

CAMERA DEI DEPUTATI ^{N. 1351}

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

MANFREDI MANFREDO, AIARDI, SANZA, SINESIO, CAMPAGNOLI, REVELLI, MAROLI, CATTANEI, SAVINO, BASSI, FERRARI SILVESTRO, ZUECH, FUSARO, COSTAMAGNA, DANESI, STELLA, DE CINQUE, PELLIZZARI

Presentata il 6 aprile 1977

Provvedimenti per il riequilibrio ed il riassetto del settore autostradale

ONOREVOLI COLLEGHI! — Un settore dei pubblici servizi così importante quale quello delle autostrade in concessione, mentre dal punto di vista tecnico e organizzativo ha assolto ed assolve ai compiti ad esso assegnati, per contro dal punto di vista finanziario versa in una crisi profonda che esige dallo Stato un intervento normalizzatore.

E da oltre tre anni che si dibatte in varie sedi il problema del riequilibrio economico e finanziario delle aziende che hanno avuto assentite le concessioni in base alla legge 24 luglio 1961, n. 729, e che, nell'arco di tempo corrente dal 1963 al 1976, hanno realizzato circa 1.500 chilometri di nuove autostrade. Sono queste le dieci società a prevalente partecipazione pubblica ATIVA, Autofiori, Brennero, Centro-Padane, CISA, Ligure-Toscana, Autostrade Valdostane, SATAP, Valdastico e SARA, ed i due Consorzi pubblici siciliani Messina-Catania e Messina-Palermo.

I provvedimenti finora assunti per fronteggiare la crisi del settore sono stati insufficienti, o perché di contenuto puramente negativo — quale il divieto di appaltare nuovi lavori, sancito dall'articolo 18-bis della legge 16 ottobre 1975, n. 492 —, ovvero perché di portata parziale — come il decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19, ora convertito in legge, il quale riguarda la sola SARA, e risolve il solo problema, anche se forse il più pressante, del reperimento dei fondi necessari alla prosecuzione dei lavori in corso.

Secondo le indicazioni emerse dal dibattito parlamentare su tale decreto-legge, espresse nell'articolo 15 quale risultante dalla legge di conversione, ed in conformità del resto con quella che sembra una più ragionevole ed ampia visione delle cose, il progetto di legge che vi proponiamo mira ad una soluzione globale del problema finanziario, e nel contempo da esso prende spunto per stabilire le linee di un gene-

rale riassetto del sistema delle concessioni autostradali, in una prospettiva di più penetrante controllo e coordinamento da parte dello Stato, pur lasciando una opportuna autonomia e responsabilità operativa agli Enti concessionari.

Un'analisi meditata delle cause obiettive che hanno condotto alla ricordata situazione di crisi, dà ragione dei rimedi che abbiamo formulato e che vi proponiamo come segue.

Va preliminarmente ricordato che la Commissione conoscitiva istituita dal Ministro dei lavori pubblici nel marzo 1975 ha suggerito quattro possibili linee di intervento, e cioè, alternativamente:

- a) trasferimento all'ANAS o all'IRI dell'intera rete autostradale;
- b) passaggio all'IRI di tutte le società concessionarie a prevalente capitale pubblico;
- c) aggregazione parziale di alcune concessionarie;
- d) provvedimenti per il mantenimento della struttura attuale con la costituzione di un Fondo di finanziamento presso il Ministero del tesoro.

Restando in ogni caso invariato l'onere economico e finanziario che deve essere sopportato per il riequilibrio del settore, l'ultima delle soluzioni sopra indicate appare quella più confacente, sia perché di rapida attuazione e così idonea a contenere l'altrimenti inevitabile accrescersi dell'onere stesso, sia perché essa è rispettosa di quel pluralismo e decentramento, a livello delle autonomie e delle rappresentanze locali, che costituisce un valore politico da salvaguardare, pur nell'ambito di un preciso controllo e coordinamento da parte degli organi dello Stato.

Premesso che il problema della realizzazione delle opere già concesse alla SARA è stato superato con il passaggio all'ANAS per effetto del citato decreto-legge n. 19 del 10 febbraio 1977 e che per la costruzione dei tronchi ancora indispensabili al completamento della rete nazionale occorreranno appositi provvedimenti legislativi, con i quali dovranno essere anche stanziati i fondi necessari — e così in particolare, per esempio, il completamento dell'autostrada Messina-Palermo si potrà ipotizzare un intervento della Regione siciliana — resta da considerare il problema finanziario delle 10 società concessionarie a prevalente partecipazione pubblica (compresa l'ANAS per

i fabbisogni ex SARA), oltre che dei Consorzi siciliani, per l'ammortamento dell'indebitamento relativo ai tronchi già costruiti e in esercizio.

Si tratta anzitutto di sottrarre le Aziende in parola al sistema di dovere assumere debiti nuovi, a tassi di interesse sempre più elevati, per il servizio dei prestiti pregressi, contratti a tassi assai inferiori: il che significherebbe seguitare in un continuo aumento degli investimenti già fatti, secondo una spirale inflattiva che non permetterebbe poi di raggiungere nel futuro alcun equilibrio.

Occorre quindi un intervento finanziario che sostituisca i mutui di rotazione, rovesciando gli effetti negativi che essi — nel sopravvenuto regime di interessi progressivamente crescenti — hanno avuto nel tempo trascorso e avrebbero ancor più in futuro.

Ciò può essere attuato anzitutto conferendo operatività alla garanzia statale che — si noti — è già accordata per legge, e cioè facendo funzionare, dando ad esso i necessari approvvigionamenti, il Fondo centrale di garanzia per le autostrade, istituito con legge n. 382 del 1968; in secondo luogo, contemporaneamente attribuendo al Fondo stesso il nuovo compito di polmone finanziario del settore, secondo quanto stabilito nell'articolo 2 della proposta di legge.

In sostanza il Fondo opererà in tal modo come Ente di rifinanziamento del settore, commisurando i tassi ed i tempi dei rimborsi, da parte di ciascun concessionario sovvenuto, alle effettive possibilità del medesimo.

Una volta che gli Istituti finanziatori siano così messi in grado di confidare nel rimborso dei loro prestiti, non dovranno più opporre difficoltà e fornire alle concessionarie i capitali attualmente necessari a saldare i debiti di costruzione residui, compresi quelli anticipati dalle banche, i quali si stima ammontino, nel loro complesso (esclusa la SARA, per il cui indebitamento a breve si è provveduto con il citato decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19), a lire 300 miliardi.

Perché il Fondo centrale di garanzia possa così operare, occorre ovviamente che non si approvvigioni sul mercato (direttamente o tramite Istituti) perché altrimenti non verrebbe modificato il sistema attuale dei mutui di rotazione, ma solo introdotto un nuovo intermediario, appesantendo la spirale dei tassi ed addossandone allo Sta-

to i negativi influssi, prolungando oltre ogni limite il periodo di intervento e dilandando l'entità accumulata degli interessi passivi da pagare.

E perciò indispensabile che lo Stato intervenga con somministrazione di fondi propri, come del resto congruente con il fatto di dover compensare l'eccessiva esiguità dei contributi finora accordati.

Lo Stato ha finora stanziato per tutti questi enti concessionari un contributo complessivo di circa 15 miliardi di lire per 30 anni, mentre il tasso medio dei prestiti si è portato dal 6,50 per cento a non meno del 12 per cento medio, di guisa che tale contributo corrisponde ad un concorso in valore presente (anche ammettendo che sia stato utilizzato nel tempo ad un tasso medio del 9,50 per cento) di 150 miliardi a fronte di un investimento che ha ormai raggiunto i 3.000 miliardi. Quota evidentemente assai modesta se si considera che, nelle originarie proporzioni delle leggi autostradali del 1955 e del 1961, il contributo in linea capitale dovrebbe risultare di 1.200 miliardi, il che equivarrebbe, ai tassi raggiunti (12 per cento), a 30 annualità di lire 150 miliardi ciascuna.

Tuttavia non occorre — come si vedrà — un intervento così notevole, né tanto meno così prolungato.

Invero la proporzione dell'intervento dello Stato dipende ovviamente dalla politica tariffaria che si vuol condurre, ma non vi è dubbio che si debbano al proposito stroncare i pregiudizi che impediscono ragionevoli aumenti dei pedaggi, contenuti beninteso sempre e sensibilmente al di sotto dei livelli economici per l'utenza.

Il sistema tariffario attuale presenta notevoli anomalie e sperequazioni, dovute alla varietà dei modi e dei criteri con i quali le tariffe sono state regolate e fissate nel succedersi delle leggi e delle convenzioni di concessione. È necessario perciò attribuire al Ministro dei lavori pubblici — di concerto con i Ministro del tesoro e del bilancio — il potere di condurre una politica tariffaria globale, procedendo anzitutto ad una ristrutturazione delle tariffe (anche per ottenerne una semplificazione, che consenta economie nei costi di riscossione e controllo dei pedaggi), e ad una perequazione, perché è assurdo che, a parità di altre condizioni, l'utente paghi un pedaggio più basso solo perché l'autostrada è di meno recente costruzione (il che poi coincide con l'inse-

diamento nelle regioni più ricche e sui tracciati di maggior traffico).

In secondo luogo l'intero settore va chiamato ad una responsabile contribuzione, per risolvere i problemi finanziari delle realizzazioni recenti, imponendo anche alle concessionarie più antiche e fortunate (fortunate perché ebbero affidati i tronchi più redditizi, perché costruirono a prezzi bassi e si indebitarono a tassi modesti, e perché ottennero cospicui contributi dallo Stato) di aumentare il pedaggio, e di versare tale *surplus* al Fondo di garanzia.

Allo scopo di assicurare la certezza di tale gettito, assolutamente necessario per non riprendere la spirale degli indebitamenti e per ridurre l'onere a carico del bilancio dello Stato, tale contribuzione non può essere ottenuta che mediante l'istituzione di un sovrapprezzo generale, che si è calcolato nella misura di lire 15/km per i transiti merci dei mezzi oltre i 25 quintali di portata o aventi più di due assi (a seconda del sistema di esazione dei pedaggi) e di lire 5/km per gli altri transiti.

Con tale sovrapprezzo, esente da IVA, e computando gli aumenti perequativi della tariffa base commisurati ai già verificati e prevedibili indici della svalutazione monetaria, il pedaggio complessivo gravante sugli utenti, al netto dell'IVA, rimane al di sotto dei livelli economici, portandosi nel 1977-78 per i passeggeri mediamente a lire 20/km e per i merci a lire 30/km.

Ricordiamo in proposito che, così operando, il livello dei pedaggi italiani viene adeguato — rimanendone ancora notevolmente inferiore — a quello già in essere negli altri paesi europei, quali Francia, Spagna, Austria, Jugoslavia, mentre, con la differenza tra sovrapprezzo relativo ai veicoli merci e sovrapprezzo relativo ai veicoli passeggeri, si è realizzata una prima elementare ristrutturazione delle tariffe, per renderle più aderenti ai differenziati benefici economici che ne trae l'utenza, specie per quanto riguarda il traffico pesante. Quest'ultimo, invero, in virtù della recente normativa in materia di pesi e dimensioni, vede continuamente accrescersi le capacità utili dei singoli mezzi di trasporto con sempre più rilevanti benefici per gli auto-transportatori, ma indubbia maggiore usura e tormento delle pavimentazioni e conseguente necessità di interventi diffusi di manutenzione, da parte delle aziende autostradali.

Dati ufficiali di recente resi noti indicano per tali automezzi un costo medio chilometrico situato fra 400 e 550 lire/km: l'introduzione di un sovrapprezzo di 15 lire/km non potrà quindi costituire elemento né di alterazione, né di perturbazione per gli equilibri economici attualmente in essere per le grandi compagnie di autotrasporti, mentre ci si è preoccupati di salvaguardare i piccoli autotrasportatori, limitando il sovrapprezzo per gli autoveicoli con portata inferiore ai 25 quintali a 5 lire/km, come per le autovetture.

Oltre al gettito del sovrapprezzo dovrà affluire al Fondo di garanzia anche il gettito devolutivo delle società che realizzino eccedenze di gestione per effetto dei citati aumenti tariffari perequativi, evitando — per un certo tempo — che i *surplus* emergenti vengano utilizzati per effettuare migliorie non indispensabili.

Il gettito del sovrapprezzo è da prevedersi in circa lire 200 miliardi all'anno (per il 2° semestre 1977 lire 100 miliardi), mentre il gettito delle devoluzioni si può stimare in qualche miliardo all'anno.

Il Fondo dovrebbe erogare, nel 1977, quanto occorre per pagare le rate rimaste insolute del 1976 (lire 160 miliardi, esclusa la SARA per la quale ha provveduto il citato decreto-legge n. 19 del 1977), nonché le rate che resteranno insolute nel 1977, comprese quelle ex SARA relative ai prestiti consolidati contratti al 31 dicembre 1976 ora assunti dall'ANAS (nel cui bilancio preventivo non trovano però capienza) e di quelle per le operazioni di indispensabile consolidamento dei debiti a breve attualmente in essere — per l'importo di 300 miliardi — tutti afferenti opere già eseguite. In totale il Fondo dovrà in tal modo provvedere nel 1977 ad una erogazione di lire 480 miliardi, la quale — al netto del gettito proveniente dal sovrapprezzo e delle dotazioni già attribuite al Fondo in base alla vecchia legge n. 382 del 1968 e del recentissimo decreto-legge n. 19 del 1977 — comporta un intervento del tesoro di lire 320 miliardi. Per l'approvvigionamento di questa somma il Ministro del tesoro è autorizzato a compiere un'operazione di ripianamento finanziario (articolo 13 della proposta di legge) analoga a quelle già attuate per i debiti degli Enti ospedalieri: operazione che comporterà l'onere decennale di una rata d'ammortamento annua di lire 50 miliardi.

I fabbisogni del Fondo negli anni successivi al 1977, non coperti dal gettito del sovrapprezzo, dovranno essere direttamente approvvigionati a carico del bilancio dello Stato, come segue:

Anni	Miliardi di lire
—	—
1978	160
1979	160
1980	160
1981	130
1982	120
1983	80
1984	50

con un complessivo stanziamento di lire 860 miliardi in sette anni.

A partire dal 1985 il solo gettito del sovrapprezzo è sufficiente alla copertura delle residue occorrenze del Fondo; mentre dal 1° gennaio 1989 il sovrapprezzo potrà essere abolito e con il 1991 inizieranno i rientri delle somme anticipate dal Fondo.

Ciò è dimostrato da calcolazioni rigorose con ipotesi di sviluppo del traffico estremamente prudenziali, dal momento che si è ritenuto che i traffici si mantengano stazionari fino a tutto il 1980, di poi aumentando con l'incremento medio del 3 per cento annuo sull'intera rete.

Nella determinazione dell'intervento complessivo del Fondo è stata considerata l'incidenza delle rate ex SARA per i debiti consolidati al 31 dicembre 1976 (con una rata iniziale di 57 miliardi all'anno ma per gli esercizi 1978 e seguenti almeno una parte del fabbisogno troverà capienza nei bilanci dell'ANAS) e l'incidenza (con una rata iniziale di 94 miliardi all'anno) della rete autostradale siciliana, della quale specificatamente ed espressamente sia la commissione Bucalossi, sia le successive commissioni ANAS, hanno sottolineato il preminente valore sociale anche per mancanza di strutture viarie alternative, che avrebbero dovuto altrimenti essere realizzate a totale carico dello Stato.

Si noti che, ove si rinunciaste ad attribuire al Fondo il gettito del sovrapprezzo proposto, le necessità dovrebbero essere interamente fornite dal Tesoro (dato che esso è per legge già impegnato per il pagamento di tutte le rate dei prestiti garantiti dallo Stato già scadute e non pagate e che verranno a scadere — restando in gran misura

del pari insolute -) con un maggior onere, per il bilancio dello Stato, di 2.400 miliardi in linea capitale.

Non riteniamo quindi che si debba rinunciare a tale cospicuo apporto, che lo stesso settore può dare, come contributo proprio, alla risoluzione del problema, dal momento che con esso, oltre che al primario scopo di ristabilire un congruo rapporto fra costi e benefici per l'utenza, è possibile provvedere alla copertura del 66 per cento dei fabbisogni emergenti.

Inoltre, l'istituzione del sovrapprezzo e l'attribuzione del medesimo (oltre che del gettito dei canoni devolutivi) al Fondo centrale di garanzia, consente di ricondurre - almeno in gran parte - alla competenza degli organi dello Stato la delicata funzione di operare la compensazione fra i tronchi redditizi e quelli deficitari della rete autostradale. Competenza questa che - originariamente posta a base, nella legge Romita, del sistema concessionale, tramite la pluralità degli enti affidatari e l'imposizione ad essi di devolvere allo Stato i *surplus* di gestione - fu poi senza parere abbandonata, con l'introduzione, nella legge 24 luglio 1961, n. 729, del concetto della « concessionaria di rete » (cioè di una concessionaria privilegiata - la Società autostrade dell'IRI - che opera essa medesima, al suo interno, tale compensazione): concetto che non esitiamo a definire deleterio, proprio perché ha sottratto allo Stato la funzione e quindi il controllo di detta compensazione considerando le globali necessità del settore, e non di una sola parte di esso; in pratica sottraendo agli organi dello Stato la gestione e la destinazione degli utili provenienti dai vecchi tronchi autostradali, ex ANAS, che erano stati passati gratuitamente alla Società autostrade.

D'altro lato è da considerare che, diversamente disponendo, una concentrazione nell'ANAS, oppure nella concessionaria dell'IRI, oppure in ente di gestione, non cambierebbe né la natura, né l'entità degli interventi da effettuare, né potrebbero accrescersi le economie realizzabili: infatti la concentrazione non può cambiare la necessaria articolazione dei servizi periferici del-

l'esercizio autostradale, che richiede l'esistenza di direzioni di tronco ogni 100 ÷ 150 chilometri e di centri operativi e di manutenzione convenientemente decentrati, dislocati - in base alla stessa contrattazione collettiva di lavoro - ogni 50 chilometri di tracciato; solo potrebbe ipotizzarsi una non troppo estesa unificazione dei servizi amministrativi e di direzione; non troppo estesa, però, essendo noto che quando molto si dilatano le dimensioni di un'organizzazione, se ne diminuiscono il rendimento e l'efficienza.

Il Fondo di garanzia nelle nuove funzioni richiede un controllo costante di natura politica, perché capace di influenzare i modi di esercire le autostrade, con conseguenze non piccole per la funzione fondamentale che assolvono nell'interesse del Paese e perciò esso dovrà essere sottoposto alla vigilanza di una Commissione permanente interparlamentare (articolo 9).

Evidentemente non può concepirsi, stanti le cifre in gioco, ed i nuovi compiti ad esso affidati, che il Fondo resti con l'attuale ordinamento ed assolva solo una funzione di tesoreria per le concessionarie.

Esso dovrà essere ristrutturato (articolo 9), ed avere poteri di penetrante controllo amministrativo sulle concessionarie assistite (articolo 8, c), fermo che per gli aspetti tecnici resterà il controllo dell'ANAS, che anzi dovrebbe divenire più penetrante e soprattutto preventivo, per assicurare la conservazione delle opere, i dovuti livelli di sicurezza ai traffici e di *comfort* del servizio, dosando opportunamente i lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché i completamenti da realizzarsi per le infrastrutture autostradali tutte, come ora avviene; a ciò si dovrebbe provvedere aggiornando le convenzioni in atto (articolo 8).

Infine le società assistite dal Fondo, finché non abbiano interamente restituito le anticipazioni avute, non debbono poter distribuire dividendo.

Tutti i concetti esposti trovano riscontro ed articolazione nel progetto di legge che segue.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

Il Fondo centrale di garanzia per le autostrade e ferrovie metropolitane, istituito con la legge 28 marzo 1968, n. 382, assume anche i compiti di riequilibrio finanziario degli enti concessionari autostradali secondo le norme della presente legge.

L'intervento del Fondo non si estende al finanziamento di nuove costruzioni autostradali.

ART. 2.

I crediti che, per effetto della surroga di cui alla legge 28 marzo 1968, n. 382, il Tesoro dello Stato avrà acquisito nei confronti di ciascuna delle concessionarie sovvenute resteranno inesigibili e improduttivi di interessi fino all'esercizio in cui la concessionaria debitrice avrà conseguito l'equilibrio economico finanziario.

A partire dall'esercizio successivo, la concessionaria dovrà effettuare al Tesoro, e per esso al Fondo centrale di garanzia, il rimborso di quanto ricevuto, secondo un piano di ammortamento, per interessi e capitale, che sarà determinato con decreto del Ministro del tesoro, sulla base dei piani economico-finanziari di concessione che, per tutti gli enti concessionari di cui all'articolo 2 della legge 28 aprile 1971, n. 287, saranno riveduti a mente dell'articolo 5 della legge medesima.

L'intervento del Fondo si esplica altresì a favore dell'Azienda nazionale autonoma delle strade, per le rate di ammortamento dei mutui già contratti dalla SARA al 31 dicembre 1976 ed all'azienda medesima trasferiti in virtù dell'articolo 2 del decreto-legge 19 febbraio 1977, n. 19, convertito con legge 6 aprile 1977, n. 106, nella misura di lire 57 miliardi per l'esercizio 1977 e per i successivi esercizi nella misura in cui il bilancio dell'azienda sia incapiante per le relative occorrenze.

ART. 3.

Per l'attuazione dei compiti previsti nella presente legge il Fondo si avvarrà, oltre che delle attuali dotazioni e dei rim-

borsi previsti nel secondo comma del precedente articolo 2, delle disponibilità di cui ai seguenti articoli 4, 6 e 7.

ART. 4.

A partire dal 1° luglio 1977 e fino al 31 dicembre 1988 è istituito un sovrapprezzo, non soggetto ad IVA, sui pedaggi dell'intera rete autostradale in concessione, quale che sia la norma di legge in base alla quale la concessione è stata assentita, pari a lire 15/chilometro per i veicoli merci di portata superiore a 25 quintali o aventi più di due assi, ed a lire 5/chilometro per gli altri veicoli.

Il sovrapprezzo sarà versato dagli enti concessionari al Fondo di garanzia nei modi e nei termini che saranno stabiliti con decreto del Ministro del tesoro.

Il sovrapprezzo non costituisce componente positiva del reddito degli enti concessionari ai fini delle imposte dirette.

ART. 5.

Il Ministro dei lavori pubblici - Presidente dell'ANAS, di concerto con il Ministro del tesoro e con il Ministro del bilancio e della programmazione economica, è autorizzato ad operare, entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, una ristrutturazione delle tariffe sull'intera rete in concessione, volta al conseguimento di una perequazione dei pedaggi e di una riduzione delle classi tariffarie.

I successivi aggiornamenti delle tariffe saranno determinati con decreto del Ministro dei lavori pubblici - Presidente dell'ANAS, di concerto con il Ministro del tesoro e con il Ministro del bilancio e della programmazione economica, sentito il parere del Fondo centrale di garanzia, tenendo conto del fine dell'equilibrio economico-finanziario del settore, oltre che del fine di compensare gli eventuali aumenti dei costi di gestione regolarmente accertati.

Ogni precedente norma in materia di determinazione delle tariffe di pedaggio delle autostrade in concessione è abrogata.

In relazione al disposto dell'articolo 2 della legge 8 aprile 1954 n. 144, il Ministro del tesoro, a richiesta delle singole concessionarie, potrà stabilire che il vincolo di tesoreria sui pedaggi sia limitato entro una percentuale da determinare in

funzione delle comprovate necessità di gestione della concessionaria medesima, sulla base dei preventivi approvati a norma del successivo articolo 8 lettera c).

ART. 6.

Il gettito dei canoni devolutivi stabiliti dalle vigenti leggi e convenzioni di concessione è conferito al Fondo che ne provvede direttamente alla esazione.

Per dieci esercizi a partire dall'esercizio 1978 gli Enti concessionari non potranno operare innovazioni, ampliamenti, ammodernamenti, né accantonamenti per tali scopi, anche se previsti da leggi in vigore. Gli ammortamenti tecnici sono ammessi nei limiti strettamente indispensabili, che saranno stabiliti per il settore, avuto riguardo alla varietà dei casi, con decreto del Ministro dei lavori pubblici - Presidente della ANAS.

Per lo stesso periodo è abolita ogni franchigia già da previgenti leggi o convenzioni concessa per il computo od il pagamento dei canoni, che saranno calcolati ed esatti annualmente entro due mesi dalla approvazione dei bilanci degli Enti concessionari.

Il canone devolutivo costituisce onere detraibile agli effetti delle imposte dirette.

ART. 7.

Al Fondo centrale di garanzia, per far fronte alla operatività della garanzia dello Stato sui prestiti già contratti dagli Enti concessionari autostradali alla data di entrata in vigore della presente legge e su quelli da contrarre per consolidare l'esposizione debitoria alla stessa data già in essere per le costruzioni realizzate, sono effettuati, ad integrazione degli introiti previsti negli articoli 4 e 6, i seguenti apporti, a carico del bilancio del Ministero del tesoro:

per l'esercizio 1977 lire 320 miliardi;
per l'esercizio 1978 fino a lire 160 miliardi;
per l'esercizio 1979 fino a lire 160 miliardi;
per l'esercizio 1980 fino a lire 160 miliardi;
per l'esercizio 1981 fino a lire 130 miliardi;

per l'esercizio 1982 fino a lire 120 miliardi;
per l'esercizio 1983 fino a lire 80 miliardi;
per l'esercizio 1984 fino a lire 50 miliardi.

La garanzia statale accordata si estende agli interessi moratori.

ART. 8.

Nell'operare la revisione dei piani finanziari a norma dell'articolo 5 della legge 28 aprile 1971, n. 287 sarà imposto agli Enti concessionari, nella stipula degli atti aggiuntivi alle vigenti convenzioni:

a) che, ove necessario per ridurre le spese di esercizio, siano costituiti fra gli enti concessionari appositi Consorzi di diritto privato, a livello di sistemi regionali o interregionali di interconnessione, per il coordinamento dei servizi di esazione dei pedaggi e per l'unificazione dei relativi servizi di rilevazione e controllo, mediante istituzione di centri elettrocontabili unificati;

b) che dei Collegi sindacali di detti Consorzi facciano parte, a norma dell'articolo 2459 del codice civile, un membro nominato dal Ministro del tesoro, in rappresentanza del Fondo di garanzia ed un membro nominato dal Ministro dei lavori pubblici, Presidente dell'ANAS. Il Sindaco nominato dal Ministro del tesoro assumerà la Presidenza del collegio;

c) che gli Enti concessionari sottopongono all'approvazione del Fondo centrale di garanzia entro il mese di ottobre di ogni anno, un preventivo delle spese di gestione del successivo esercizio, con l'indicazione dell'organico del personale e la previsione degli interventi di ordinaria e straordinaria manutenzione.

Tale preventivo sarà approvato dal Fondo, sentito il parere tecnico dell'ANAS, entro 60 giorni dalla presentazione.

Qualora entro detto termine il Fondo non comunichi alla Concessionaria motivate osservazioni, il preventivo si intenderà approvato. Eventuali varianti del preventivo dovranno essere approvate dal Fondo con la medesima procedura.

d) che non sia prevista alcuna remunerazione del capitale azionario fino a che non siano stati interamente restituiti al Fondo gli anticipi di riequilibrio ricevuti.

A partire dall'entrata in vigore della presente legge e fino all'approvazione del primo preventivo previsto dal comma precedente, lettera c), è fatto divieto agli enti concessionari di cui alla legge 28 aprile 1971, n. 287 di ampliare gli organici del personale.

ART. 9.

La gestione del Fondo di garanzia sarà operata sotto la vigilanza di una Commissione interparlamentare, composta di cinque senatori e di cinque deputati nominati dalla Presidenza delle rispettive Assemblee.

Con decreto del Ministro del tesoro da emanare entro il 30 settembre 1977 verranno approvate le modifiche allo statuto del Fondo ed al relativo regolamento, occorrenti per l'attuazione della presente legge.

ART. 10.

I bilanci delle Società concessionarie autostradali a prevalente partecipazione pubblica saranno redatti secondo il modello che verrà approvato dal Ministro del tesoro, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Tale modello dovrà conformarsi allo schema tipo previsto dalle convenzioni di concessione stipulate in base alla legge 28 aprile 1971, n. 287.

ART. 11.

L'abrogato regime agevolativo fiscale di cui all'articolo 8 comma 1° della legge 24 luglio 1961, n. 729, confermato dall'articolo 10 della legge 28 aprile 1971, n. 287, era da intendersi comprensivo dell'imposta generale sull'entrata.

Gli interessi sulle obbligazioni emesse dagli Enti concessionari di autostrade sono soggetti all'imposta sostitutiva di cui all'articolo 26 comma 1° decreto del Presidenza della Repubblica 29 settembre 1973, n. 600 con l'aliquota del 10 per cento.

ART. 12.

Per provvedersi dei mezzi necessari alla dotazione al Fondo centrale di garanzia di lire 320 miliardi nell'esercizio 1977, il Mi-

nistro del tesoro è autorizzato ad emettere speciali certificati di credito, ad ammortamento decennale con il tasso del 9 per cento d'interesse annuo, che dovranno essere assunti dagli Istituti di credito nazionali di cui all'articolo 9 della legge 28 aprile 1971, n. 287, per quote proporzionali ai mutui garantiti dallo Stato dai medesimi già accordati agli Enti concessionari.

Si applica il disposto dell'articolo 9 comma 6° della legge 22 marzo 1971, n. 184.

Per gli esercizi successivi si provvederà iscrivendo le somme di cui al precedente articolo 7 in appositi capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per gli anni corrispondenti.

Il Ministero del tesoro è autorizzato ad operare le occorrenti variazioni di bilancio.