

LEGGE 12 agosto 1982, n. 531

«Piano decennale per la viabilità di grande comunicazione e misure di riassetto del settore autostradale».

(G.U. 14 agosto 1982, n. 223)

TITOLO I

PIANO DECENNALE PER LA VIABILITÀ DI GRANDE COMUNICAZIONE

Art. 1. — Il sistema viario di grande comunicazione è composto:

- a) dalle autostrade, dai trafori alpini, dai raccordi autostradali;
- b) dalle strade che congiungono la rete viaria principale dello Stato con quella degli Stati limitrofi, da quelle che costituiscono le grandi direttrici del traffico nazionale, ivi comprese quelle della Sicilia e Sardegna;
- c) dai principali collegamenti interregionali e dalle strade di collegamento con i porti di prima categoria e gli aeroporti di particolare importanza.

Il ministro dei lavori pubblici - presidente dell'ANAS sentite le regioni interessate ed il consiglio di amministrazione dell'ANAS, entro novanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge presenta alle camere, per acquisire il parere delle competenti commissioni permanenti, uno schema di decreto di classificazione delle infrastrutture varie di grande comunicazione.

Trascorsi sessanta giorni dalla presentazione, il ministro dei lavori pubblici - presidente dell'ANAS adotta, con proprio decreto, entro i successivi trenta giorni, la classificazione di cui al precedente comma.

Art. 2. — Al fine di consentire la programmazione degli interventi nell'ambito delle risorse finanziarie disponibili, il ministro dei lavori pubblici - presidente dell'ANAS, sentite le regioni e il consiglio di amministrazione dell'ANAS, elabora il piano decennale della viabilità di grande comunicazione, tenendo conto del decreto di classificazione previsto dal secondo e terzo comma del precedente articolo 1.

Ai fini dell'elaborazione di tale piano, gli interventi e le relative scale di priorità, anche in deroga alle disposizioni di cui all'articolo 11 della legge 28 aprile 1971, n. 287, e all'articolo 18 bis del decreto legge 13 agosto 1975, n. 376, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 16 ottobre 1975, n. 492, sono individuati sulla base dei seguenti criteri generali:

- 1) completamento ed ammodernamento di itinerari di grande comunicazione;
- 2) realizzazione o ammodernamento di itinerari a servizio di infrastrutture portuali, aeroportuali, inter-portuali ed intermodali;
- 3) miglioramento di itinerari per i quali non esistono sufficiente viabilità o mezzi di trasporto alternativo.

Una quota non inferiore al 40 per cento del piano è destinata alla viabilità dei territori di cui all'articolo 1 del testo unico delle leggi sugli interventi del mezzogiorno approvato con decreto del presidente della Repubblica 6 marzo 1978, n. 218.

Al piano decennale così elaborato devono essere garantite adeguate basi finanziarie ed a tal fine il piano stesso è sottoposto, prima della presentazione alle camere, al parere del CIPE.

Entro dodici mesi dall'entrata in vigore della presente legge, il piano decennale è presentato alle camere per acquisire il parere delle competenti commissioni permanenti. Nella stesura

del piano decennale si tiene conto degli interventi in corso nella viabilità ANAS non inclusa nel sistema viario previsto dagli articoli 1 e 2 della presente legge e, allegate al piano decennale stesso, si trasmettono le relative previsioni per il triennio successivo alla data di inizio del piano.

Il ministro dei lavori pubblici - presidente dell'ANAS, ottenuto entro novanta giorni il parere delle competenti commissioni permanenti, adotta con proprio decreto il piano decennale.

Per le modificazioni e le integrazioni che si rendessero necessarie, il ministro dei lavori pubblici - presidente dell'ANAS adotta i provvedimenti di sua competenza secondo la procedura prevista al comma precedente.

Lo stato di attuazione ed il rispetto delle priorità sono sottoposti annualmente all'esame del parlamento in sede di presentazione del bilancio di previsione dell'ANAS.

Art. 3. — In deroga a quanto stabilito dagli articoli 1 e 2 della presente legge, è autorizzato per gli anni finanziari 1982-87 un programma stralcio di interventi di viabilità di grande comunicazione avente carattere prioritario, secondo le indicazioni e i relativi stanziamenti previsti nel successivo titolo secondo.

Di tali interventi si terrà conto della redazione del piano decennale di cui al precedente articolo 2.

TITOLO II

PROGRAMMA STRALCIO

Art. 4. — Per gli anni finanziari 1982-87 è stanziata la somma di lire 800 miliardi da inscrivere in quote annuali nello stato di previsione della spesa del ministero dei lavori pubblici per essere assegnate all'ANAS. Con tali fondi, da impegnare secondo i criteri e le modalità di cui al precedente articolo 2, l'ANAS deve provvedere con priorità alla realizzazione delle seguenti opere:

- a) completamento del tratto Grosseto-Livorno della strada statale Aurelia, per un importo di lire 100 miliardi;
- b) completamento e miglioramento dei servizi di sicurezza dell'itinerario E7 Orte-Cesena, per un importo di lire 100 miliardi;
- c) completamento dell'itinerario autostradale Roma-L'Aquila-Teramo, per un importo di lire 100 miliardi.

In deroga a quanto previsto dal quinto comma dell'articolo 2, il piano stralcio di cui al presente articolo, con osservanza di quanto previsto al terzo comma del medesimo articolo 2, viene presentato alle camere, entro trenta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, e trasmesso alle competenti commissioni permanenti per il relativo parere. In detto piano stralcio il ministro tiene conto in modo prioritario dell'integrazione necessaria per i lavori sulla strada statale Aurelia.

Per il completamento dell'itinerario autostradale Roma-L'Aquila-Teramo, il direttore generale dell'ANAS si avvale del parere della commissione tecnico-finanziaria, costituita in applicazione dell'articolo 7 del decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19, convertito in legge con modificazioni, dalla legge 6 aprile 1977, n. 106, e utilizza, fino alla completa ultimazione dei lavori autostradali, il personale assunto ai sensi dell'articolo 6 del decreto stesso, la cui definitiva destinazione sarà esaminata, in sede di convenzione, al momento dell'affidamento della gestione di detta autostrada.

All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo per il 1982 di lire 50 miliardi si provvede con corrispondente riduzione del capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del ministero del tesoro per il medesimo esercizio finanziario. Con

legge finanziaria si provvede alla modulazione della spesa per i successivi anni finanziari.

Art. 5. — L'ANAS è autorizzata, nel quadro di tutte le somme a sua disposizione, ad adeguare la viabilità di adduzione ai trafori alpini esistenti o già finanziati, ai valichi di confine e quella al servizio delle grandi aree metropolitane, per la cui realizzazione sia possibile un concorso finanziario significativo non inferiore al 35 per cento della previsione della spesa da parte di enti territoriali ed economici, nonché di società concessionarie dei trafori e delle autostrade, alle quali concessionarie l'ANAS potrà affidare in regime di concessione la costruzione e l'esercizio o il solo esercizio di detti tronchi.

Tali interventi devono essere inquadrati nei programmi di cui agli articoli 1 e 2 della presente legge, e possono essere realizzati anche con fondi diversi da quelli del piano decennale.

Art. 6. — Per l'attuazione degli impegni assunti con la convenzione stipulata a Parigi il 23 febbraio 1972 tra la Repubblica italiana e la Repubblica francese, relativa al traforo del Fréjus e ratificata in data 8 marzo 1973, giusta la legge di autorizzazione 18 dicembre 1972, n. 878, l'ANAS provvede a realizzare il collegamento tra Bardonecchia e Rivoli e concorre ad assicurare i fondi necessari per far fronte ai maggiori oneri di costruzione del traforo rispetto a quelli originariamente previsti. A tali fini l'ANAS è autorizzata:

a) a realizzare i tronchi in nuova sede necessari per il collegamento di quelli già in costruzione tra Bardonecchia e Rivoli, affidando, mediante apposita convenzione, i lavori stessi alle società italiane per il traforo autostradale del Fréjus (SITAF) nella misura non inferiore al 40 per cento del relativo costo;

b) ad assumere partecipazioni azionarie nella SITAF, sottoscrivendo azioni di nuova emissione per aumento del capitale sociale nella misura non superiore al 40 per cento del capitale stesso anche in deroga all'articolo 2441 del codice civile e fino a concorrenza della somma di lire 10 miliardi;

c) ad erogare a titolo di contributo a carico dello Stato alla predetta società e subordinatamente all'assunzione delle partecipazioni di cui alla precedente lettera b), nel biennio 1982-83, l'ammontare complessivo di 40 miliardi di lire a parziale copertura degli oneri suppletivi risultanti dal piano finanziario aggiornato per la realizzazione del traforo;

d) a promuovere iniziative volte a reperire fondi atti ad assicurare nella fase gestionale il miglior livello di servizio dell'infrastruttura, ivi compreso l'eventuale affidamento in concessione dell'esercizio e l'applicazione di relative particolari tariffe di pedaggio.

Per far fronte agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo, l'ANAS è autorizzata a contrarre mutui, anche obbligazionari, in Italia o all'estero, anche con la banca europea per gli investimenti, per l'ammontare netto di 450 miliardi di lire da ripartire nel periodo 1982-85. Le rate di ammortamento per capitale ed interessi dei mutui di cui sopra sono poste, a partire dall'esercizio finanziario 1983, a carico del bilancio dello Stato.

Alle operazioni finanziarie di cui sopra si applicano le norme di cui al secondo, terzo e quarto comma dell'art. 41, L. 21 dicembre 1978, n. 843 (1).

(1) Il comma è stato aggiunto dall'art. 34 della L. 27 dicembre 1983, n. 730.

..... (2).

Art. 7. — In deroga alla disposizione di cui all'articolo 18 bis del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 16 ottobre 1975, n. 492, il consorzio per l'autostrada Messina-Palermo è autorizzato, in attesa della Costituzione di un consorzio unico, ad iniziare, sulla base di progetti esecutivi aggiornati, la realizzazione del completamento dell'itinerario autostradale Messina-Palermo tra Rocca di Caprileone e Cefalù, nei limiti degli stanziamenti che verranno acquisiti. A tale fine viene stanziato per gli anni finanziari 1982-84 l'importo di lire 210 miliardi, che sarà iscritto nello stato di previsione della spesa del ministero dei lavori pubblici, per essere assegnato all'ANAS, che provvede all'erogazione al consorzio in relazione all'andamento dei lavori.

All'onere derivante per il 1981 ed il 1982 rispettivamente di lire 10 miliardi per ciascun esercizio si provvede con corrispondenti riduzioni dei capitoli 9001 dello stato di previsione del 1981, in attuazione dell'articolo 10 della legge 5 agosto 1978, n. 468, nonché del 1982 della spesa del ministero del tesoro. Con legge finanziaria si provvede alla modulazione della spesa per i successivi anni finanziari.

Alle ulteriori necessità si provveda attraverso l'inserimento del piano decennale.

Al fine di evitare che il flusso di traffico della strada statale n. 113 Palermo-Messina si svolga attraverso il centro abitato di Cefalù, fino al completamento dell'autostrada Palermo-Messina è consentita l'utilizzazione, a titolo gratuito, del tratto dell'autostrada Palermo-Messina compreso fra i due svincoli di Cefalù.

Art. 8. — In deroga alla disposizione di cui all'articolo 18 bis del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 16 ottobre 1975, n. 492, la società autostrade S.p.A. è autorizzata a realizzare le seguenti opere:

a) completamento dell'autostrada Milano-Napoli mediante la costruzione del collegamento autostradale tra il ramo nord Milano-Roma ed il ramo sud Roma-Napoli;

b) completamento dell'autostrada Voltri-Gravellona Toce e rispettive diramazioni mediante la costruzione del tronco Stoppiana-Gravellona Toce con diramazione per Sesto Calende;

c) completamento dell'autostrada Mestre-Vittorio Veneto con la costruzione del tronco Vittorio Veneto-Piano di Vedoià in provincia di Belluno.

In deroga all'articolo 11 della legge 28 aprile 1971, n. 287, la concessione per la costruzione e l'esercizio del tronco Vittorio Veneto-Piano di Vedoià (Belluno) quale proseguimento dell'autostrada Mestre-Vittorio Veneto è assentita alla società Autostrade S.p.A.

Art. 9. — In deroga alla disposizione di cui all'articolo 18 bis del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 16 ottobre 1975, n. 492, la SAT S.p.A. è autorizzata a realizzare l'autostrada Livorno-Grosseto-Civitavecchia, nei limiti degli stanziamenti che verranno acquisiti.

Al fine di poter ottenere i benefici della presente legge, la SAT S.p.A. deve provvedere a deliberare un aumento del capi-

(2) Il comma è stato abrogato dall'art. 7 della L. 26 aprile 1983, n. 130.

tale sociale, che sarà interamente sottoscritto dalla società Autostrade S.p.A. entro i successivi sei mesi. Detto aumento deve essere di importo tale che la somma delle partecipazioni azionarie pubbliche ammonti almeno al 70 per cento del capitale della SAT S.p.A., considerandosi fra esse compresa, a tutti gli effetti, la partecipazione della società autostrade S.p.A., che non potrà essere comunque inferiore al 51 per cento del medesimo capitale sociale.

Il governo predisporrà un apposito disegno di legge con il quale saranno indicate le condizioni economiche e finanziarie relative alla realizzazione dell'autostrada di cui al primo comma.

Art. 10. — ... Omissis

Art. 11. — Gli azionisti della società Autostrada Torino-Savona S.p.A. possono, entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, cedere alla società autostrade S.p.A. la proprietà del pacchetto azionario da ciascuno di essi detenuto, contro pagamento di un prezzo pari al 50 per cento del valore nominale delle azioni sottoscritte e versate, quale risultante dal bilancio al 31 dicembre 1980.

Quando, a seguito di tali operazioni, il pacchetto azionario della società autostrada Torino-Savona S.p.A. risulterà almeno per il 70 per cento in possesso di enti pubblici, enti pubblici territoriali e società ad intero capitale pubblico, ivi compresa la società Autostrade S.p.A., l'ANAS è autorizzata a stipulare con la società Autostrada Torino-Savona S.p.A. una nuova convenzione. Tale convenzione deve prevedere tra l'altro:

a) la predisposizione del progetto esecutivo delle opere per la realizzazione della seconda carreggiata nei tratti Carmagnola-Priero-Altare, con priorità per il tratto Priero-Altare, nonché per il miglioramento della sicurezza dell'autostrada;

b) l'aggiornamento del piano finanziario, con inclusione degli oneri conseguenti all'investimento previsto per le opere di cui alla precedente lettera a);

c) l'impegno della concessionaria a realizzare, anche gradualmente, in deroga agli articoli 11 della legge 28 aprile 1971, n. 287, e 18-bis del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 16 ottobre 1975, n. 492, le opere di raddoppio e quelle di miglioramento della sicurezza, nei limiti di copertura consentiti dalle risultanze degli aggiornamenti del piano finanziario e dall'erogazione di contributi a carico dello Stato.

Per il rimborso alla società Autostrade S.p.A. dell'onere derivante da quanto disposto dal primo comma del presente articolo, nonché per l'erogazione di un primo contributo alla società concessionaria dell'autostrada Torino-Savona per la progettazione e l'avviso della realizzazione delle opere previste alle lettere a) del secondo comma del presente articolo, è autorizzata la spesa di 20 miliardi di lire per l'anno 1983 da iscriverne a carico del capitolo 505 del bilancio dell'ANAS, autorizzando l'azienda stessa a impegnare la somma sin dal 1982.

Art. 12. — Con decorrenza dalla data di entrata in vigore della presente legge le tariffe di pedaggio sulla tangenziale di Napoli sono fissate nella misura del 40 per cento di quelle annualmen-

te previste in applicazione della vigente normativa di convenzione.

Il ministro dei lavori pubblici - presidenza dell'ANAS può sospendere o disporre l'applicazione solo parziale degli adeguamenti tariffari annuali di cui al precedente comma; in tale caso compete alla società concessionaria il rimborso da parte dell'ANAS dei relativi minori introiti da pedaggio.

Alla società tangenziale di Napoli S.p.A., a parziale copertura dei minori introiti per l'esercizio 1982 derivanti dal ridotto livello tariffario rispetto a quello previsto dalla vigente normativa di convenzione, viene erogato un contributo di lire 30 miliardi, da iscriverne a carico del capitolo 505 del bilancio dell'ANAS per il medesimo esercizio finanziario.

Per gli esercizi finanziari 1983 e successivi, l'ANAS è autorizzata ad iscriverne nel proprio bilancio preventivo le somme annualmente dovute alla società Tangenziale di Napoli S.p.A., quale integrazione dei minori introiti di pedaggio derivanti dal ridotto livello tariffario effettivamente applicato in attuazione del disposto dei primi due commi del presente articolo.

Nella determinazione del contributo di cui al comma precedente si tiene conto del beneficio economico conseguito dal bilancio della società autostrade S.p.A. per effetto della proroga di cui al secondo comma dell'articolo 13 della presente legge, limitatamente alla quota di esso paginata alla compensazione degli oneri della gestione della partecipazione al capitale della società Tangenziale di Napoli S.p.A. e determinata in applicazione del disposto del terzo comma dello stesso articolo.

Art. 13 (3 bis). — Entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge la proprietà dei pacchetti azionari delle società Tangenziale di Napoli S.p.A. e Traforo del Monte Bianco S.p.A. detenuta da società del gruppo IRI è trasferita alla società Autostrade S.p.A. contro paginata di una somma pari al valore nominale delle azioni, quale risultante dal bilancio al 31 dicembre 1980 di ciascuna società.

Alla società Autostrade S.p.A. è accordata la proroga di quindici anni del periodo di concessione di cui all'articolo 4 della legge 28 marzo 1968, n. 385, a pareggio degli oneri della gestione delle società autostrada Torino-Savona S.p.A. e Tangenziale di Napoli S.p.A., nonché per il completamento e la gestione del tronco Vittorio Veneto-Pian di Vedoia quale prolungamento dell'autostrada Mestre-Vittorio Veneto.

Con apposito atto aggiuntivo alla vigente convenzione, da stipularsi entro dodici mesi dall'entrata in vigore della presente legge, sono concordate tra l'ANAS e la società Autostrade S.p.A. le percentuali convenzionali di attribuzione del beneficio economico conseguito dal bilancio di detta società per effetto della proroga del periodo di concessione disposta dal precedente comma.

Art. 14. — Fermo restando quanto disposto dai precedenti articoli della presente legge, la sospensione della costruzione di nuove autostrade, tratte autostradali e trafori, disposta dall'articolo 18 bis del decreto-legge 13 agosto 1975, n. 376, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 16 ottobre 1975, n. 492, deve intendersi riferita ai soli lavori di primo impianto, con esclusione degli eventuali successivi interventi di adeguamento, tra i quali la realizzazione di corsie aggiuntive, di con-

(3) L'articolo, che si omette, sostituisce l'art. 6 della L. 28 marzo 1968, n. 385.

(3 bis) Cfr. art. 61 del D.L. 29 aprile 1994, n. 257 (G.U. 30 aprile 1994, n. 99, Se.Ge.) per la proroga dei termini.

nessioni varie e di raccordi che sia richiesta da esigenze relative alla sicurezza del traffico o al mantenimento del livello di servizio.

L'ANAS dovrà promuovere entro il 1983 le iniziative atte a conseguire al più presto l'unificazione degli attuali sistemi di esazione dei pedaggi, da parte delle società concessionarie interessate, allo scopo di assicurare, nel quadro di una organica e funzionale gestione dell'intera rete autostradale, l'interconnessione diretta tra le diverse autostrade e tratti autostradali con la conseguente eliminazione di barriere intermedie, per un costante adeguato miglioramento del servizio reso all'utenza.

Art. 15. — In attesa della legge di riordino del settore autostradale ed in presenza del perfezionamento degli atti aggiuntivi di cui al successivo terzo comma, l'intervento del fondo centrale di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane di cui all'articolo 1 della legge 23 luglio 1980, n. 389, e successive modificazioni e integrazioni, è prorogato al 31 dicembre 1982. Per tale intervento è assegnata al fondo centrale di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane per gli esercizi 1981 e 1982, la somma di lire 240 miliardi. Per far fronte inoltre all'ulteriore accertato fabbisogno di lire 80 miliardi connesso all'applicazione dell'articolo 4 della legge 23 luglio 1980, n. 389, è assegnata all'ANAS per l'anno finanziario 1982 una somma di pari importo.

All'onere complessivo di lire 320 miliardi si provvede:

a) per lire 100 miliardi, con corrispondente riduzione del capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1981 del ministero del tesoro;

b) per lire 100 miliardi, con corrispondente riduzione del capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1982 del del ministero del tesoro;

c) per lire 120 miliardi, a valere sulle disponibilità esistenti ed in formazione sul conto corrente infruttifero denominato conto speciale per il ripianamento degli squilibri economici degli enti autostradali di cui all'articolo 1 del decreto-legge 23 dicembre 1978, n. 813, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 10 febbraio 1979, n. 51, e successive modificazioni e integrazioni.

Per accedere ai benefici previsti dalla presente legge, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della stessa sarà stipulato con ciascun ente concessionario di autostrade di trafori, ad eccezione dei consorzi per l'autostrada Messina-Palermo, per l'autostrada Messina-Catania e per l'autostrada Siracusa-Gela, un atto aggiuntivo alla vigente convenzione che preveda gli adeguamenti alle disposizioni contenute nella presente legge, nonché la regolamentazione di cui i rapporti connessi ad eventuali trasferimenti di concessioni di autostrade contigue, da porre in essere mediante accorpamento volontario delle società interessate, ivi compresa la realizzazione, in analogia e ad estensione di quanto disposto al precedente articolo 14, dei completamenti delle opere previste dalle concessioni originarie.

I piani di rimborso allo Stato dei debiti di cui all'articolo 5 della legge 23 luglio 1980, n. 389, da parte dei concessionari, al netto dei versamenti da ciascuna società effettuati ai sensi dell'articolo 1 del decreto-legge 23 dicembre 1978, n. 813, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 19 febbraio 1979, n. 51, e successive modificazioni ed integrazioni, saranno articolati sulla base di quote annue rapportate alle previste risorse derivanti dalla gestione. I concessionari debitori sono tenuti a versare al fondo centrale di garanzia, entro il 31 dicem-

bre di ciascun anno, l'intera quota prevista in piano finanziario a titolo di rimborso del debito verso lo Stato.

Con decorrenza dall'entrata in vigore della presente legge, sulla rete autostradale in concessione, ad eccezione delle autostrade assentite al consorzio unico siciliano di cui al successivo articolo 16, alla società tangenziale di Napoli S.p.A. e alla società Autostrade meridionali S.p.A.:

a) (4).

b) fino all'emanazione della legge di riordino del settore autostradale è istituito sulle tariffe di pedaggio un sovrapprezzo di una lira a chilometro per i motoveicoli, le autovetture, gli autobus ed i veicoli merci fino a 25 quintali di portata o fino a due assi; di tre lire a chilometro per i veicoli merci oltre 25 quintali di portata o superiori a due assi.

I maggiori introiti da pedaggio derivanti dall'eventuale eccedenza delle tariffe effettivamente applicate rispetto a quelle previste in convenzione, nonché dai sovrapprezzi di cui al comma precedente, devono essere versati sul conto corrente infruttifero denominato conto speciale per il ripianamento degli squilibri economici degli enti autostradali di cui all'articolo 1 del decreto-legge 23 dicembre 1978, n. 813, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 febbraio 1979, n. 51, e successive modificazioni ed integrazioni, fino alla copertura degli interventi di cui al primo comma, e, successivamente al fondo centrale di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane secondo modalità che saranno stabilite con apposito decreto del ministro del tesoro e saranno dal fondo stesso impiegate per il pagamento delle rate dei mutui contratti e delle obbligazioni emesse dalle società concessionarie autostradali, con garanzia dello Stato, e rimaste insolute (5).

Con decorrenza dall'entrata in vigore della presente legge è abrogato l'articolo 1 del decreto-legge 23 dicembre 1978, n. 813, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 19 febbraio 1979, n. 51, come modificato dall'articolo 1 del decreto-legge 30 dicembre 1979, n. 661, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 29 febbraio 1980, n. 32.

Con la presentazione del piano di cui all'articolo 2 della presente legge il ministro dei lavori pubblici, di concerto con il ministro del tesoro, potrà procedere alla revisione e ristrutturazione del sistema delle tariffe di pedaggio. Tale revisione è ristrutturazione non dovrà comportare alcuna riduzione nel preesistente gettito di introiti di pedaggio di ciascuna concessionaria.

In vista dell'emanazione della legge di riordino del settore autostradale, il ministro dei lavori pubblici - presidente dell'ANAS ed il ministro del tesoro presenteranno al parlamento entro il 30 giugno 1983 (6) una relazione sullo stato di attuazione della presente legge e sulla situazione economica e finanziaria del settore autostradale, e, qualora le risultanze dei piani finanziari di cui ai precedenti commi facciano riscontrare per talune società concessionarie tra quelle indicate all'articolo 5 del decreto-legge 31 luglio 1981, n. 414, convertito in legge, con

(4) La lettera è stata abrogata dall'art. 11 della L. 23 dicembre 1992, n. 498.

(5) Il comma è stato così sostituito dall'art. 9 del D.L. 23 settembre 1994, n. 547.

(6) Il presente termine è stato differito prima al 31 dicembre 1983 dall'art. 25 del D.L. 12 settembre 1983, n. 463 (Sta in S.1.3), in seguito al 30 giugno 1984 dall'art. 6 del D.L. 29 dicembre 1983, n. 747 ed infine al 31 dicembre 1986, dall'art. 1 della L. 3 ottobre 1985, n. 526.

modificazioni, dalla legge 2 ottobre 1981, n. 544, insufficienti coperture dell'indebitamento in essere, forniranno proposte che prevedano l'immediato trasferimento delle relative concessioni ad una o più società di gestione a partecipazione pubblica, o, in alternativa, il loro accorpamento con società concessionarie già operanti.

Ove tali proposte non venissero formulate entro i termini previsti e fino a quando non saranno definiti i provvedimenti legislativi e amministrativi all'uopo necessari, il fondo centrale di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane sospenderà i pagamenti in favore delle società sopra indicate.

Art. 16. — Il ministro dei lavori pubblici, entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge, è autorizzato a ricercare intese con la regione siciliana per la Costituzione di un consorzio unico di enti pubblici cui trasferire le concessioni relative alle autostrade assentite ai consorzi per l'autostrada Messina-Catania, per l'autostrada Messina-Palermo e per l'autostrada Siracusa-Gela. Tale consorzio dovrà:

a) essere costituito con partecipazione maggioritaria dalla regione siciliana ed avere come scopi il completamento dei lavori di costruzione non ancora realizzati, nonché l'esercizio dell'intera rete assentita in concessione;

b) succedere in tutti i rapporti giuridici posti in essere dai suindicati consorzi;

c) costituire il proprio fondo di dotazione con i fondi di dotazione dei singoli consorzi autostradali; tale fondo non dovrà essere rimborsato alla scadenza della concessione;

d) determinare le tariffe di pedaggio in modo da consentire almeno la copertura dei costi di esercizio, di manutenzione di rinnovo degli impianti.

La convenzione che regolerà i rapporti tra l'ANAS e la regione siciliana per la definizione di tali intese sarà approvata dal ministro dei lavori pubblici, di concerto con il ministro del tesoro, sentiti il consiglio di amministrazione dell'ANAS ed il consiglio di Stato.

Art. 17. — Sono da ritenersi corrisposte a titolo di contributo a carico dello Stato le somme già pagate e da pagarsi per conto dei consorzi per l'autostrada Messina-Palermo, per l'autostrada Messina-Catania e per l'autostrada Siracusa-Gela:

a) dall'ANAS, per gli interventi svolti e da svolgere in applicazione dell'articolo 2 del decreto-legge 23 dicembre 1978, n. 813, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 19 febbraio 1979, n. 51, dell'articolo 4 della legge 23 luglio 1980, n. 389, nonché del primo comma dell'articolo 15 della presente legge;

b) dal fondo centrale di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane, sia per gli interventi di cui agli articoli 1 e 2 della legge 23 luglio 1980, n. 389, ivi compresi quelli di cui al primo comma dell'articolo 15 della presente legge, sia per gli interventi svolti in applicazione dell'operatività della garanzia fidejussoria dello Stato.

Lo stanziamento relativo alle rate di ammortamento dei mutui stipulati entro il 31 dicembre 1979, con scadenza successiva al 31 dicembre 1982, dai consorzi per l'autostrada Messina-Palermo, per l'autostrada Messina-Catania e per l'autostrada Siracusa-Gela, è annualmente autorizzato, con apposita discussione, dalla legge di approvazione del bilancio.

Art. 18. — La presente legge entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale.