

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— V LEGISLATURA —————

(N. 670-A)

**Relazione e testo degli articoli approvati dalla 7^a Commissione permanente
(LAVORI PUBBLICI, TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI
E MARINA MERCANTILE)**

(RELATORE ANDÒ)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Lavori Pubblici

di concerto col Ministro del Tesoro

e col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 26 MAGGIO 1969

Comunicata alla Presidenza il 21 novembre 1969

Modifiche ed integrazioni alla attuale legislazione autostradale

ONOREVOLI SENATORI. — Scopo precipuo del disegno di legge n. 670 recante « modifiche ed integrazioni dell'attuale legislazione autostradale » è quello di dare unicità di criteri alle vigenti leggi in materia di autostrade, avendo la difformità delle disposizioni in esse contenute creato incertezze ed inconvenienti nel regime delle concessioni, che occorre eliminare. Nel contempo, con l'aggiunta di nuove norme, si è inteso sopperire a sopravvenute esigenze sia nei costi di costruzione sia nei costi finanziari.

Prima di illustrare la portata delle modifiche e delle integrazioni che vengono proposte, mi sembra opportuno brevemente accennare alla legislazione attuale ed alla diversità delle norme che regolano la materia.

1. — Esiste intanto una distinzione tra norme legislative che riguardano, da una parte, le strade date in concessione alla società « Autostrade » del Gruppo IRI e, dall'altra, quelle concesse ad enti pubblici (o loro consorzi o società da essi costituite o nelle quali essi abbiano la maggioranza azionaria) e privati.

La concessione per la costruzione e l'esercizio delle autostrade a pedaggio della società IRI, è disciplinata dall'articolo 16 della legge n. 729 del 24 luglio 1961 e dalle disposizioni contenute nella legge n. 385 del 28 marzo 1968.

La concessione relativa agli altri enti, pubblici e privati, è disciplinata dalla legge n. 463 del 21 maggio 1955 e dalla legge n. 729 del 24 luglio 1961, integrate e modificate da altre disposizioni particolari.

Per la legislazione relativa alle autostrade del Gruppo IRI, *nulla quaestio*, avendo la legge n. 385 del 1968 provveduto all'opportuno aggiornamento.

Per quanto riguarda le altre due leggi, invece, si impone una unificazione legislativa ed un aggiornamento, tenuto conto che numerose società concessionarie sono assoggettate al regime della legge n. 463 e altrettanto numerose concessionarie sono assoggettate al regime della legge n. 729 (e, per alcune di esse, limitatamente a singoli tronchi), con quanto disordine e confusione è facile comprendere.

2. — Le principali differenze che si riscontrano nelle due predette leggi — la n. 463 e la n. 729 — riguardano:

a) la forma di contribuzione da parte dello Stato.

In base alla legge n. 463 del 1955, infatti, il contributo non può superare il 40 per cento del costo di costruzione riconosciuto ammissibile (articolo 3); per alcune autostrade il contributo è stato forfettizzato (per lo più in misura modesta, come per l'autostrada Messina-Catania, fissato in lire 5 miliardi, corrispondente al 10,23 per cento del costo totale) oppure conteggiato sotto forma di prolungamento di durata di concessione (come per la Torino-Milano).

In base alla legge n. 729 del 1961, il contributo è stato fissato, invece, in una misura non superiore al 4 per cento del costo complessivo delle opere, per una durata trentennale (articolo 2);

b) la forma di devoluzione allo Stato delle eccedenze di pedaggio.

Anche qui vi è una disparità tra le norme della legge n. 463 e quelle della legge numero 729.

Infatti, se comune è il principio di consentire alle concessionarie l'ammortamento del capitale impiegato nonchè il rimborso delle spese di gestione e manutenzione, e nel contempo di evitare ogni possibilità speculativa, diverso è però il meccanismo di devoluzione allo Stato della eventuale eccedenza di pedaggio. Il che ha dato luogo ad inconvenienti notevoli per l'influenza che il sistema ha sui piani finanziari delle concessionarie, basato su previsioni generalmente superate dalla mutevole realtà. Donde la necessità di riequilibrare gli elementi che stanno alla base dei piani finanziari, quali, particolarmente, l'aumento del traffico e quindi dei proventi, da una parte; dall'altra, l'aumento delle spese di gestione per la migliore funzionalità delle autostrade, per il saggio di interessi sul capitale (nel tempo più oneroso per le innovazioni dovute alla tecnica in continua evoluzione, per le esigenze sempre più pressanti del traffico, eccetera) e per altre cause.

In proposito — mentre per l'articolo 3 della legge n. 463 il *surplus* del pedaggio è devoluto allo Stato, a far tempo dal quinto anno

di apertura al traffico dell'autostrada, sul gettito *lordo* eccedente il 10 per cento di quello tenuto a base del piano finanziario delle convenzioni, in una aliquota non inferiore alla percentuale del contributo concesso dallo Stato, con revisione triennale — per l'articolo 7 della legge n. 729, esso è devoluto allo Stato per la parte eccedente il 5 per cento del gettito complessivo del pedaggio previsto nel piano finanziario delle convenzioni, *al netto* delle spese di esercizio, a decorrere dal terzo anno di apertura al traffico dell'autostrada, con successiva revisione quinquennale;

c) la diversa possibilità di modificare le convenzioni originarie.

Mentre la legge n. 463 non prevede alcuna possibilità di modificare le convenzioni originarie stipulate tra lo Stato e le concessionarie, la legge n. 729, con gli articoli 2, comma terzo, e 5, prevede e disciplina la revisione delle convenzioni per maggiori spese derivanti da cause straordinarie e imprevedibili qualora la loro entità superi il 5 per cento della spesa complessiva di progetto, limitatamente alla quota eccedente tale percentuale, consentendo un aumento proporzionale del contributo statale ovvero, in sostituzione, una proroga proporzionale della concessione;

d) le agevolazioni fiscali.

Mentre la legge n. 463 prevede limitate agevolazioni fiscali, la legge n. 729, con l'articolo 8, estende le agevolazioni a numerosi altri atti rendendo più semplici, più rapidi e meno onerosi i complessi adempimenti che si rendono necessari per il raggiungimento delle finalità della legge autostradale;

e) la pubblicità sulle autostrade.

Mentre la legge del 1955 non esclude la possibilità di pubblicità, che pertanto può essere prevista e disciplinata nei piani finanziari e nelle convenzioni, la legge del 1961, all'articolo 9, tassativamente pone divieto a qualsiasi forma di pubblicità lungo i tracciati delle autostrade e relativi accessi;

f) la difformità delle classi tariffarie.

Ne è cenno nella relazione al disegno di legge in esame, conformemente a quanto osservato dalla Commissione di studio nominata dal Ministro dei lavori pubblici nel 1967, la quale ha rilevato una diversità di

classi tariffarie tra gli enti ricadenti integralmente o parzialmente sotto il regime della legge n. 463, e quelli ricadenti sotto la legge n. 729, comportando ciò, sia per le società, sia per l'utenza — in particolare per quella straniera — notevoli svantaggi operativi.

Questa è una panoramica delle profonde disparità nel regime legislativo cui si è accennato in principio e a cui il disegno di legge n. 670 intende porre rimedio.

3. — Ma prima di passare all'esame delle modifiche ed integrazioni che si propongono, seguendo la sistematica della relazione che accompagna il disegno di legge (che si ispira alla elaborazione della predetta Commissione), è opportuno accennare — per inquadrare poi le disposizioni di legge particolari — alla diversità di problemi che si presentano a seconda che si tratti di autostrade in costruzione ed autostrade in esercizio.

È questo un altro aspetto molto importante che va considerato nella sua realtà pratica e che rende più difficoltoso il compito della unificazione legislativa.

È stato intanto rilevato che se ai problemi è stata trovata una soluzione per quanto riguarda la società del gruppo IRI con la legge 28 marzo 1968, n. 385, non sarebbe possibile una estensione *sic et simpliciter* di tale normativa alle altre concessionarie, stante la particolare struttura della predetta società.

Ed è stato anche rilevato che, nell'alternativa di disciplinare in sede amministrativa (cioè in sede di convenzioni) oppure in sede legislativa i vari complessi problemi, si è ritenuto più opportuno dare una prevalenza alla regolamentazione legislativa, consentendo solo nei casi ove ciò è sembrato più conveniente la regolamentazione amministrativa.

Per non ripetere quanto è stato esaurientemente esposto nella relazione al disegno di legge n. 670, i differenti problemi che riguardano le autostrade a seconda che siano in costruzione o in esercizio, possono così riassumersi:

A) per le autostrade in costruzione.

Vi sono aumenti di *costo nelle costruzioni* dovuti ad elementi inizialmente imprevedi-

bili. Questi elementi nuovi l'esperienza ha riscontrato: nelle varianti rese tecnicamente necessarie nel corso dei lavori; nelle modifiche al tracciato per ragioni tecniche o per esigenze ambientali; nel maggior costo degli espropri per mutata destinazione dei terreni nell'intervallo di tempi tra i rilevamenti progettuali ed i successivi stati di consistenza; nel più elevato livello di sicurezza richiesto per talune infrastrutture; nel maggiore spessore delle pavimentazioni; nell'automazione dei servizi di esazione; negli impianti di telecomunicazioni ed altri moderni servizi; in tante altre opere dovute al livello sempre più elevato della tecnica ed alle più esigenti occorrenze della circolazione, oltre alle maggiori spese generali non prevedibili al momento dell'assentimento delle concessioni o dell'approvazione dei progetti.

Vi sono poi aumenti di *costi finanziari* inizialmente imprevedibili.

In massima parte siffatti aumenti sono dovuti all'incremento dei tassi di interesse da corrispondere agli istituti finanziatori. Limitata, com'è noto, l'autorizzazione ai prestiti obbligazionari, la provvista di capitali — con la garanzia dello Stato — è circoscritta nell'ambito di pochi istituti di credito ed è divenuta sempre più difficile. Senza dire che, per quanto riguarda il Consorzio di credito per le opere pubbliche, essendo le varie erogazioni subordinate agli stati di avanzamento dei lavori approvati dall'ANAS, al fine di rendere correnti i pagamenti alle imprese, si rende spesso necessario il ricorso ad anticipazioni bancarie per il periodo intercorrente tra la presentazione all'ANAS degli stati di avanzamento e la loro approvazione; il che comporta, salvo casi eccezionali, un aggravio di interessi che, naturalmente, pesa sull'economia dei lavori.

Da notare, infine, il difficile e complicato sistema di applicazione e di erogazione del contributo statale per cui, alla fine, per alcune opere il contributo viene diminuito, mentre per altre addirittura perduto.

E tante altre difficoltà che implicano maggiori spese potrebbero elencarsi, per cui l'aumento dei costi di produzione è stato calcolato globalmente nel 16,98 per cento;

quello dei costi finanziari nel 67,98 per cento.

B) Per le autostrade in esercizio.

A prescindere da una analisi dettagliata dei vari fenomeni conseguenti alla lievitazione dei prezzi, sembra abbastanza convincente il rilievo fatto dalla Commissione ministeriale predetta che cioè « i piani economico-finanziari delle società concessionarie, elaborati negli anni '50 non hanno in effetti più alcun riferimento con la realtà attuale; e ciò sia per quanto riguarda gli elementi di costo, che quelli di ricavo ».

Si deve infatti tenere conto delle nuove opere necessarie imposte alle società (per esempio, costruzione di raccordi, barriere nello sparti-traffico, nuovi impianti, eccetera); del sensibile divario delle spese di esercizio e di gestione rispetto a quelle preventivate; della discordanza fra incremento effettivo del traffico autostradale e incremento di piano finanziario, che impone la necessità di ristabilire l'equilibrio economico-finanziario dei piani, eccetera.

Da tutti i suesposti elementi balza evidente la necessità di sistemare la vigente legislazione mediante norme uniformi, in parte prescelte tra quelle più idonee delle leggi citate, in parte di nuova formulazione.

A ciò provvedono gli 11 articoli dei quali sintetizzerò i punti salienti, chiedendo fin d'ora agli onorevoli colleghi l'approvazione del disegno di legge in esame con la modifica accolta dalla 7^a Commissione permanente.

Art. 1. — Si inverte, unificandolo, il meccanismo della devoluzione. Allo Stato, infatti, non competerà più una aliquota dei diritti di pedaggio (lordi o netti, a seconda del regime delle due suindicate leggi), bensì la totalità dei proventi stessi, dedotte — a favore delle concessionarie — le spese e gli oneri effettivamente sostenuti e un accantonamento per innovazioni, ammodernamenti e completamenti, nonché un dividendo nella misura non superiore all'8 per cento del capitale sociale.

Le spese deducibili e l'accantonamento sono dettagliatamente previsti in base a quanto disposto per la società IRI e la corrente prassi contabile.

Il dividendo viene calcolato sotto deduzione delle riserve.

Al termine della concessione, è prevista la reversibilità allo Stato di quanto non utilizzato.

Art. 2. — Per l'esecuzione delle predette disposizioni è prevista la stipula di una nuova convenzione per la quale sono indicati dei termini particolari.

L'emendamento da me proposto al primo comma ed accolto dalla Commissione ha lo scopo di evitare che una interpretazione rigorosa dell'articolo possa far considerare cessata la facoltà da parte del Ministro di stipulare una nuova convenzione ove sia trascorso l'anno dall'entrata in vigore della legge. È chiaro che sia per l'espletamento degli adempimenti di cui all'articolo 7, sia per il notevole numero delle convenzioni da stipulare, nonostante la diligenza delle concessionarie, dell'ANAS e degli altri uffici, il termine potrebbe facilmente trascorrere, prima dell'emanazione del decreto.

Al fine pertanto di precisare la portata del termine stesso, è sembrato opportuno riportarlo non all'emanazione del decreto, ma alla presentazione della domanda, congruamente riducendolo. Ciò che può essere ottenuto mediante una semplice trasposizione delle parole del primo comma dell'articolo 2 nel modo da me suggerito e, come ho detto, accolto dalla Commissione.

Quanto all'obbligo della « richiesta », imposto all'ente concessionario perchè possa farsi luogo alla nuova convenzione, esso non è che un espediente — come risulta dai lavori della Commissione ministeriale — per superare un ostacolo di legittimità, non potendosi modificare con legge i patti contrattuali senza il consenso anche di tale parte contraente (ente concessionario).

Col richiamo agli articoli 6, 7, 8, 9 e 12 della legge n. 729, si realizza l'unificazione dei regimi legislativi sulla base di detta legge.

Art. 3. — Con esso si prevede l'aggiornamento del progetto di massima e sono indicati i criteri per la formazione del nuovo piano finanziario e per gli adeguamenti tariffari.

Sono previste altresì norme relative alle finalità istituzionali degli enti concessionari,

ai controlli e alla funzionalità degli stessi. Sono anche previste le modalità per la trasformazione del contributo percentuale in un contributo fisso e per l'erogazione del contributo stesso.

Art. 4. — È una norma transitoria per le autostrade in esercizio ma che non hanno ancora operato alcune devoluzioni.

Per esse resta fermo il *dies a quo* per l'inizio della devoluzione, la quale però viene applicata in base al nuovo piano finanziario.

Art. 5. — Si prevede la possibilità di modificazione dei piani finanziari in relazione alle variazioni degli elementi base, al fine di mantenere l'equilibrio economico.

Art. 6. — Nel quadro dell'unificazione dei regimi legislativi, è previsto il congelamento, in un'unica convenzione, di concessioni separate facenti capo allo stesso ente.

Art. 7. — Stabilisce la formalità di stipulazione e approvazione delle nuove concessioni e la determinazione delle tariffe di pedaggio.

Art. 8. — Riguarda i rapporti tra ente concessionario ed ente concedente in ordine ai progetti ed alle varianti, e riproduce la disciplina già adottata dalla legge n. 385 per la società « Autostrade » del gruppo IRI.

Art. 9. — Questo articolo coordina le varie disposizioni di legge riguardanti la garanzia dello Stato sui mutui contratti e sulle obbligazioni emesse dagli enti concessionari, al fine di una più agevole applicazione.

Art. 10. — Si conferma il regime fiscale previsto dall'articolo 8 della legge n. 729.

Art. 11. — È la norma usuale per il coordinamento con le altre disposizioni di legge sulla materia.

* * *

A conclusione della mia esposizione, non mi resta, onorevoli colleghi, che chiedervi, a nome della 7^a Commissione permanente, di confortare col vostro voto favorevole il disegno di legge in esame.

ANDÒ, relatore

DISEGNO DI LEGGE

TESTO DEL GOVERNO

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 ».

DISEGNO DI LEGGE

TESTO APPROVATO DALLA COMMISSIONE

Art. 1.

Identico.

(Segue: *Testo del Governo*)

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;

(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

Art. 2.

Sarà stipulata una nuova convenzione con ciascuno degli enti concessionari di autostrade — quale che sia la norma di legge in base alla quale la concessione è stata assentita, ad esclusione di quelle indicate dall'articolo 16 della legge 24 luglio 1961, n. 729, e successive modificazioni ed integrazioni — che ne faccia richiesta entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge.

Identico.

Art. 3.

Identico.

(Segue: *Testo del Governo*)

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.

(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

Art. 4.

Identico.

Art. 5.

Identico.

(Segue: *Testo del Governo*)

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

(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

Art. 6.

Identico.

Art. 7.

Identico.

Art. 8.

Identico.

(Segue: *Testo del Governo*)

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^a 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-

(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

Art. 9.

Identico.

(Segue: *Testo del Governo*)

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 com-

(Segue: *Testo del Governo*)

pletivo 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.

(Segue: *Testo approvato dalla Commissione*)

Art. 10.

Identico.

Art. 11.

Identico.