

CAMERA DEI DEPUTATI N. 220

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

AMADEO ALDO, ALESSANDRINI, PICCOLI, SARTI, FUSARO, BRUSASCA, ZUGNO, BETTIOL, BIASUTTI, GHIO, DI GIANNANTONIO, VILLA, D'AMATO, BREGANZE, DAGNINO, HELFER, CURTI AURELIO, CENGARLE, BOTTARI, URSO, COLLESELLI, MITTERDORFER, VAJA, BIAGGI NULLO, STELLA, REALE GIUSEPPE, PUCCI, SORGI, SAVIO EMANUELA, IMPERIALE, CANESTRARI, MARTINI MARIA ELETTA, RUFFINI, MIOTTI AMALIA, BARTOLE, ORIGLIA, MATTARELLI GINO, BERLOFFA, CONCI ELISABETTA, GASCO, BALDI, GUERRIERI, ARMANI, BELCI, BRESSANI, MARCHIANI, VIALE, SALVI, DEGAN, CASTELLUCCI, ROSATI, MANNIRONI

Presentata il 12 luglio 1963

**Modificazioni alla legge 24 luglio 1961, n. 729,
recante norme per il piano di nuove costruzioni stradali e autostradali**

ONOREVOLI COLLEGHI ! — La legge 24 luglio 1961, n. 729, è stata voluta per realizzare un complesso di costruzioni autostradali che potesse dare all'intero Paese una rete organica, sia in relazione alle comunicazioni internazionali (secondo la Convenzione internazionale di Ginevra) sia per i raccordi interni a carattere nazionale.

In attuazione di essa sono state, tra le altre, accordate concessioni a società per azioni con prevalente partecipazione pubblica, dando così esecuzione a quel ricorso all'iniziativa degli Enti locali e dei privati che dal provvedimento era previsto quale elemento necessario, insieme all'intervento diretto dello Stato a mezzo dell'A.N.A.S. ed a quello dell'I.R.I., per la realizzazione di un programma di tale entità ed importanza.

Era stata conseguentemente sentita l'esi-

sciuto anche nella relazione del disegno di legge allora presentato al Senato, che « essendo state precedentemente affidate in forza della legge 21 maggio 1955, n. 463, le autostrade che presentavano una maggiore possibilità di reddito, si trattava di realizzare in condizioni di migliore economicità altre arterie autostradali riconosciute tuttavia come necessarie all'integrazione e funzionalità generale della nuova rete nel quadro delle iniziative sociali e degli investimenti produttivi della politica di sviluppo economico ».

Di fatto, il contributo statale, oltretutto graduato nel tempo, non è risultato di ammontare apprezzabilmente superiore in valore presente a quello assegnato per le concessioni disposte con le precedenti leggi e mai avendo superato l'aliquota concessa il 3,25 per cento del costo delle opere per ciascuna

Qui preme intanto rilevare che le agevolazioni finanziarie sono d'altra parte strettamente in relazione con la struttura dei consorzi e società per azioni concessionarie, costituite con partecipazione maggioritaria di Enti pubblici e che pertanto non possono avere un capitale proprio rilevante, come riconosciuto ed anzi accettato dal Governo nel corso della discussione della legge di che trattasi, cosicché il finanziamento delle imponenti costruzioni da affrontarsi dovrà essere procurato quasi per intero col ricorso al credito.

Perciò il provvedimento in esame intese preconstituire i canali ed i mezzi idonei a tale raccolta di capitale e tenuto conto che Regioni, Provincie e Comuni non avrebbero potuto fornire per tali operazioni garanzie reali, non disponendone, con sufficiente ampiezza, a presidio delle operazioni medesime per i capitali di primo impiego — fino al 50 per cento del costo delle opere (che corrisponde a circa un terzo dell'investimento complessivo da effettuare) — dispose l'ausilio della garanzia sussidiaria dello Stato, qualora per tale approvvigionamento venisse fatto ricorso a prestiti obbligazionari, trattandosi di assistere costruzioni di opere che assolvono a compiti di interesse pubblico e sono in effetto di proprietà dello Stato.

L'esecuzione della legge n. 729 fin qui fatta ha per altro dimostrato che le anzidette disposizioni per essere di fatto operanti, soddisfacendo alle finalità del legislatore, richiedono qualche completamento e chiarimento, onde rimuovere le difficoltà che si sono manifestate, altrimenti insolubili, per l'effettiva raccolta degli ingenti capitali che nel complesso dovranno essere attinti sul mercato, la quale chiede — per effettuarsi — l'offerta ai risparmiatori od agli Enti di Credito di garanzie non solo certe, ma anche prontamente operanti.

Pertanto si ravvisa opportuno, in primo luogo, estendere il principio delle garanzie da parte degli Enti pubblici territoriali soci, già previsto per i prestiti obbligazionari, anche alle altre operazioni finanziarie che potrebbero risultare più vantaggiose per concessionarie le quali, stante il loro carattere regionale e le caratteristiche del mercato finanziario nelle regioni medesime, potrebbero trovare difficoltà al collocamento di proprie obbligazioni, nei quantitativi necessari.

Di conseguenza si ravvisa opportuno ampliare l'elenco degli Istituti ammessi all'esecuzione di queste operazioni per aumentare i canali di raccolta sul mercato finanziario nazionale.

In secondo luogo appare necessario chiarire l'efficacia della garanzia sussidiaria dello Stato per quanto riguarda sia la tempestività di intervento che la semplicità e l'economia delle procedure per il ricorso ad essa, essendo evidente che il risparmio sarebbe scoraggiato da questi interventi se, nella pur lontana eventualità di insolvenza del concessionario e degli Enti pubblici territoriali suoi fidejussori, si prospettasse lungo e dispendioso il meccanismo per consentire il recupero del credito nei confronti dello Stato, il quale, viceversa, potrà disporre sempre di mezzi ben più rapidi per la rivalsa sui primi debitori.

Ciò senza contare che lo Stato, con le concessioni che disciplinano le concessioni autostradali, si è riservato il diritto, nei casi di inadempienza da parte dei Concessionari alle obbligazioni di cui all'articolo 3, di pronunciare la decadenza delle concessioni anticipando l'entrata in possesso di tutte le opere costruite con i parziali finanziamenti di cui in precedenza.

Poiché, infine, nel caso dei prestiti obbligazionari di che trattasi, potrà essere necessario un servizio di volano da parte di Istituti di credito che acquistino in proprio i titoli da diffondere poi gradualmente fra i risparmiatori, creando così un mercato normale ai titoli stessi e la legge n. 729 ha prestabilito al secondo comma dell'articolo 3 la facoltà di acquisto dei titoli in questione da parte di tali Istituti anche in deroga alle proprie disposizioni statutarie, occorre ancora facilitare tali acquisti onde siano soddisfatte le finalità della legge, esplicitamente consentendone l'impiego per l'ottenimento di anticipazioni, da parte dell'Istituto di emissione quando — ben inteso — assistiti dalla garanzia sussidiaria dello Stato dichiarandone cioè la stanziabilità.

A completamento delle agevolazioni di carattere finanziario, e tenuto conto del concorso che operazioni finanziarie di diversa natura può dare al più economico approvvigionamento dei capitali, non si vede ragione perché non si debba estendere alle autostrade, concesse con la legge n. 729, la facoltà di costituire ipoteca e vincoli reali sulle autostrade accordate con la legge 27 gennaio 1963, n. 34, per le autostrade concesse in base alla legge 21 maggio 1955, n. 463.

Resta infine da considerare per le autostrade di concessione internazionale, l'eventuale ricorso a prestiti che possano essere ottenuti dalla Banca europea per gli investimenti e che potrebbero alleggerire la pressione sul mercato interno derivante dagli ingenti finanziamenti da destinare alle costruzioni auto-

stradali, disponendo per tali prestiti la garanzia diretta dello Stato.

Il migliore coordinamento fra il ricorso alle diverse forme di finanziamento, i rispettivi limiti di importo anche in relazione alle diverse forme di garanzia da utilizzare e la loro più corretta impostazione sono assicurati dall'intervento, previsto dalla legge, del Comitato per il credito ed il risparmio.

Con questi emendamenti diretti ad ampliare il mercato finanziario ed a rendere effettivamente possibili diversificate operazioni di raccolta dei capitali si rimuovono le attuali difficoltà, rendendo pienamente operante la legge n. 729 e quindi sollecitamente raggiungibili le grandi finalità da essa perseguite.

Ad evitare però che questo imponente risultato possa essere ritardato in conseguenza di incertezze che possono insorgere nelle indispensabili acquisizioni dei terreni, per quanto possa apparire non indispensabile, è tuttavia opportuno risolvere anche i dubbi relativi alla esatta portata dell'articolo 28 della legge in esame, chiarendo che le procedure espropriative di cui all'articolo 11 della legge stessa si applicano a tutte le autostrade concesse ai sensi dell'articolo 2 della legge medesima e non già soltanto a quelle indicate nel grafico richiamato dall'articolo 28 sopra ricordato.

In conseguenza delle considerazioni innanzi svolte si propone l'approvazione del seguente provvedimento legislativo.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

L'articolo 3 della legge 24 luglio 1961, n. 729, 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 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.

Gli enti concessionari suddetti potranno altresì contrarre mutui con la Banca europea per gli investimenti, anche per il tramite degli Enti di cui al precedente comma. I conseguenti impegni assunti dagli enti concessionari potranno essere garantiti dallo Stato.

I concessionari, 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'ap-

provazione del Comitato interministeriale per il credito ed il risparmio che può autorizzare la quotazione presso le borse italiane delle obbligazioni stesse. Gli Istituti di credito e le Banche di cui alle lettere *a)*, *b)* e *d)* 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 titoli dei prestiti obbligazionari come sopra garantiti sono equiparati ai titoli di Stato per gli effetti di cui all'articolo 18, n. 5^o, del regio decreto 5 febbraio 1931, n. 225.

Qualora l'ente concessionario sia un Consorzio o una Società per azioni a prevalente capitale pubblico di cui facciano parte Regioni, Province e Comuni, le Regioni, le Province e i Comuni stessi potranno garantire il pagamento del capitale e relativi interessi sui mutui contratti e delle obbligazioni emesse dal Consorzio o dalla Società. Gli impegni assunti dagli Enti locali predetti per effetto della garanzia prestata per finanziamenti od emissioni obbligazionarie potranno godere della garanzia dello Stato fino ad un importo non superiore al 50 per cento del costo complessivo delle opere risultante dal piano finanziario di cui al precedente articolo 2.

A richiesta del creditore o del rappresentante comune degli obbligazionisti la suddetta garanzia dello Stato diverrà automaticamente operante dopo 60 giorni dalle singole scadenze rateali risultanti dai contratti di mutuo o dai titoli obbligazionari, qualora il concessionario debitore e gli Enti locali garanti non abbiano soddisfatto (anche se in misura parziale) gli impegni assunti.

Il Ministro del tesoro di concerto con il Ministro dei lavori pubblici, sentito il Consiglio di amministrazione dell'A.N.A.S., è autorizzato ad emanare i provvedimenti relativi al rilascio delle garanzie dello Stato previste dal presente articolo.

Gli eventuali oneri derivanti dalla garanzia predetta graveranno sugli appositi stanziamenti che all'uopo verranno iscritti nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro ».

ART. 2.

Sono applicabili agli Enti, che abbiano ottenuto la concessione di costruzione ed esercizio di autostrade ai sensi della legge 24 luglio 1961, n. 729, le disposizioni di cui alla legge 27 gennaio 1963, n. 34.

ART. 3.

L'articolo 28 della legge 24 luglio 1961, n. 729, è sostituito dal seguente:

« Costituisce parte integrante della presente legge il grafico del piano poliennale di grande massima della rete delle autostrade allegato alla legge 21 maggio 1955, n. 463, integrato dalla legge 13 agosto 1959, n. 904, e dagli ulteriori tronchi, in esso non previsti ma indicati dal precedente articolo 16 o da approvarsi successivamente con decreto del Ministro dei lavori pubblici, presidente dell'A.N.A.S., in forza del precedente articolo 2 ».