 1972 tra la Repubblica italiana e la Repubblica francese, relativa al traforo del Fréjus e ratificata in data 8 marzo 1973, giusta la legge di autorizzazione 18 dicembre 1972, n. 878, l'ANAS provvede a realizzare il collegamento tra Bardonecchia e Rivoli e concorre ad assicurare i fondi necessari per far fronte ai maggiori oneri di costruzione del traforo rispetto a quelli originariamente previsti. A tali fini l'ANAS è autorizzata:

a) a realizzare i tronchi in nuova sede necessari per il collegamento di quelli già in costruzione tra Bardonecchia e Rivoli, affidando, mediante apposita convenzione, i lavori stessi alla Società italiana per il traforo autostradale del Fréjus (SITAF) nella misura non inferiore al 40 per cento del relativo costo;

b) ad assumere partecipazioni azionarie nella SITAF, sottoscrivendo azioni di nuova emissione per aumento del capitale sociale nella misura non superiore al 40 per cento del capitale stesso, anche in deroga all'articolo 2441 del

codice civile e fino a concorrenza della somma di lire 10 miliardi;

c) ad erogare a titolo di contributo a carico dello Stato alla predetta società e subordinatamente all'assunzione delle partecipazioni di cui alla precedente lettera b), nel biennio 1982-1983, l'ammontare complessivo di 40 miliardi di lire a parziale copertura degli oneri suppletivi risultanti dal piano finanziario aggiornato per la realizzazione del traforo;

d) a promuovere iniziative volte a reperire fondi atti ad assicurare nella fase gestionale il miglior livello di servizio della infrastruttura, ivi compreso l'eventuale affidamento in concessione dell'esercizio e l'applicazione di relative particolari tariffe di pedaggio.

Per far fronte agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo, l'ANAS è autorizzata a contrarre mutui, anche obbligazionari, in Italia o all'estero, anche con la Banca europea per gli investimenti, per l'ammontare netto di 450 miliardi di lire da ripartire nel periodo 1982-1985. Le rate di ammortamento per capitale ed interessi dei mutui di cui sopra sono poste, a partire dall'esercizio finanziario 1983, a carico del bilancio dello Stato.

All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo per il 1982, valutato in lire 10 miliardi, si provvede con corrispondente riduzione del capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per il medesimo esercizio finanziario.

ART. 7.

In deroga alla disposizione di cui all'articolo 18-bis del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 16 ottobre 1975, n. 492, il Consorzio per l'autostrada Messina-Palermo è autorizzato, in attesa della costituzione di un consorzio unico, ad iniziare, sulla base di progetti esecutivi aggiornati, la realizzazione del completamento dell'itinerario autostradale Messina-

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Palermo tra Rocca di Caprileone e Cefalù, nei limiti degli stanziamenti che verranno acquisiti. A tale fine viene stanziato per gli anni finanziari 1982-1984 l'importo di lire 210 miliardi, che sarà iscritto nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, per essere assegnato all'ANAS, che provvede alla erogazione al Consorzio in relazione all'andamento dei lavori.

All'onere derivante per il 1981 ed il 1982 rispettivamente di lire 10 miliardi per ciascun esercizio si provvede con corrispondenti riduzioni dei capitoli 9001 dello stato di previsione del 1981, in attuazione dell'articolo 10 della legge 5 agosto 1978, n. 468, nonché del 1982 della spesa del Ministero del tesoro. Con legge finanziaria si provvede alla modulazione della spesa per i successivi anni finanziari.

Alle ulteriori necessità si provvederà attraverso l'inserimento nel piano decennale.

Al fine di evitare che il flusso di traffico della strada statale n. 113 Palermo-Messina si svolga attraverso il centro abitato di Cefalù, fino al completamento dell'autostrada Palermo-Messina è consentita l'utilizzazione, a titolo gratuito, del tratto dell'autostrada Palermo-Messina compreso fra i due svincoli di Cefalù.

ART. 8.

In deroga alla disposizione di cui all'articolo 18-bis del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 16 ottobre 1975, n. 492, la Società autostrade S.p.A. è autorizzata a realizzare le seguenti opere:

a) completamento dell'autostrada Milano-Napoli mediante la costruzione del collegamento autostradale tra il ramo nord Milano-Roma ed il ramo sud Roma-Napoli;

b) completamento dell'autostrada Voltri-Gravellona Toce e rispettive diramazioni mediante la costruzione del tronco Stroppiana-Gravellona Toce con diramazione per Sesto Calende;

c) completamento dell'autostrada Mestre-Vittorio Veneto con la costruzione del tronco Vittorio Veneto-Pian di Vedoia in provincia di Belluno.

In deroga all'articolo 11 della legge 28 aprile 1971, n. 287, la concessione per la costruzione e l'esercizio del tronco Vittorio Veneto-Pian di Vedoia (Belluno) quale proseguimento dell'autostrada Mestre-Vittorio Veneto è assentita alla Società autostrade S.p.A.

ART. 9.

In deroga alla disposizione di cui all'articolo 18-bis del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 16 ottobre 1975, n. 492, la SAT S.p.A. è autorizzata a realizzare l'autostrada Livorno-Grosseto-Civitavecchia, nei limiti degli stanziamenti che verranno acquisiti.

Al fine di poter ottenere i benefici della presente legge, la SAT S.p.A. deve provvedere a deliberare un aumento del capitale sociale, che sarà interamente sottoscritto dalla Società autostrade S.p.A. entro i successivi sei mesi. Detto aumento deve essere di importo tale che la somma delle partecipazioni azionarie pubbliche ammonti almeno al 70 per cento del capitale della SAT S.p.A., considerandosi fra esse compresa, a tutti gli effetti, la partecipazione della Società autostrade S.p.A., che non potrà essere comunque inferiore al 51 per cento del medesimo capitale sociale.

Il Governo predisporrà un apposito disegno di legge con il quale saranno indicate le condizioni economiche e finanziarie relative alla realizzazione dell'autostrada di cui al primo comma.

ART. 10.

L'articolo 6 della legge 28 marzo 1968, n. 385, è sostituito dal seguente:

«La società concessionaria avrà per scopo sociale:

a) la costruzione e l'esercizio o il solo esercizio delle autostrade ad essa as-

sentite in concessione a norma di specifici provvedimenti di legge;

b) l'acquisizione di partecipazioni azionarie in società concessionarie di infrastrutture autostradali o di trafori a pedaggio, a condizione che sussista per esse l'equilibrio economico di gestione, da conseguirsi anche attraverso proroghe del periodo concessionale, adeguamenti straordinari del livello tariffario ed eventuali apporti finanziari dello Stato;

c) lo svolgimento, in Italia ed all'estero, di attività di studio, di consulenza, di assistenza tecnica e di progettazione in campo stradale per conto terzi e la partecipazione in enti aventi fini analoghi.

In caso di scioglimento della società per raggiunto scopo sociale o per qualsiasi altra causa, dovranno essere devolute, con apposita norma statutaria, al bilancio dello Stato, oltre a tutte le attività reversibili, la quota non utilizzata dell'accantonamento di cui al punto i) dell'articolo precedente ».

ART. 11.

Gli azionisti della Società autostrada Torino-Savona S.p.A. possono, entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, cedere alla Società autostrade S.p.A. la proprietà del pacchetto azionario da ciascuno di essi detenuto, contro pagamento di un prezzo pari al 50 per cento del valore nominale delle azioni sottoscritte e versate, quale risultante dal bilancio al 31 dicembre 1980.

Quando, a seguito di tali operazioni, il pacchetto azionario della Società autostrada Torino-Savona S.p.A. risulterà almeno per il 70 per cento in possesso di enti pubblici, enti pubblici territoriali e società ad intero capitale pubblico, ivi compresa la Società autostrade S.p.A., l'ANAS è autorizzata a stipulare con la Società autostrada Torino-Savona S.p.A. una nuova conven-

zione. Tale convenzione deve prevedere tra l'altro:

a) la predisposizione del progetto esecutivo delle opere per la realizzazione della seconda carreggiata nei tratti Carmagnola-Priero e Priero-Altare, con priorità per il tratto Priero-Altare, nonché per il miglioramento della sicurezza dell'autostrada;

b) l'aggiornamento del piano finanziario, con inclusione degli oneri conseguenti all'investimento previsto per le opere di cui alla precedente lettera a);

c) l'impegno della concessionaria a realizzare, anche gradualmente, in deroga agli articoli 11 della legge 28 aprile 1971, n. 287, e 18-bis del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 16 ottobre 1975, n. 492, le opere di raddoppio e quelle di miglioramento della sicurezza, nei limiti di copertura consentiti dalle risultanze degli aggiornamenti del piano finanziario e dalla erogazione di contributi a carico dello Stato.

Per il rimborso alla Società autostrade S.p.A. dell'onere derivante da quanto disposto dal primo comma del presente articolo, nonché per l'erogazione di un primo contributo alla società concessionaria dell'autostrada Torino-Savona per la progettazione e l'avvio della realizzazione delle opere previste alla lettera a) del secondo comma del presente articolo, è autorizzata la spesa di 20 miliardi di lire per l'anno 1983 da iscriverne a carico del capitolo 505 del bilancio dell'ANAS, autorizzando l'Azienda stessa a impegnare la somma sin dal 1982.

ART. 12.

Con decorrenza dalla data di entrata in vigore della presente legge le tariffe di pedaggio sulla tangenziale di Napoli sono fissate nella misura del 40 per cento di quelle annualmente previste in applicazione della vigente normativa di convenzione.

Il Ministro dei lavori pubblici - Presidente dell'ANAS può sospendere o disporre l'applicazione solo parziale degli adeguamenti tariffari annuali di cui al precedente comma; in tale caso compete alla società concessionaria il rimborso da parte dell'ANAS dei relativi minori introiti da pedaggio.

Alla Società tangenziale di Napoli S.p.A., a parziale copertura dei minori introiti per l'esercizio 1982 derivanti dal ridotto livello tariffario rispetto a quello previsto dalla vigente normativa di convenzione, viene erogato un contributo di lire 30 miliardi, da iscrivere a carico del capitolo 505 del bilancio dell'ANAS per il medesimo esercizio finanziario.

Per gli esercizi finanziari 1983 e successivi, l'ANAS è autorizzata ad iscrivere nel proprio bilancio preventivo le somme annualmente dovute alla Società tangenziale di Napoli S.p.A., quale integrazione dei minori introiti di pedaggio derivanti dal ridotto livello tariffario effettivamente applicato in attuazione del disposto dei primi due commi del presente articolo.

Nella determinazione del contributo di cui al comma precedente si tiene conto del beneficio economico conseguito dal bilancio della Società autostrade S.p.A. per effetto della proroga di cui al secondo comma dell'articolo 13 della presente legge, limitatamente alla quota di esso destinata alla compensazione degli oneri della gestione della partecipazione al capitale della Società tangenziale di Napoli S.p.A. e determinata in applicazione del disposto del terzo comma dello stesso articolo.

ART. 13.

Entro 12 mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge la proprietà dei pacchetti azionari delle Società tangenziale di Napoli S.p.A. e traforo del Monte Bianco S.p.A. detenuta da società del gruppo IRI è trasferita alla Società autostrade S.p.A. contro pagamento di una somma pari al valore nominale delle azioni, quale risultante dal bilancio al 31 dicembre 1980 di ciascuna società.

Alla Società autostrade S.p.A. è accordata la proroga di quindici anni del periodo di concessione di cui all'articolo 4 della legge 28 marzo 1968, n. 385, a paraggio degli oneri della gestione delle Società autostrada Torino-Savona S.p.A. e tangenziale di Napoli S.p.A., nonché per il completamento e la gestione del tronco Vittorio Veneto-Pian di Vedoia quale prolungamento dell'autostrada Mestre-Vittorio Veneto.

Con apposito atto aggiuntivo alla vigente convenzione, da stipularsi entro 12 mesi dall'entrata in vigore della presente legge, sono concordate tra l'ANAS e la Società autostrade S.p.A. le percentuali convenzionali di attribuzione del beneficio economico conseguito dal bilancio di detta società per effetto della proroga del periodo di concessione disposta dal precedente comma.

ART. 14.

Fermo restando quanto disposto dai precedenti articoli della presente legge, la sospensione della costruzione di nuove autostrade, tratte autostradali e trafori, disposta dall'articolo 18-bis del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 16 ottobre 1975, n. 492, deve intendersi riferita ai soli lavori di primo impianto, con esclusione degli eventuali successivi interventi di adeguamento, tra i quali la realizzazione di corsie aggiuntive, di connessioni viarie e di raccordi che sia richiesta da esigenze relative alla sicurezza del traffico o al mantenimento del livello di servizio.

L'ANAS dovrà promuovere entro il 1983 le iniziative atte a conseguire al più presto l'unificazione degli attuali sistemi di esazione dei pedaggi, da parte delle società concessionarie interessate, allo scopo di assicurare, nel quadro di una organica e funzionale gestione dell'intera rete autostradale, la interconnessione diretta tra le diverse autostrade e tratti autostradali, con la conseguente eliminazione di barrie-

re intermedie, per un costante adeguato miglioramento del servizio reso alla utenza.

ART. 15.

In attesa della legge di riordino del settore autostradale ed in pendenza del perfezionamento degli atti aggiuntivi di cui al successivo terzo comma, l'intervento del Fondo centrale di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane di cui all'articolo 1 della legge 23 luglio 1980, n. 389, e successive modificazioni e integrazioni, è prorogato al 31 dicembre 1982. Per tale intervento è assegnata al Fondo centrale di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane per gli esercizi 1981 e 1982 la somma di lire 240 miliardi. Per far fronte inoltre all'ulteriore accertato fabbisogno di lire 80 miliardi connesso all'applicazione dell'articolo 4 della legge 23 luglio 1980, n. 389, è assegnata all'ANAS per l'anno finanziario 1982 una somma di pari importo.

All'onere complessivo di lire 320 miliardi si provvede:

a) per lire 100 miliardi, con corrispondente riduzione del capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1981 del Ministero del tesoro;

b) per lire 100 miliardi, con corrispondente riduzione del capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1982 del Ministero del tesoro;

c) per lire 120 miliardi, a valere sulle disponibilità esistenti ed in formazione sul conto corrente infruttifero denominato conto speciale per il ripianamento degli squilibri economici degli enti autostradali di cui all'articolo 1 del decreto-legge 23 dicembre 1978, n. 813, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 19 febbraio 1979, n. 51, e successive modificazioni e integrazioni.

Per accedere ai benefici previsti dalla presente legge, entro sei mesi dalla data

di entrata in vigore della stessa sarà stipulato con ciascun ente concessionario di autostrade e di trafori, ad eccezione dei Consorzi per l'autostrada Messina-Palermo, per l'autostrada Messina-Catania e per l'autostrada Siracusa-Gela, un atto aggiuntivo alla vigente convenzione che preveda gli adeguamenti alle disposizioni contenute nella presente legge, nonché la regolamentazione di tutti i rapporti connessi ad eventuali trasferimenti di concessioni di autostrade contigue, da porre in essere mediante accorpamento volontario delle società interessate, ivi compresa la realizzazione, in analogia e ad estensione di quanto disposto al precedente articolo 14, dei completamenti delle opere previste dalle concessioni originarie.

I piani di rimborso allo Stato dei debiti di cui all'articolo 5 della legge 23 luglio 1980, n. 389, da parte dei concessionari, al netto dei versamenti da ciascuna società effettuati ai sensi dell'articolo 1 del decreto-legge 23 dicembre 1978, n. 813, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 19 febbraio 1979, n. 51, e successive modificazioni ed integrazioni, saranno articolati sulla base di quote annue rapportate alle previste risorse derivanti dalla gestione. I concessionari debitori sono tenuti a versare al Fondo centrale di garanzia, entro il 31 dicembre di ciascun anno, l'intera quota prevista in piano finanziario a titolo di rimborso del debito verso lo Stato.

Con decorrenza dall'entrata in vigore della presente legge, sulla rete autostradale in concessione, ad eccezione delle autostrade assentite al consorzio unico siciliano di cui al successivo articolo 16, alla Società tangenziale di Napoli S.p.A. e alla Società autostrade meridionali S.p.A.:

a) non possono essere applicate tariffe inferiori a quelle previste nel sistema tariffario in vigore sulla rete della Società autostrade S.p.A.;

b) fino all'emanazione della legge di riordino del settore autostradale è istituito sulle tariffe di pedaggio un sovrapprezzo di una lira a chilometro per

i motoveicoli, le autovetture, gli autobus ed i veicoli merci fino a 25 quintali di portata o fino a due assi; di tre lire a chilometro per i veicoli merci oltre 25 quintali di portata o superiori a due assi.

I maggiori introiti da pedaggio derivanti dall'eventuale eccedenza delle tariffe effettivamente applicate rispetto a quelle previste in convenzione, nonché dai sovrapprezzi di cui al comma precedente, devono essere versati sul conto corrente infruttifero denominato conto speciale per il ripianamento degli squilibri economici degli enti autostradali di cui all'articolo 1 del decreto-legge 23 dicembre 1978, n. 813, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 19 febbraio 1979, n. 51, e successive modificazioni ed integrazioni, fino alla copertura degli interventi di cui al primo comma, e, successivamente, al Fondo centrale di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane secondo modalità che saranno stabilite con apposito decreto del Ministro del tesoro, e saranno dal Fondo stesso impiegati per il pagamento delle rate dei mutui e delle obbligazioni emesse dalle società concessionarie autostradali di cui all'articolo 5 del decreto-legge 31 luglio 1981, n. 414, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 2 ottobre 1981, n. 544, e rimaste insolute.

Con decorrenza dall'entrata in vigore della presente legge è abrogato l'articolo 1 del decreto-legge 23 dicembre 1978, n. 813, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 19 febbraio 1979, n. 51, come modificato dall'articolo 1 del decreto-legge 30 dicembre 1979, n. 661, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 29 febbraio 1980, n. 32.

Con la presentazione del piano di cui all'articolo 2 della presente legge il Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro del tesoro, potrà procedere alla revisione e ristrutturazione del sistema delle tariffe di pedaggio. Tale revisione e ristrutturazione non dovrà comportare al-

cuna riduzione nel preesistente gettito di introiti di pedaggio di ciascuna concessionaria.

In vista dell'emanazione della legge di riordino del settore autostradale, il Ministro dei lavori pubblici - Presidente dell'ANAS ed il Ministro del tesoro presenteranno al Parlamento entro il 30 giugno 1983 una relazione sullo stato di attuazione della presente legge e sulla situazione economica e finanziaria del settore autostradale, e, qualora le risultanze dei piani finanziari di cui ai precedenti commi facciano riscontrare per talune società concessionarie tra quelle indicate all'articolo 5 del decreto-legge 31 luglio 1981, n. 414, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 2 ottobre 1981, n. 544, insufficienti coperture dell'indebitamento in essere, forniranno proposte che prevedano l'immediato trasferimento delle relative concessioni ad una o più società di gestione a partecipazione pubblica, o, in alternativa, il loro accorpamento con società concessionarie già operanti.

Ove tali proposte non venissero formulate entro i termini previsti e fino a quando non saranno definiti i provvedimenti legislativi e amministrativi all'uopo necessari, il Fondo centrale di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane sospenderà i pagamenti in favore delle società sopra indicate.

ART. 16.

Il Ministro dei lavori pubblici, entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge, è autorizzato a ricercare intese con la Regione siciliana per la costituzione di un consorzio unico di enti pubblici cui trasferire le concessioni relative alle autostrade assentite ai Consorzi per l'autostrada Messina-Catania, per l'autostrada Messina-Palermo e per l'autostrada Siracusa-Gela. Tale consorzio dovrà:

a) essere costituito con partecipazione maggioritaria della Regione siciliana ed

avere come scopi il completamento dei lavori di costruzione non ancora realizzati, nonché l'esercizio dell'intera rete assentita in concessione;

b) succedere in tutti i rapporti giuridici posti in essere dai suindicati Consorzi;

c) costituire il proprio fondo di dotazione con i fondi di dotazione dei singoli Consorzi autostradali; tale fondo non dovrà essere rimborsato alla scadenza della concessione;

d) determinare le tariffe di pedaggio in modo da consentire almeno la copertura dei costi di esercizio, di manutenzione e di rinnovo degli impianti.

La convenzione che regolerà i rapporti tra l'ANAS e la Regione siciliana per la definizione di tali intese sarà approvata dal Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro del tesoro, sentiti il consiglio di amministrazione dell'ANAS ed il Consiglio di Stato.

ART. 17.

Sono da ritenersi corrisposte a titolo di contributo a carico dello Stato le somme già pagate e da pagarsi per conto dei Consorzi per l'autostrada Messina-Paler-

mo, per l'autostrada Messina-Catania e per l'autostrada Siracusa-Gela:

a) dall'ANAS, per gli interventi svolti e da svolgere in applicazione dell'articolo 2 del decreto-legge 23 dicembre 1978, n. 813, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 19 febbraio 1979, n. 51, dell'articolo 4 della legge 23 luglio 1980, n. 389, nonché del primo comma dell'articolo 15 della presente legge;

b) dal Fondo centrale di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane, sia per gli interventi di cui agli articoli 1 e 2 della legge 23 luglio 1980, n. 389, ivi compresi quelli di cui al primo comma dell'articolo 15 della presente legge, sia per gli interventi svolti in applicazione dell'operatività della garanzia fidjussoria dello Stato.

Lo stanziamento relativo alle rate di ammortamento dei mutui stipulati entro il 31 dicembre 1979, con scadenza successiva al 31 dicembre 1982, dai Consorzi per l'autostrada Messina-Palermo, per l'autostrada Messina-Catania e per l'autostrada Siracusa-Gela, è annualmente autorizzato, con apposita disposizione, dalla legge di approvazione del bilancio.

ART. 18.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.