

# SENATO DELLA REPUBBLICA

V LEGISLATURA

(N. 670)

## DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Lavori Pubblici

(MANCINI)

di concerto col Ministro del Tesoro

(COLOMBO EMILIO)

e col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica

(PRETI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 26 MAGGIO 1969

### Modifiche ed integrazioni alla attuale legislazione autostradale

ONOREVOLI SENATORI. — La concessione per la costruzione e l'esercizio delle autostrade a pedaggio affidate a Enti pubblici e privati — fatta eccezione per quelle affidate alla società « Autostrade » del gruppo IRI, in virtù dello articolo 16 della legge n. 729 e dell'articolo 1 della legge 28 marzo 1968, n. 385 — è disciplinata dalle leggi 21 maggio 1955, n. 463, e 24 luglio 1961, n. 729, e loro successive modificazioni e integrazioni.

Le disposizioni legislative di cui sopra disciplinano in maniera difforme gli elementi delle relative concessioni; a ciò è da aggiungere, tra l'altro, che numerose concessioni ricadono addirittura in regimi legislativi diversi, per tronchi ancorchè contigui, perchè assentite in tempi successivi.

Le principali differenziazioni, proprie dei due fondamentali regimi legislativi, sono rappresentate dalle diverse forme di contribuzione ad opera dello Stato, erogate per alcuni enti *una tantum*, per gli altri in una percentuale trentennale sul costo complessivo delle opere e nell'uno e nell'altro caso in misura diversa da ente ad ente; dalle forme di devoluzione allo Stato delle eccedenze di pedaggio; dalla differente modificabilità, ancorchè limitata, delle convenzioni; dai benefici tributari, previsti in ben diversa misura; dalle forme di pubblicità, ammessa ed inserita nelle convenzioni e nei relativi piani finanziari per le autostrade concesse con la legge n. 729; dalla disuniformità delle classi tariffarie.

L'opportunità di procedere ad una revisione della disciplina di cui detti enti sono oggetto, ed a cui si riferisce il disegno di legge che si presenta, è dettata poi dai numerosi problemi e dalle sopravvenute difficoltà che sono venuti a proporsi per tutti gli enti concessionari di autostrade, e che per la società « Autostrade » del gruppo IRI, hanno trovato recente soluzione con la legge 28 marzo 1968, n. 385.

Tali problemi e tali difficoltà variano a seconda che si abbia riguardo alle autostrade in costruzione od a quelle in esercizio.

Per i concessionari aventi tronchi autostradali in costruzione essi riguardano essenzialmente quelli connessi con gli elementi di costo, e cioè i costi di costruzione ed i costi finanziari.

Le principali cause di tali aumenti vanno ricercate nel sopravvenire di elementi del tutto straordinari ed imprevedibili al momento dell'assentimento delle concessioni e dell'approvazione dei progetti iniziali e dei relativi piani finanziari.

Per quanto riguarda quelle dovute all'aumento dei costi di costruzione, esse possono essere esemplificate da nuove varianti tecniche rese necessarie nel corso dei lavori; da modifiche di tracciato richieste e ritenute necessarie sia per il funzionamento delle opere, sia per soddisfare riconosciute e sentite esigenze di enti locali; da maggiori costi di esproprio, a seguito di intervenuti mutamenti nelle destinazioni d'uso dei terreni espropriandi, tra l'epoca dei primi progetti approvati e quella delle effettive espropriazioni; da nuove esigenze tecnico-costruttive, sia per l'aumento del livello di sicurezza delle infrastrutture, sia per l'irrobustimento delle pavimentazioni; da un miglioramento delle opere concesse; da nuove opere disposte; da nuovi impianti e servizi, non previsti, di notevole costo quali l'automazione dei servizi di esazione dei pedaggi; dall'istituzione di servizi complementari, atti a migliorare sempre più l'assistenza ed il *confort* dell'utenza; da impianti di telecomunicazioni; dalla loro influenza sui costi di gestione; eccetera; nell'aumento infine più che proporzionale delle spese generali

che includono i costi di progettazione e di direzione lavori, essenzialmente costituiti da spese di mano d'opera rilevantemente cresciute nel frattempo.

Quanto ai costi finanziari, si osserva come gli enti concessionari debbano per la quasi totalità ricorrere a prestiti ad un tasso di molto superiore al 6,50 per cento posto a base dei piani finanziari di concessione, tasso che avrebbe dovuto corrispondere ad un approvvigionamento dei capitali per mezzo di prestiti obbligazionari da collocare direttamente sul mercato e che al momento della formulazione dei piani finanziari presentava condizioni particolarmente favorevoli per questo tipo di operazioni.

Ma queste condizioni mutarono presto ed il Comitato interministeriale per il credito e risparmio autorizzò i prestiti obbligazionari solo per pochi concessionari e per importi limitati, con vincolo dell'assorbimento fra soci e con divieto di offerta al pubblico attraverso gli sportelli bancari, peraltro raggiungendosi costi ben superiori al 6,50 per cento.

La maggior parte dei finanziamenti a lungo termine fu peraltro ottenuta attraverso i grandi istituti statali specializzati nella raccolta sul mercato dei capitali, prevalentemente tramite il Crediop, con un costo che ha sempre superato l'8 per cento.

Come conseguenza si è avuto che il complesso degli investimenti effettivi è risultato assai superiore alle previsioni riportate nei piani finanziari allegati alle convenzioni, ai quali restano invece tuttora formalmente ancorati i provvedimenti relativi all'approvvigionamento dei capitali per l'esecuzione di tali opere.

Altre difficoltà si sono manifestate nell'attuale forma di liquidazione dei contributi dello Stato a causa dell'inevitabile sfasamento tra la effettiva spesa sostenuta per le costruzioni e quella risultante dai progetti approvati, ai quali si riferisce la certificazione per l'ammissione al contributo dello Stato, e ciò in quanto l'approvazione delle perizie di varianti e suppletive per gli adattamenti progettuali volta a volta imposti dalle emerse difficoltà esecutive difficilmente riesce a coincidere con il normale

andamento tecnico dei lavori. A ciò viene ad aggiungersi la mancanza di compensazione, in pendenza dei decreti di approvazione delle perizie di assestamento, tra maggiori costi (rispetto agli approvati) per singoli lotti o tronchi e minori costi incontrati in altri lotti o tronchi.

Viene quindi ritenuto opportuno pervenire anche per quanto riguarda la procedura di certificazione, al suo massimo possibile snellimento.

\* \* \*

Per quel che concerne i problemi delle autostrade già in esercizio essi traggono origine dal fatto che i piani economico-finanziari degli enti concessionari, allegati alle convenzioni, elaborati negli anni '50, non hanno più alcun riferimento alla realtà attuale.

In particolare è da sottolineare il forte aumento intervenuto, rispetto ai piani finanziari di concessione, nella valutazione degli introiti in conseguenza dell'elevato divario verificatosi fra incremento effettivo del traffico autostradale ed incremento di piano finanziario.

A tale forte aumento dei traffici ha però corrisposto nello stesso tempo una notevole lievitazione di tutte le categorie di costi, tanto dei costi di costruzione, dovuta sia all'aumento dei prezzi, sia ai maggiori oneri conseguenti alle maggiori opere eseguite, quanto, e soprattutto, all'aumento delle spese di esercizio e di gestione rispetto a quelle preventivate, dovute all'aumento del numero degli addetti e delle relative retribuzioni ed alla maggiore incidenza dei costi-Km per la manutenzione ordinaria e straordinaria. Per fronteggiare tali maggiori traffici inoltre gli enti hanno già dovuto affrontare spese indilazionabili: nello stesso tempo è indispensabile, per assicurare sempre più un maggior livello di servizio, che essi provvedano nel più breve tempo ad una serie di nuovi tipi di ammodernamenti, fra i quali ai fini di una più elevata sicurezza si impone l'installazione di idonee barriere sullo spartitraffico.

Altro elemento di disequilibrio nelle attuali situazioni degli enti concessionari, aventi autostrade in esercizio e ricadenti per l'affidamento concessionale nell'ambito della legge 21 maggio 1955, n. 463, è poi l'attuale meccanismo di devoluzione allo Stato.

Tale meccanismo, a suo tempo fissato in base al presupposto della stabilità degli elementi economici delle gestioni autostradali, dimostratasi fallace, stabili la devoluzione di un'aliquota non inferiore alla percentuale del contributo assegnato dallo Stato e ciò sul gettito lordo dei diritti di pedaggio eccedenti quelli originariamente previsti nei piani finanziari inseriti nelle convenzioni.

Prescindendo pertanto dall'andamento reale delle gestioni e non considerando le sopravvenute lievitazioni dei costi, tale normativa evidentemente non può rispondere più ai criteri ai quali fu ispirata.

Il rimedio alla situazione innanzi esposta è stato ravvisato nel provvedimento legislativo che si propone e con il quale si regola più completamente ed organicamente l'intera materia, soprattutto unificando il più possibile le attuali discipline di concessione.

Tale provvedimento non solo rispecchia appieno, e con i necessari adattamenti, le soluzioni già accolte per la società « Autostrade » del gruppo IRI con la legge 28 marzo 1968, n. 385, ma ripropone le conclusioni cui un'apposita commissione, nominata con decreto del Ministro dei lavori pubblici in data 18 maggio 1967, è pervenuta nello scorso gennaio, dopo approfondito esame dei problemi che interessano i succitati enti concessionari.

Il ricorso a disposizioni di legge non esclude il ricorso all'attività amministrativa, come risulterà chiaramente dall'esame dei singoli articoli, ma detta attività rappresenterà solo lo strumento applicativo e pattizio, rendendosi necessario procedere alle opportune modifiche delle convenzioni per armonizzare le stesse con il nuovo sistema legislativo.

Per quanto è stato sopra esposto si rende pertanto necessaria una parziale modifica della legge 24 luglio 1961, n. 729.

L'esame dei singoli articoli che compongono il provvedimento proposto, permette di meglio inquadrare il sistema di norme mediante il quale è reso possibile il conseguimento degli obiettivi sopra accennati.

L'articolo 1 apporta modifiche al testo originario dell'articolo 7 della legge n. 729, quale strumento per l'unificazione dei diversi regimi devolutivi.

Le modifiche introdotte sono dirette a variare il meccanismo operativo della devoluzione ed a chiarire quali siano le voci deducibili, a tal fine.

Ci si è preoccupati quindi di sostituire ad una prefissata percentuale sul gettito complessivo dei diritti di pedaggio, soltanto una remunerazione del capitale dell'ente concessionario medesimo, da stabilirsi dallo stesso in misura comunque non superiore all'8 per cento annuo, e di precisare l'espressione « spese di esercizio » con una elencazione delle componenti.

E apparso equo ed opportuno, analogamente a quanto stabilito per la società « Autostrade » del gruppo IRI, includere, tra le poste da portare in detrazione ai diritti di pedaggio introitati, anche gli accantonamenti per innovazioni, ammodernamenti e completamenti, entro peraltro il limite del 10 per cento dell'introito lordo annuale dei diritti stessi, in modo da assicurare efficienza e modernità alla rete autostradale evitando che la stessa possa risultare col tempo inadeguata. Si è poi affermato il principio della reversibilità a favore dello Stato, al termine della concessione, di quanto non utilizzato.

Ci si è infine preoccupati dell'aspetto formale e dei riflessi fiscali inerenti a tale devoluzione con la qualificazione come « canone » della devoluzione stessa, considerata pertanto come vero e proprio tributo.

L'articolo 2, in considerazione della necessità degli enti concessionari non appartenenti al gruppo IRI di addivenire ad un aggiornamento delle convenzioni di concessione stipulate con l'ANAS, fissa come prima previsione della nuova disciplina legislativa, la revedibilità delle convenzioni e dei relativi allegati e, mentre è posto un limite temporale alla revedibilità stessa, viene nel

contempo chiaramente affermato che questa compete a tutti i concessionari, quale che sia il regime legislativo cui appartengono, introducendosi inoltre il principio, da più parti auspicato, dell'unificazione dei regimi legislativi autostradali in ordine a determinate materie; con il comma secondo della norma, a mezzo dello strumento convenzionale, viene estesa la applicabilità degli articoli 6, 7, 8, 9 e 12 della legge n. 729.

L'unificazione legislativa avente ad oggetto la procedura di determinazione delle tariffe di pedaggio, il tipo di devoluzione allo Stato realisticamente aderente alla concreta e mutevole situazione economica, il regime di agevolazione tributaria, le « zone di rispetto » lungo i tracciati autostradali, è stata attuata sulla base della legge n. 729, parendo opportuno riferirsi alla più recente legislazione autostradale.

Con l'articolo 3, mentre da un lato si stabilisce l'aggiornamento del progetto di massima, dall'altro si determinano i criteri in base ai quali provvedere alla revisione dei piani finanziari, indicando, a questo riguardo, ogni elemento attivo e passivo, assumendolo, per gli anni decorsi, sulla base dei consuntivi e, per quelli futuri, sulla base di realistiche ed aggiornate previsioni.

L'articolo stabilisce poi il principio che le convenzioni determinino i casi in cui potranno essere apportati adeguamenti tariffari, nonchè l'indicazione specifica delle eventuali opere per raddoppi, innovazioni, ammodernamenti e completamenti, dei relativi termini e modalità di realizzazione.

Altre clausole attengono alle forme di controllo sulle attività degli enti concessionari da parte delle pubbliche amministrazioni interessate ed all'identificazione degli scopi degli enti medesimi.

Inoltre, poichè le modalità concrete del sistema contributivo dello Stato hanno dato luogo a quelle gravi difficoltà finanziarie cui si è ampiamente accennato, si è ritenuto opportuno cogliere l'occasione della stipulazione di una nuova convenzione, per disciplinare tale argomento in modo più consona alle esigenze delle costruzioni in corso.

A questo proposito, prendendo come principio base quello di non accrescere l'onere

dello Stato con un contributo maggiore di quello ora accordato, e accertato che il costo delle opere è, per le autostrade già concesse, superiore a quello previsto nelle singole convenzioni di concessione, si è proposta la trasformazione del contributo da una percentuale sui costi medesimi ad un valore capitale, quindi fisso ed invariabile e perciò senza aggravii per lo Stato.

Le nuove convenzioni regoleranno le modalità di certificazione, di liquidazione ed erogazione del contributo anzidetto non ritenendosi opportuno stabilire in via legislativa, e quindi in via generale, astratta e rigida, le soluzioni per risolvere tale problema, mutevole a seconda della relativa casistica.

L'articolo 4 formula una norma di collegamento, allo scopo di istituire « valenze applicative » tra normative diverse. A tal fine si è introdotta l'efficacia *ex tunc* della estensione del regime devolutivo a concessioni già assentite e le cui autostrade sono già in esercizio, ma per le quali non si è ancora operata devoluzione, ed un preciso riferimento per il calcolo della devoluzione stessa.

L'articolo 5, in considerazione della continua, inevitabile variabilità nel tempo degli elementi del piano economico-finanziario ed allo scopo di mantenere l'equilibrio del medesimo, stabilisce una relativa « flessibilità » dei piani stessi, introducendo, diversamente da quanto statuito dall'articolo 2, in cui viene posto un limite temporale alla revedibilità, una modificabilità « aperta » al mutarsi delle situazioni prese a base dei piani finanziari e ciò a richiesta o dell'ente concedente o di quello concessionario.

Detta normativa è estesa anche alle future concessioni in considerazione del fatto che il problema assume carattere generale.

L'articolo 6, proseguendo nell'indirizzo di addivenire, per quanto possibile, all'unificazione dei regimi legislativi e di quelli concessivi, soprattutto quando fanno capo ad uno stesso ente concessionario, facoltizza l'Amministrazione, cui detta i relativi criteri, a stipulare un'unica convenzione che, conglobandone diverse e precedenti, unifichi i re-

gimi di concessione, e loro scadenze, in una unica nuova concessione.

L'articolo 7 ha natura formale e procedurale; si è attribuito ad un unico organo la competenza a procedere alla stipulazione ed approvazione delle nuove convenzioni ed alla fissazione delle tariffe alla cui ristrutturazione deve pervenirsi con l'approvazione delle nuove convenzioni, conseguendosi così il riequilibrio dei nuovi piani finanziari.

Il riequilibrio degli attuali piani finanziari, poi, potrà ottenersi — secondo le conclusioni anticipate nella relazione della precitata Commissione ministeriale — per le autostrade in costruzione a mezzo della ristrutturazione tariffaria, per quelle in esercizio con la semplice modifica dell'attuale sistema di devoluzione allo Stato, a meno che l'introduzione di sostanziali modificazioni della struttura dell'autostrada stessa comporti l'obiettiva necessità di ricorrere anche in questo caso alla ristrutturazione delle tariffe.

L'articolo 8 disciplina i rapporti tra ente concedente e concessionario: il suo testo è stato mutuato quasi letteralmente dal provvedimento di legge recentemente approvato dal Parlamento per le autostrade del gruppo IRI.

Con l'articolo 9 si è ritenuto opportuno — considerate le diverse singole disposizioni legislative che si sono succedute nel tempo (art. 3 della legge 24 luglio 1961, n. 729, art. 1 della legge 4 novembre 1963, n. 1464, art. 11 del decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124, art. 1 della legge 28 marzo 1968, n. 382) in merito alle condizioni e modalità di rilascio della garanzia statale sui mutui contratti e sulle obbligazioni emesse dagli enti autostradali — riordinare le sopracitate norme di legge in modo da renderle più agevolmente applicabili.

L'articolo 10 attiene all'applicabilità delle agevolazioni tributarie della legge n. 729, mentre l'articolo 11 non è che l'usuale normativa per un miglior coordinamento di discipline legislative diverse susseguitesi nel tempo.

Il provvedimento, infine, non comporta nuovi o maggiori oneri al bilancio dello Stato.

**DISEGNO DI LEGGE**

## Art. 1.

L'articolo 7 della legge 24 luglio 1961, numero 729, è sostituito dal seguente:

« A decorrere dal compimento del terzo anno di apertura al traffico dell'intera autostrada e successivamente ad ogni scadenza di quinquennio fino al termine del periodo di concessione, saranno devoluti allo Stato, quale canone di concessione, i diritti di pedaggio effettivamente e complessivamente introitati, dedotte, nei limiti di cui ai successivi commi, tutte le spese di esercizio, comprese le spese di gestione e di amministrazione, quelle di manutenzione ordinaria e gli oneri finanziari e tributari, nonchè gli ammortamenti finanziario ed industriale, l'accantonamento per innovazioni, ammodernamenti e completamenti, nonchè, infine, l'assegnazione di un dividendo al capitale dell'Ente concessionario.

Le spese e gli oneri, di cui al precedente comma, saranno deducibili, solo in quanto effettivamente sostenuti e regolarmente giustificati, entro il limite percentuale di essi previsto nel piano finanziario e sue eventuali modificazioni; l'ammontare dell'accantonamento annuo per innovazioni, ammodernamenti e completamenti non potrà superare il 10 per cento dell'effettivo e complessivo introito lordo annuale per diritti di pedaggio.

Il dividendo, di cui al precedente primo comma, non potrà essere comunque superiore all'8 per cento del capitale dell'Ente concessionario, dopo le assegnazioni a riserva legale.

Al termine della concessione, anche per dichiarata decadenza, dovranno essere devolute allo Stato, oltre a tutte le attività reversibili, le quote non utilizzate sia dell'accantonamento, che dell'ammortamento industriale, di cui ai precedenti commi ».

## Art. 2.

Entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge, sarà stipulata una nuova convenzione con ciascuno degli Enti concessionari di autostrade (ad esclusione di quelle indicate dall'articolo 16 della legge 24 luglio 1961, n. 729, e dall'articolo 1 della legge 28 marzo 1968, n. 385 e loro successive modificazioni ed integrazioni) che ne faccia richiesta, quale che sia la norma di legge in base alla quale la concessione è stata assentita.

Con la stipula della nuova convenzione, di cui al precedente comma, troveranno applicazione gli articoli 6, 7, 8, 9 e 12 della legge 24 luglio 1961, n. 729, e successive modificazioni ed integrazioni, qualora detti articoli non fossero già applicati.

## Art. 3.

Alla convenzione di cui al precedente articolo 2 dovrà essere allegato, oltre che un nuovo progetto di massima aggiornato, anche un nuovo piano finanziario, che ne fa parte integrante, e che sarà redatto prendendo a base di esso gli elementi ed i dati sia dell'investimento complessivo (tanto per il costo delle opere, che per gli oneri finanziari), sia degli oneri e spese di esercizio, sia del volume dei traffici e dei relativi introiti. Detti elementi e dati saranno desunti, per la parte a consuntivo, dai bilanci regolarmente approvati, e, per il futuro, saranno determinati sulla base di progetti, stime e previsioni aggiornati e, per gli introiti, sulla base delle tariffe di cui al successivo articolo 7.

In detta convenzione saranno indicati i casi in cui potranno essere apportati adeguamenti tariffari durante il periodo di concessione ed i criteri per la loro determinazione.

In essa dovrà, altresì, prevedersi:

1) che gli Enti concessionari debbano avere come scopo esclusivamente la costruzione e l'esercizio delle autostrade assentite in concessione, salva la facoltà di partecipazioni in Enti aventi fini analoghi;

## LEGISLATURA V - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

2) che facciano parte del Collegio sindacale o dei Revisori dei conti degli Enti concessionari un funzionario del Ministero del tesoro, che ne assume la presidenza, ed uno dell'ANAS.

Qualora debba provvedersi a raddoppi, innovazioni, ammodernamenti e completamenti, la nuova convenzione ed il relativo piano finanziario allegato dovranno indicarli specificamente e fissarne i termini e le modalità di realizzazione.

Per gli Enti concessionari di cui all'articolo 2 della legge 24 luglio 1961, n. 729, la nuova convenzione dovrà altresì regolare tanto la trasformazione del contributo percentuale in un importo capitale annuo, per trenta anni, corrispondente alla percentuale determinata nella originaria convenzione sul costo complessivo delle opere in essa previsto, quanto le modalità di corresponsione del contributo come sopra trasformato.

## Art. 4.

Nel caso che all'atto della stipulazione della nuova convenzione di cui all'articolo 2 sia già scaduto il termine previsto nella convenzione originaria per l'inizio della devoluzione allo Stato del supero del gettito dei diritti di pedaggio, la disciplina di cui all'articolo 7 della legge 24 luglio 1961, n. 729, e successive modificazioni ed integrazioni, troverà applicazione in base al nuovo piano finanziario, ferma restando la data originariamente prevista per l'inizio della devoluzione.

## Art. 5.

Le convenzioni di cui al precedente articolo 2, ed i relativi allegati, potranno essere, a richiesta tanto dell'Ente concedente quanto di quello concessionario e con le forme di cui al successivo articolo 7, successivamente modificate, per adeguarle ad eventuali mutate e sopravvenute situazioni ed esigenze. In tal caso, fermo restando l'ammontare del contributo dello Stato, potrà essere accordata una congrua proroga della concessione.



## LEGISLATURA V - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Le disposizioni di cui al precedente comma saranno applicate anche a nuove concessioni relative alla costruzione ed esercizio di autostrade che verranno assentite ai sensi della legge 24 luglio 1961, n. 729, e successive modificazioni ed integrazioni.

## Art. 6.

Nel caso che uno stesso Ente concessionario sia o divenga titolare di più concessioni riferite a tratti autostradali contigui, complementari, o comunque tra loro connessi, queste saranno unificate in una nuova concessione avente una unica scadenza, non eccedente la durata dell'ultima concessione assentita e determinata dall'equilibrio di un nuovo ed unico piano finanziario, facente parte integrante della nuova stipulanda convenzione.

## Art. 7.

Le nuove convenzioni di cui ai precedenti articoli nonchè i relativi allegati, ivi compresi i nuovi progetti di massima aggiornati ed i nuovi piani finanziari, saranno approvate, anche in deroga a precedenti disposizioni legislative, con decreto del Ministro dei lavori pubblici, Presidente dell'ANAS, di concerto con il Ministro del bilancio e della programmazione economica e con il Ministro del tesoro, sentiti il Consiglio di amministrazione dell'ANAS ed il Consiglio di Stato.

Con lo stesso provvedimento, e nella misura che risulterà necessaria, saranno determinate le tariffe di pedaggio, in relazione agli elementi e dati del nuovo piano finanziario, per conseguire l'equilibrio del medesimo.

## Art. 8.

Gli Enti concessionari dovranno sottoporre all'ANAS, per l'approvazione, i progetti esecutivi redatti sulla base dei progetti di massima approvati con decreto del Ministro dei lavori pubblici.

L'ANAS potrà richiedere esclusivamente varianti tecniche che non modifichino gli elementi essenziali dei progetti presentati e

dovrà tener conto, nel prescrivere le varianti, che le stesse non superino, globalmente, del 10 per cento l'importo di stima previsto dai progetti iniziali per ciascun tronco autostradale.

L'ANAS dovrà pronunciarsi sull'approvazione dei progetti esecutivi e delle perizie entro sei mesi dalla loro presentazione.

Le varianti in corso d'opera, di esclusiva natura tecnica, inerenti la costruzione, potranno essere prescritte dall'ANAS o proposte dagli enti concessionari.

#### Art. 9.

L'articolo 3 della legge 24 luglio 1961, numero 729, quale risulta modificato dall'articolo 1 della legge 4 novembre 1963, n. 1464, dall'articolo 11 del decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124 — convertito nella legge 13 maggio 1965, n. 431 — e dagli articoli 1 e 2 della legge 28 marzo 1968, n. 382, è sostituito dal seguente:

« Gli enti che abbiano ottenuto la concessione di costruzione ed esercizio di autostrade ai sensi della presente legge possono contrarre mutui della durata massima di trenta anni con il Consorzio di credito per le opere pubbliche, con l'Istituto di credito per le imprese di pubblica utilità, con l'Istituto mobiliare italiano, con le Casse di risparmio, con i Monti di credito su pegno di 1<sup>a</sup> categoria ed i loro Istituti finanziari, con le Sezioni opere pubbliche degli Istituti di credito fondiario e degli Istituti di credito di diritto pubblico, con gli Enti e gli Istituti di assicurazione e di previdenza i quali sono tutti autorizzati a concedere detti mutui anche in deroga alle loro disposizioni statutarie ed alle norme che regolano le loro operazioni ordinarie.

I concessionari suddetti, anche in deroga all'articolo 2410 del codice civile, sono autorizzati ad emettere obbligazioni da ammortizzare in un periodo non superiore alla durata della concessione. L'emissione è subordinata all'approvazione del Comitato interministeriale per il credito ed il risparmio che può autorizzare la quotazione presso le borse italiane delle obbligazioni stesse. Gli isti-

tuti di credito e le banche di cui alle lettere *a)*, *b)*, *d)* ed *e)* dell'articolo 5 del regio decreto-legge 12 marzo 1936, n. 375, e successive modificazioni sono autorizzati, anche in deroga alle disposizioni statutarie, ad assumere le obbligazioni stesse.

I mutui contratti e le obbligazioni emesse ai sensi dei precedenti commi da consorzi o da società per azioni, a prevalente capitale pubblico, concessionari per la costruzione e l'esercizio di autostrade, nonchè da enti locali o da consorzi di enti locali per la costruzione di raccordi con la rete autostradale, sono garantiti dallo Stato per il rimborso del capitale e il pagamento degli interessi fino all'intero importo dell'investimento complessivo per la realizzazione delle opere risultante dal piano finanziario, dedotto il valore attuale del contributo statale calcolato al tasso previsto dal piano finanziario medesimo. In relazione alla garanzia prestata dallo Stato, si applicano le norme dell'articolo 2 della legge 8 aprile 1954, n. 144.

I titoli dei prestiti obbligazionari come sopra garantiti sono equiparati ai titoli di Stato per gli effetti di cui all'articolo 18, n. 5, del regio decreto 5 febbraio 1931, n. 225.

La garanzia dello Stato, di cui innanzi, su richiesta del creditore o del rappresentante comune degli obbligazionisti, diventa automaticamente operante dopo sessanta giorni dalle singole scadenze rateali, risultanti dai contratti di mutuo o dai titoli obbligazionari, qualora il debitore non abbia soddisfatto gli impegni assunti.

A seguito dei pagamenti effettuati al creditore o agli obbligazionisti, il Ministero del tesoro è surrogato nei diritti che questi avevano nei confronti del debitore.

Gli enti concessionari di cui al precedente terzo comma, potranno, altresì, previa autorizzazione con decreto del Ministro del tesoro, sentito il Comitato interministeriale per il credito ed il risparmio, contrarre mutui con la Banca europea per gli investimenti, anche per il tramite degli Istituti di cui al primo comma del presente articolo. Nei limiti del 50 per cento dell'investimento complessivo risultante dal piano finanziario, i conseguenti impegni assunti dagli enti concessionari potranno essere garantiti dallo

Stato per quanto riguarda il rimborso del capitale e il pagamento degli interessi mediante decreto del Ministro del tesoro, sentito il Consiglio di amministrazione dell'ANAS. Alle anzidette operazioni di finanziamento estero si applicano le disposizioni previste dal primo comma del successivo articolo 8, anche per quanto concerne gli interessi derivanti dai finanziamenti stessi. Si applicano, altresì, le disposizioni di cui al quinto e sesto comma del presente articolo ».

Gli eventuali oneri derivanti dall'operatività della garanzia statale di cui al presente articolo, alla legge 4 novembre 1963, numero 1464, e agli articoli 4, per la parte relativa ai mutui accordati agli enti concessionari di autostrade, e 11 del decreto-legge 15 marzo 1965, n. 124, convertito nella legge 13 maggio 1965, n. 431, saranno imputati al fondo centrale di garanzia, istituito con l'articolo 6 della legge 28 marzo 1968, n. 382, con le modalità previste dall'articolo medesimo.

#### Art. 10.

Per l'attuazione della presente legge è confermato il regime fiscale di cui all'articolo 8 della legge 24 luglio 1961, n. 729.

#### Art. 11.

Sono abrogate le norme incompatibili con le disposizioni della presente legge.