

ATTI PARLAMENTARI

XV LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

**Doc. CCXVIII
n. 2**

RELAZIONE

**SULLO STATO DI OPERATIVITÀ DEL FONDO
CENTRALE DI GARANZIA PER LE AUTOSTRADE E
FERROVIE METROPOLITANE**

(Anno 2006)

(Articolo 1, ultimo comma, della legge 3 ottobre 1985, n. 526)

Presentata dal Ministro delle infrastrutture

(DI PIETRO)

Trasmessa alla Presidenza l'8 ottobre 2007

PAGINA BIANCA

Ministero delle Infrastrutture
UDCGAB
Prot.0012762-01/10/2007



Ministero delle Infrastrutture

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE STATALI
L'EDILIZIA E LA REGOLAZIONE DEI LAVORI PUBBLICI
DIREZIONE GENERALE STRADE ED AUTOSTRADE

Roma, 26 SET. 2007

Div. 3/RUM
Prot. n.
Allegati n. 1



Al Gabinetto del Signor Ministro
S E D E

Oggetto: Relazione annuale al Parlamento da obblighi di legge (legge n. 526/1985) - Operatività del Fondo Centrale di Garanzia per le autostrade e Ferrovie Metropolitane nell'anno 2006 (sostituisce la nota n. 16428 del 02.08.2007)

Si trasmette in allegato, per l'inoltro al Parlamento, la relazione annuale inerente l'operatività del Fondo Centrale di Garanzia per le autostrade e Ferrovie Metropolitane nell'anno 2006.

Si evidenzia che l'obbligo di legge (legge n. 526/1985) che dispone l'invio di tale relazione al Parlamento cessa di esistere, a decorrere dalla annualità 2007, stante la soppressione a partire dal 1° gennaio 2007 del Fondo Centrale di Garanzia disposta dall'art.1, commi 1021 e 1025 della Legge 27 dicembre 2006 n. 296 (legge finanziaria 2007).

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Ing. Walter LUPI)



Ministero delle Infrastrutture

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE STATALI
L'EDILIZIA E LA REGOLAZIONE DEI LAVORI PUBBLICI
DIREZIONE GENERALE STRADE ED AUTOSTRADE

Oggetto: Relazioni annuali al Parlamento da obblighi di legge (legge n. 526/1985) - Operatività del Fondo Centrale di Garanzia per le Autostrade e Ferrovie Metropolitane nell'anno 2006.

PREMESSE

Il Ministero delle infrastrutture ha riferito con cadenza annuale al Parlamento sulla situazione operativa del Fondo Centrale di Garanzia per le Autostrade e Ferrovie Metropolitane, indicando dettagliatamente l'evoluzione nel tempo delle normative relative.

Si fa presente che il Fondo in parola, in base al comma 1.025 dell'articolo unico della legge n. 296/2006 ('finanziaria 2007) è stato soppresso a far data dal 01.01.2007, dovendosi, pertanto, ritenuto cessato, contestualmente, l'obbligo di riferire annualmente al Parlamento previsto dalla legge n. 526/1985.

Lineamenti della normativa di riferimento

Si rimanda alle precedenti relazioni per una più dettagliata descrizione della normativa di riferimento e delle sue evoluzioni nel tempo.

E' opportuno rammentare che il Fondo Centrale di Garanzia per le Autostrade e Ferrovie Metropolitane, successivamente denominato Fondo Centrale di Garanzia, è stato istituito con l'art. 6 della legge 28.3.1968 n. 382, onde rendere operante la garanzia dello Stato sui mutui contratti e sulle obbligazioni emesse da consorzi e società per azioni, a prevalente capitale pubblico, concessionari per la costruzione e l'esercizio delle infrastrutture autostradali e delle Ferrovie Metropolitane.

Esaurite le disponibilità finanziarie del Fondo, a seguito di gravi dissesti in cui si è trovato il Settore Autostradale nella seconda metà degli anni '70, tali interventi fidejussori si tramutarono, in base a quanto stabilito dall'art.1 della legge 23.7.1980 n. 389 e come confermato dall'art. 5 del D.L. 31.7.1981 n. 414 (convertito con legge 2.10.1981 n. 544), in interventi sostitutivi tesi a risanare le situazioni di squilibrio in atto, mediante appositi stanziamenti gravanti sul bilancio dello Stato demandando al successivo riordino del settore autostradale, per le somme versate dal Fondo, considerate debiti delle Concessionarie, la disciplina del relativo rimborso.

Il Fondo fu, per i primi anni di funzionamento, alimentato esclusivamente con risorse pubbliche; successivamente, a partire dal 1978, esso sono confluiti nel Fondo stesso i sovrapprezzi sulle percorrenze chilometriche posti a carico degli utenti, diversificati per mezzi leggeri e pesanti.

Con il D.L. 23.12.1978, n. 813 convertito con modificazioni con L. 19.2.1979, n. 51 e s.m. e i., vennero, infatti, introdotti, per la prima volta, i sovrapprezzi di 1 e 3 lire/km sui profili tariffari allora vigenti; detti sovrapprezzi sono stati successivamente aumentati a 3 e 9 lire con l'art. 11 comma 2 della L.29.12.1990 n. 407, rispettivamente per i mezzi "leggeri" e per i mezzi "pesanti"; questi ultimi sono i sovrapprezzi rimasti in vigore fino al 31.12.2006.

Tali sovrapprezzi, da quando istituiti, sono stati sufficienti ad assicurare il buon funzionamento del Fondo, senza richiedere più contributi pubblici (a meno di un ultimo intervento nei primi anni '80).

Utilizzo del Fondo – destinatari delle provvidenze del Fondo

Circa i destinatari delle provvidenze del fondo, si rappresenta che con la legge 24.12.1993 n. 537 è stato disposto che il venir meno della prevalenza pubblica nel capitale delle Società Concessionarie fa cessare la garanzia dello Stato prevista al 3° comma dell'art. 9 della citata L.287/71, inoltre la stessa legge n. 537 (al comma 8 dell'art. 10) ha stabilito che, con il rinnovo delle convenzioni autostradali previsto dalla legge n. 498/92, viene definita la natura privatistica dell'attività svolta dalle concessionarie di autostrade e viene esclusa la garanzia dello Stato per la contrazione dei mutui delle stesse Società, relativi ai nuovi investimenti.

Il D.L. 23.9.1994, n. 547, convertito con la legge 22.11.1994 n. 644, ha posto a regime la tipologia di interventi effettuati dal Fondo Centrale di Garanzia a favore di tutte le Società Concessionarie aventi diritto, per il pagamento delle rate rimaste insolute.

Con la Direttiva n. 283/1998, che affronta l'argomento della restituzione al Fondo Centrale di Garanzia per gli interventi effettuati a favore di parte del Settore, è stata quindi sancita la diversità di regime tra interventi effettuati in virtù di leggi emanate a sostegno delle Società in difficoltà, legge 23.7.1980, n. 389, art. 5, D.L. 31.7.1981 n. 414 convertito dalla legge 2.10.1981, n. 54, ed ulteriori interventi, posti in essere successivamente alla data delle menzionate norme, per il pagamento di rate di mutuo con garanzia dello Stato, rimaste insolute. Per questi ultimi casi è stata emanata la norma di cui all'art. 132, comma 3 della legge 388 del 23.12.2000, mentre il comma 2 della stessa legge ha dettato precisazioni sulla questione della prevalenza pubblica, requisito necessario per l'operatività della garanzia dello Stato sui mutui stipulati dagli enti concessionari autostradali.

Con i nuovi piani finanziari delle Società Concessionarie approvati, a partire dall'anno 1999 e fino al 2003, con la generalizzata revisione delle convenzioni, sono stati formulati piani di rimborso per il Fondo Centrale di Garanzia.

Sostanzialmente, ad oggi, sono destinatari delle provvidenze del Fondo le sole concessionarie, la cui compagine azionaria sia a prevalenza pubblica, con l'obbligo di restituzione delle somme oggetto di intervento in rate gravate da interessi da inserire nei piani finanziari. Tale obbligo, per espressa previsione normativa, non riguarda i rimborsi di rate di mutuo della ex Società SARA (Concessionaria delle Autostrade Romane ed Abruzzesi – A24 e A25 decaduta ex lege) e dei Consorzi Autostradali Siciliani – oggi confluiti nel Consorzio Unico per le Autostrade Siciliane. Oggetto della garanzia rimangono i soli investimenti realizzati anteriormente alla revisione delle convenzioni autostradali ex art. 11 della legge n. 498/1992.

Per quanto attiene la ex concessionaria SARA, con l'affidamento della concessione delle Autostrade A24 ed A25 (a partire dal 1 gennaio 2003) la Concessionaria Strada dei Parchi S.p.A., in base alla previsione del bando di gara, ha convenzionalmente assunto l'onere del pagamento delle rate dei mutui stipulati (in capo alla SARA), normativamente a carico del Fondo, per il periodo 2001/2006 per M€ 73,70; il Fondo è, comunque, intervenuto nel pagamento delle rate 2001 e 2002 per M€ 38,818; è ancora da definire la questione del rimborso di tali rate da parte della concessionaria al Fondo stesso.

Gli ultimi interventi già previsti a carico del Fondo stanno per esaurirsi. L'ultimo intervento a favore del Consorzio per le Autostrade Siciliane di € 184.808,22 previsto nel 2007 è stato anticipato dal Fondo Centrale alla fine del 2006. Restano, quindi ancora da effettuare unicamente gli interventi per l'anno in corso e per il 2008 in favore della SITAF S.p.A..

Aggiornamento della situazione del Fondo a fine 2006 - Soppressione del Fondo

A fine 2006 il Fondo Centrale di Garanzia presenta una considerevole posizione creditoria nei confronti di un certo numero di Società Concessionarie.

Dette situazioni creditorie risultano dagli appositi piani di rimborso inseriti nei Piani Finanziari vigenti di ciascuna Società Concessionaria interessata, in conformità alle norme.

L'elenco di dette Società esposte verso il Fondo, l'indicazione della Società interessata da ulteriori interventi, nonché l'anno di estinzione dei debiti sono inseriti nell'allegata Tabella 1.

L'allegata Tabella 2 riporta i dati riferibili alle variazioni intervenute nell'anno 2006 e precisamente il debito ad inizio anno, le variazioni riferibili all'anno 2006 ed il debito residuo al 1° gennaio dell'anno 2007; nella stessa tabella è riportato l'intervento a favore del Consorzio Autostrade Siciliane, per il quale, non è previsto il rimborso al Fondo, come già rilevato.

Da quanto sopra rappresentato si ricava che, nel tempo, i rischi a carico del Fondo (pur continuando lo stesso ad essere alimentato dai sovrapprezzi sui pedaggi) sono andati via via diminuendo, suggerendo modalità diverse di gestione delle risorse ricavabili.

Da ultimo, si fa presente che l'art.1, comma 1025 della Legge 27 dicembre 2006 n. 196, ha disposto la soppressione dal 1° gennaio 2007 del Fondo Centrale di Garanzia.

Con lo stesso articolo l'ANAS S.p.A. è subentrata nella gestione del patrimonio del Fondo nei crediti e nei residui impegni nei confronti dei concessionari autostradali, nonché nei rapporti con il personale dipendente.

Le disponibilità nette presenti nel patrimonio del Fondo alla data della sua soppressione e quelle derivanti dalla riscossione, nel tempo, dei crediti nei confronti dei concessionari autostradali dovranno essere impiegate da ANAS S.p.A., secondo le direttive impartite dal Ministro delle infrastrutture di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, ad integrazione delle risorse già stanziata a tale scopo, per interventi di

completamento dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria attuativi delle deliberazioni adottate dal CIPE ai sensi della legislazione vigente compatibilmente con gli obiettivi programmati di finanza pubblica.

La predetta legge n. 296/2006 art. 1 comma 1021, ha, altresì, soppresso il sovrapprezzo tariffario autostradale previsto dagli art. 15 della legge 12 agosto 1982 n. 531 e l'art. 11 della Legge 29 dicembre 1990 n. 407 e successive modificazioni.

Il predetto comma 1021 stabilisce, inoltre, che dal 1° gennaio 2007 è istituito, sulle tariffe di pedaggio di tutte le Autostrade, un sovrapprezzo a decorrere dal 1° gennaio 2007 con le modalità di seguito riportate:

Anno	Classi di pedaggio A e B	Classi di pedaggio 3, 4 e 5
2007	€/Km. 0,00200	€/Km. 0,00600
2008	€/Km. 0,00250	€/Km. 0,00750
2009	€/Km. 0,00300	€/Km. 0,00900

Gli introiti derivanti dai nuovi sovrapprezzi, in attuazione di detta legge, sono di competenza di ANAS S.p.A., quale recupero di costi pubblici e corrispettivo delle sue prestazioni volte ad assicurare l'adduzione del traffico alle tratte autostradali in concessione, attraverso la manutenzione ordinaria e straordinaria, e l'adeguamento delle relative infrastrutture. Con decreto 1 febbraio 2007 n. 1631 del Ministro delle Infrastrutture, su proposta di ANAS S.p.A., sono state stabilite le modalità di attuazione del predetto comma, ed in particolare quelle relative al versamento dei sovrapprezzi.

Detti nuovi sovrapprezzi sono stati regolarmente applicati da tutte le Società Concessionarie autostradali a partire dal 1 gennaio 2007.

Tabella 1

Società Concessionaria	Ulteriori interventi del F.C.G.	Inizio rimborsi al F.C.G.	Estinzione del debito
ATIVA	no	1999	2018
Autostrade Centro Padane	no	2000	2018
Autostrada dei Fiori	no	1999	2017
Autocamionabile della CISA	no	1999	2010
Tangenziale di Napoli	no	1999	2036
Società Autostrada Ligure Toscana	no	1999	2019
Società Autostrada Tirrenica	no	2000	2028
Società SATAP Tronco A/21	no	1999	2017
Società Autostrade Valdostane	no	2004	2032
Società Italiana per il Traforo del Frejus SITAF	sino al 2008	2009	2050

Tabella 2

Società Concessionaria	Valori all'1.1.2006	Variazioni in aumento nell'anno 2006	Variazioni in diminuzione nell'anno 2006	Debito residuo all'1.1.2007
Ativa				
	80.790.902,00		5.164.569,00	75.626.333,00
Autostrade Centro Padane	18.173.083,00		1.489.978,00	16.683.105,00
Autostrada dei Fiori	198.690.255,76		10.329.137,98	188.361.117,78
Autocamionale della Cisa	113.927.290,00		5.164.568,99	108.762.721,01
Tangenziale di Napoli	47.815.645,38		1.494.109,81	46.321.535,57
Società Autostrada Ligure Toscana	110.666.404,50		2.582.284,00	108.084.120,50
Società Autostrada Tirrenica	72.125.790,55		1.700.692,57	70.425.097,98
Società SATAP Tronco A/21	50.940.631,75		4.244.759,00	46.695.872,75
Società Autostrade Valdostane	189.912.420,00		1.350.000,00	188.562.420,00
Società Italiana per il Traforo del Frejus	957.780.000,00	28.897.379,00		986.677.379,00
Consorzio Autostrade Siciliane (*)		1.736.145,37		
TOTALE	1.840.822.422,94	30.633.524,37	33.520.099,35	1.836.199.702,59

Gli interventi del F.C.G.a favore del Consorzio per le Autostrade Siciliane non sono da rimborsare (la somma comprende anche la rata dell'1.1.2007 pari ad € 184.808,22 il cui pagamento è stato anticipato dal Fondo alla fine dell'anno 2006)