

# SENATO DELLA REPUBBLICA

— XIV LEGISLATURA —

**N. 3734**

## DISEGNO DI LEGGE

**d’iniziativa dei senatori BRUTTI Paolo, BARATELLA, BASSANINI, BASSO, BATTAFARANO, BATTAGLIA Giovanni, BISCARDINI, BONAVITA, BONFIETTI, BRUNALE, CREMA, DATO, DENTAMARO, DI GIROLAMO, DI SIENA, DONATI, FLAMMIA, GAGLIONE, GARRAFFA, LABELLARTE, LEGNINI, LONGHI, MACONI, MASCIONI, MONTALBANO, MURINEDDU, PIATTI, ROTONDO, SCALERA, SODANO Tommaso, STANISCI, TOGNI, VALLONE, VERALDI, VICINI, VISERTA COSTANTINI, VITALI, VIVIANI e ZANDA**

**COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 18 GENNAIO 2006**

Misure urgenti per la regolarizzazione delle concessioni autostradali. Istituzione dell’Autorità nazionale delle concessioni autostradali e dei trafori

ONOREVOLI SENATORI. - Note sono le disfunzioni della Pubblica Amministrazione nei settori dell'economia sottoposti ai suoi poteri di regolazione e di controllo. Disfunzioni che hanno indotto, a più riprese, il legislatore a costituire, sulla scia degli ordinamenti anglosassoni, appositi organismi di garanzia (Autorità), incaricati della regolazione del settore e della vigilanza sugli operatori, garantendo l'indipendenza dei suoi componenti per conseguire, *super partes*, la più proficua e corretta tutela dell'interesse pubblico generale.

Il settore delle concessioni autostradali, di estrema rilevanza economica e sociale, è rimasto estraneo al suddetto sistema di garanzia con la conseguenza di generare e fomentare situazioni difficilmente armonizzabili con i principi di legalità, di lealtà e correttezza contrattuale - anche nei confronti dei fornitori di materiali ovvero di servizi e di prestazioni d'opera - nonché con quelli di sana gestione amministrativo-finanziaria, idonei ad assicurare la necessaria pubblicità e trasparenza, prescritte dall'articolo 1 della legge 7 agosto 1990, n. 241, modificata con legge 11 febbraio 2005 n. 15. Di conseguenza, le posizioni conflittuali tra il personale interesse e la tutela del pubblico bene hanno determinato un'alterazione del giusto equilibrio, come segnalato a più riprese dalla Corte dei Conti, tra gli interessi pubblici e quelli del concessionario, con negative ripercussioni sulla determinazione delle tariffe ovvero di altri atti a valenza economico-patrimoniale.

È opportuno ricordare che il sistema delle concessioni, studiato profondamente dalla dottrina amministrativistica, riceve una regolamentazione legislativa inadeguata, malgrado l'ultimo intervento contenuto nell'arti-

colo 21 del decreto-legge 24 dicembre 2003, n. 355, convertito con legge 27 febbraio 2004, n. 47 dalla specie per quanto attiene alle concessioni autostradali, la cui disciplina si rinviene quasi esclusivamente nelle clausole, ormai stereotipate, della convenzione, sottostante all'atto di concessione.

Inoltre il ruolo di concedente, un tempo riservato esclusivamente ad organi governativi (Ministro o soggetto delegato) con omologa rispondenza in sede locale, investe attualmente altri soggetti - come ad esempio l'ANAS Spa - facendo così insorgere molteplici problematiche di ordine istituzionale.

A dimostrazione dell'attuale stato di persistente anomalia è sufficiente ricordare che nell'ultimo quinquennio gli interventi pubblici nel settore autostradale si sono connotati per la loro «desistenza» se non «compiacenza» nei confronti delle concessionarie. Ciò ha comportato che queste si sono fatte ardite al punto di ignorare - come più volte segnalato dalla Corte dei Conti - le proprie obbligazioni, contrattualmente assunte, relative agli investimenti per nuove opere e per quelli di ordinaria e straordinaria manutenzione, continuando però a percepire ingenti risorse finanziarie, attraverso la riscossione dei pedaggi e di contributi a fondo perduto, erogati dallo Stato o dall'ANAS.

Inoltre gli elevati pedaggi e il rinvio degli investimenti hanno permesso alla Società Autostrade Spa e alle sue controllate di accumulare ingenti disponibilità finanziarie impiegate in partecipazioni societarie in Italia e all'estero, ponendosi ai limiti, se non infrangendo le regole della concorrenza.

Tali investimenti in partecipazioni, non previsti nelle convenzioni vigenti, rappresentano immobilizzazioni non devolvibili alla scadenza della concessione e, di fatto, i con-

cessionari approfittano delle risorse originariamente destinate alla realizzazione degli investimenti assentiti in concessione.

Il presente disegno di legge interviene per assicurare il rispetto del principio di legalità e per ricondurre nell'alveo della correttezza e della trasparenza un settore, ad alta valenza socio-economica, occupato sempre più da privati, che operano sostanzialmente senza alcun rischio di impresa.

Ciò ha determinato l'abbandono progressivo da parte degli imprenditori di altri settori economici ed industriali, caratterizzati dalla competitività nazionale ed internazionale, per rifugiarsi nelle cosiddette «*utilities*», connotate da scarso rischio di impresa, da una sostanziale posizione di monopolio e, di riflesso, da vantaggi economici di notevole consistenza, a danno dello Stato e degli utenti.

Nell'ultimo decennio, le erogazioni di pubblico denaro a favore delle concessionarie (pedaggi, contributi a fondo perduto, sub-concessioni per ristorazioni, installazioni di antenne per le comunicazioni mobili, eccetera) possono quantificarsi in circa 50 miliardi di euro, cioè in un volume finanziario così elevato che avrebbe permesso allo Stato di costruire una rete autostradale di maggiore estensione, con rilevanti ritorni finanziari, secondo quanto rilevato dalla Corte dei Conti.

La presente proposta di legge in esame mira a dare una armonica soluzione ai profili più salienti caratterizzanti il settore, attraverso l'istituzione di un'apposita Autorità indipendente chiamata ANCAT (autorità nazionale delle concessioni autostradali e dei trasporti), alla quale spetterà non solo di assumere il ruolo di concedente, ma anche quello di esercitare funzioni di regolazione e di controllo, allo scopo di ottenere una moralizzazione del settore per conseguire la migliore tutela degli interessi pubblici con peculiare riguardo alla liberalizzazione del mercato, come imposto dalla normativa europea, oltre che alla congruità delle tariffe e delle clausole contrattuali previste dalla con-

cessione, la cui influenza sulla vita socio-economica nazionale è di estrema rilevanza.

Per ovviare alle suddette situazioni di privilegio sono state previste adeguate misure di accompagnamento, così sintetizzabili:

- necessità di assicurare una molteplicità di concessionari autostradali, riducendo il loro campo di azione, mediante la limitazione della durata della concessione ad un periodo massimo di 25 anni e prescrivendo l'assoluto divieto della loro proroga, in assenza di procedure concorsuali;
- introduzione di procedure concorsuali per un'effettiva liberalizzazione di mercato;
- previsione di un rigoroso sistema di regolazione, monitoraggio e controllo;
- obbligo di predisporre la contabilità separata ed analitica riguardante l'attività prevista dalla concessione;
- esclusione di incarichi retribuiti conferiti ai pubblici dipendenti da parte dei concessionari ovvero dei loro organismi controllati, collegati, partecipati.

La normativa vuole non solo moralizzare e regolarizzare il settore, ma tende concretamente ad attivare anche un sistema di monitoraggio e controllo, prescrivendo un rigoroso regime sanzionatorio per le eventuali violazioni, in modo da equilibrare, secondo i principi di buon andamento e imparzialità dell'amministrazione, indicati nell'articolo 97 della Costituzione, l'interesse dei concessionari al conseguimento del massimo profitto con gli obiettivi pubblici di tutela degli interessi generali, attraverso un corretto sistema di fissazione equa del corrispettivo nei confronti delle prestazioni eseguite dal concessionario, ovvero di interventi sanzionatori in casi di inosservanza, anche lieve, degli obblighi od oneri assunti con la convenzione, sottostante al decreto di concessione, approvato dall'Autorità governativa.

In particolare, l'articolo 1 indica i principi generali della normativa.

I successivi articoli da 2 a 7 prevedono la costituzione di una Autorità indipendente,

denominata Autorità nazionale delle concessioni autostradali e trafori (ANCAT) dotata di poteri di regolamentazione, d'indagine, di controllo, accompagnata da un sistema sanzionatorio. Il potere di nomina dei suoi componenti e la determinazione dei loro compensi sono demandati al Governo, titolare del ruolo di «concedente» e, come tale, interessato al migliore funzionamento dell'ANCAT.

L'articolo 5 assegna, tra l'altro, all'ANCAT il potere regolamentare anche sul bilancio di esercizio delle concessionarie, quantificando, nello stato patrimoniale, al valore di 1 (uno) euro il titolo della concessione ed introducendo il divieto di imputare alla contabilità separata le *stock options* nonché la corresponsione di azioni ovvero altre utilità a favore degli amministratori, come suggerito dalla Corte dei Conti nella relazione sulla gestione finanziaria dell'ANAS (esercizio finanziario 2003).

L'articolo 8 detta le condizioni da rispettare per la partecipazione alla gara pubblica per ottenere la concessione, introducendo il limite del 30 per cento della rete autostradale: ciò allo scopo di consentire la più ampia partecipazione degli operatori economici.

Con tali precisazioni, la relativa disciplina è di agevole intendimento.

L'articolo 9 prescrive le condizioni essenziali e fondamentali per il rilascio della concessione allo scopo di assicurare il rispetto delle seguenti esigenze:

a) la necessità di dimostrare e motivare – in attuazione del principio di economicità – la convenienza economico-finanziaria per lo Stato di avvalersi dello strumento concessorio;

b) la sussistenza di peculiari requisiti economico-patrimoniali, di onorabilità, di lealtà contrattuale per assumere il ruolo di concessionario;

c) l'esigenza di assicurare un adeguato sistema di controllo tecnico-contabile, con l'obbligo, a pena di decadenza dalla concessione, di osservare un corretto sistema di contabilità analitica e separata insieme ad interventi costanti di monitoraggio per verificare il rispetto delle clausole negoziali previste dalla convenzione sottostante alla concessione.

L'articolo 10 prevede i collegamenti dell'ANCAT con le istituzioni nazionali e con la Commissione europea per il rispetto delle regole sulla concorrenza, assicurando la circolazione dell'informazione.

L'articolo 11 mira a sanzionare condotte che ostacolino il regolare esercizio delle funzioni dell'ANCAT.

L'articolo 12 attiene alle garanzie giurisdizionali offerte ai destinatari degli atti o, comunque, degli interventi dell'ANCAT.

Gli articoli 13 e 14 dettano alcune disposizioni per evitare conflitti di interesse dei pubblici operatori rispetto alle loro funzioni istituzionali, con l'introduzione di peculiari divieti in ordine ai conferimenti di incarichi.

L'articolo 15 regola i poteri di revoca della concessione da parte dell'ANCAT.

L'articolo 16 sancisce il divieto di includere alcune clausole nelle convenzioni con il concessionario.

L'articolo 17 concerne i compensi degli amministratori e sindaci ed altri soggetti operanti negli organismi concessionari.

L'articolo 18 prescrive le modalità da osservare per l'esercizio del potere regolamentare dell'ANCAT.

L'articolo 19 prevede il trasferimento di tutte le competenze dell'ANAS all'ANCAT.

L'articolo 20 contiene disposizioni circa il personale dell'ANCAT e la copertura prevista per gli oneri finanziari conseguenti all'istituzione dell'Autorità.

**DISEGNO DI LEGGE**  

---

## Art. 1.

*(Oggetto e finalità)*

1. Le disposizioni della presente legge costituiscono principi generali. Esse intendono garantire la liberalizzazione delle concessioni autostradali, nonché di quelle di costruzione e di gestione di tratte autostradali disciplinate dall'articolo 19 della legge 11 febbraio 1994, n. 109, e successive modificazioni, al fine di promuovere la concorrenza tra i diversi operatori nonché l'economicità, l'efficacia, l'efficienza, la trasparenza, il monitoraggio del settore. La suddetta liberalizzazione intende altresì conseguire adeguati livelli di qualità e di sicurezza della rete autostradale mediante la pronta adozione di misure per la prevenzione e la riduzione della sinistrosità.

## Art. 2.

*(Criteri generali di aggiudicazione delle concessioni)*

1. Nel rispetto della normativa europea in materia di appalti pubblici e delle norme dell'ordinamento riguardanti le infrastrutture e i trasporti e degli indirizzi di politica generale e della mobilità formulati dal Governo, le concessioni autostradali possono essere assentite ovvero prorogate soltanto con procedura concorsuale pubblica che deve consentire la più ampia partecipazione dei soggetti interessati, con divieto di ricorrere a procedure ristrette, secondo quanto disposto dall'articolo 19 della legge 11 febbraio 1994,

n. 109, e successive modificazioni, secondo i seguenti criteri:

*a)* tutelare l'interesse degli utenti ad una circolazione scorrevole e all'esistenza di viabilità alternativa ordinaria;

*b)* garantire che il sistema tariffario armonizzi gli obiettivi economico-finanziari dei concessionari autostradali con gli obiettivi di carattere sociale, di tutela ambientale e di uso proficuo ed efficiente delle risorse finanziarie pubbliche, sulla base di un piano da cui sia possibile desumere, in modo incontrovertibile, l'utilità sociale ed economico-finanziaria della concessione nonché fissare il giusto equilibrio tra le prestazioni del concessionario ed il corrispettivo conseguito, allo scopo di evitare arricchimenti ingiustificati e di sanzionare comunque ogni tentativo speculativo da parte del concessionario;

*c)* garantire che il sistema tariffario si riferisca esclusivamente ai costi di gestione per l'utilizzazione della tratta autostradale da parte della clientela, coperti dal pedaggio ordinario. Il piano finanziario per il ripiano dei capitali investiti dal concessionario per la costruzione dell'autostrada ovvero per le opere di manutenzione straordinaria deve prevedere il riparto annuale dell'ammortamento, per un periodo non superiore a dieci anni, salvo proroga da parte dell'Autorità nazionale delle concessioni autostradali e dei trafori, di seguito denominata ANCAT, istituita all'articolo 3 della presente legge, ovvero, se più breve, sino alla data di scadenza della concessione, con la fissazione di un pedaggio straordinario, ossia di una quota da aggiungere al pedaggio ordinario, quantificata con equità, da eliminare alla data del rimborso del capitale investito.

## Art. 3.

*(Istituzione dell'Autorità nazionale delle concessioni autostradali e dei trafori)*

1. È istituita l'Autorità nazionale delle concessioni autostradali e trafori, denominata ANCAT, con sede in Roma. Essa opera in piena indipendenza di giudizio con completa autonomia organizzativa e finanziaria, anche in deroga alle norme di contabilità pubblica, allo scopo di tutelare e garantire l'iniziativa economica, le regole di concorrenza, il buon andamento dell'attività di costruzione, di manutenzione e di gestione della rete autostradale nazionale e il rispetto dei principi, criteri e norme dell'Unione europea in materia di disciplina della concorrenza, di aiuti di Stato e di appalti pubblici per lavori, forniture e servizi.

2. La violazione da parte del concessionario delle norme o dei provvedimenti adottati dall'ANCAT determina di diritto la decadenza della concessione; gli operatori pubblici, che in violazione della disposizione del presente comma omettono di adottare i dovuti provvedimenti decadono dal servizio e dalle funzioni.

## Art. 4.

*(Composizione dell'ANCAT)*

1. L'ANCAT è un organo collegiale costituito dal presidente e da quattro membri nominati dal Presidente della Repubblica su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, tra persone qualificate e di notoria indipendenza, scelti tra magistrati o ex magistrati della Corte di Cassazione o della Corte dei Conti, tra Consiglieri di Stato, anche cessati dal servizio, ovvero tra professori universitari ordinari di materie economiche o giuridiche o tecniche, in possesso di specifica competenza. Uno dei membri può essere

scelto tra personalità di alta e riconosciuta professionalità ed indipendenza provenienti da settori tecnici ovvero economici.

2. I membri dell'ANCAT durano in carica cinque anni e non possono essere confermati. Essi non possono esercitare, a pena di decadenza, alcuna attività professionale, anche a titolo gratuito, di consulenza o di altra natura, né ricoprire altri uffici pubblici ovvero svolgere attività d'insegnamento. I dipendenti pubblici sono collocati fuori ruolo o in aspettativa per tutta la durata dell'incarico senza diritto ad alcun emolumento a carico dell'amministrazione di appartenenza. Il periodo di appartenenza all'ANCAT in qualità di presidente ovvero di componente è utile a tutti gli effetti di pensione.

3. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri è determinato il trattamento economico spettante ai membri dell'ANCAT. L'importo così determinato comprende tutte le voci retributive, ad esclusione dei rimborsi per le spese di missione e di trasporto.

#### Art. 5.

##### *(Funzioni dell'ANCAT)*

1. L'ANCAT esercita le seguenti funzioni:

a) in armonia con le linee di programmazione economica del Governo, contenute nel DPEF e nelle direttive del Presidente del Consiglio riguardanti la rete viaria nazionale, rilascia le concessioni ai privati o a società a capitale misto pubblico-privato o a enti pubblici, previa valutazione dei rispettivi piani economico-finanziari;

b) determina le tariffe autostradali, in modo da evitare ingiustificati profitti e da assicurare un equo contemperamento tra gli oneri finanziari sostenuti dal concessionario e gli interessi pubblici ad un giusto corrispettivo;

c) nomina una o più commissioni, composta ciascuna di tre membri qualificati ed indipendenti, tra i quali un magistrato ammi-

nistrativo o contabile con funzioni di presidente, con il compito di vigilare sulla regolarità degli appalti per il rilascio della concessione nonché per la costruzione di opere nuove ovvero per i lavori di manutenzione;

d) predispone la convenzione concessoria e tutti gli atti afferenti alla stessa per la costruzione di autostrade e di trafori e per la loro gestione, controllandone la regolare esecuzione, anche in ordine ai contratti di fornitura di beni o di servizi da parte di terzi. Vigila altresì sull'osservanza della normativa previdenziale e assistenziale da parte della società concessionaria o di altri soggetti partecipanti comunque alla realizzazione delle opere previste dalla concessione;

e) adotta i regolamenti per il rilascio delle concessioni autostradali e dei trafori autostradali nonché per la loro decadenza, revoca, revisione, integrazione e modifica;

f) adotta con proprio regolamento i principi ed i criteri da applicare per la determinazione del pedaggio ordinario e di quello straordinario, ai sensi di quanto previsto all'articolo 2, comma 1, lettera c), nonché i criteri per la tenuta della contabilità separata ed analitica, con l'obbligo di escludere dalla stessa:

1) gli oneri finanziari, relativi agli emolumenti di qualsiasi natura, corrisposti ai componenti degli organi sociali, ivi comprese la corresponsione di azioni ovvero le *stock options* oppure altre utilità;

2) gli accantonamenti per l'ammortamento della rete autostradale assentita in concessione, delle loro pertinenze tutte da iscrivere nello stato patrimoniale nella misura di un euro;

g) adotta tutti i provvedimenti sanzionatori previsti dalla presente legge;

h) esegue controlli, indagini, ispezioni nelle materie di sua competenza presso i concessionari e gli organismi dagli stessi controllati, collegati e partecipati;

i) può chiedere alle pubbliche amministrazioni, concessionari e alle loro società

controllate, collegate, partecipate ovvero soggetti stretti da patto di sindacato nonché agli organismi partecipanti al capitale di questi ultimi, ogni elemento, dato, informazione, documento necessario per l'espletamento delle proprie funzioni e, in particolare, per la verifica del rispetto delle clausole convenzionali e di ogni attività svolta dal concessionario, potendo procedere ad accertamenti diretti, audizioni, ispezioni, esami e quant'altro sia utile per il migliore adempimento della propria missione, anche nei confronti di fornitori di beni e servizi del concessionario;

1) delibera i regolamenti interni di organizzazione ed ogni altro atto necessario per il suo funzionamento e per la gestione finanziaria, anche in deroga alle regole di contabilità pubblica;

2. Il presidente dell'ANCAT può attribuire a ogni componente compiti di istruzione e di controllo, con obbligo di riferire esaurientemente al collegio.

3. Le decisioni dell'ANCAT sono adottate a maggioranza assoluta dei componenti. La mancata partecipazione ai lavori e alle sedute comporta la decadenza dall'incarico.

#### Art. 6.

##### *(Competenze dell'ANCAT nei confronti dei concessionari)*

1. L'ANCAT è competente a vigilare sul settore delle concessioni autostradali e dei trafori al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea e nazionale in materia e, in particolare:

a) ad assicurare la permanenza nel tempo della congruità del corrispettivo previsto dalla concessione;

b) a garantire il mantenimento del giusto equilibrio tra i ricavi ed i costi della concessione, vigilando affinché essa sia gestita in modo efficace, efficiente ed economico, e provvedendo nei casi di profitti ingiustificati alla loro rimodulazione;

c) a verificare l'esistenza, in capo al concessionario, dei requisiti di onorabilità, di adeguata consistenza economico-patrimoniale, di lealtà in tutti i contratti con pubbliche amministrazioni con riferimento all'ultimo quinquennio; di esecuzione regolare ed in buona fede degli obblighi contrattuali convenzionali; del rispetto delle clausole contrattuali convenute con i fornitori di beni e servizi; afferenti l'attività oggetto della concessione, nonché dell'osservanza della normativa previdenziale, assistenziale e fiscale.

2. I componenti degli organi sociali delle società concessionarie, ivi compresi quelli di controllo, devono comunicare all'ANCAT, all'atto della nomina, la loro consistenza economico-patrimoniale con obbligo di aggiornamento annuale. Non possono ricevere alcun emolumento da parte di qualsiasi soggetto, controllato o collegato alla società concessionaria, corrisposto a qualsiasi titolo, se non è previamente comunicato all'ANCAT, la quale, entro il termine di trenta giorni, può vietarne l'accettazione ovvero ordinare la restituzione di quanto percepito.

3. Coloro che violano le suddette disposizioni decadono dalla carica e tutti gli atti adottati dall'organo di appartenenza sono nulli di diritto dalla data della violazione.

#### Art. 7.

##### *(Condizioni per l'assenso della concessione)*

1. Per assentire la concessione autostradale l'ANCAT esamina preliminarmente il relativo piano finanziario dal quale deve risultare, in modo chiaro, preciso ed incontrovertibile, il vantaggio economico-finanziario o tecnico per l'Amministrazione pubblica interessata. A tal fine, l'ANCAT deve valutare i seguenti elementi:

a) il costo inferiore per la costruzione dell'opera in rapporto a quello indicato nel bando di gara;

b) le caratteristiche tecniche dell'opera, il termine di durata di realizzazione e di utilizzazione;

c) il termine previsto per il completamento dei lavori, che non può superare inderogabilmente, a pena di decadenza, il decennio a partire dalla data della concessione, salvi i casi di forza maggiore e le diverse statuizioni temporali dell'ANCAT;

d) la durata della concessione, che non deve eccedere 25 anni e non è suscettibile alla scadenza di alcuna proroga;

e) l'esistenza, a pena di decadenza, di un sistema veritiero e corretto della contabilità separata ed analitica, riguardante l'attività svolta dal concessionario;

f) il trasferimento automatico allo Stato, al termine della concessione, di tutte le opere autostradali, ivi comprese quelle accessorie o comunque collegate con il loro uso, ed insistenti nelle aree espropriate od utilizzate per la costruzione dell'opera oggetto della concessione.

#### Art. 8.

##### *(Diritti ed obblighi del concessionario)*

1. Il concessionario che, al momento della scadenza della concessione, non abbia ancora percepito l'intero corrispettivo attinente all'attuazione del programma dei lavori previsti dal piano finanziario e assentiti dall'ANCAT, in quanto il relativo piano finanziario eccede la scadenza della concessione, ha diritto all'indennità di cui al comma 5.

2. Non può partecipare alla procedura concorsuale né assumere il ruolo di promotore di finanza di progetto ovvero di contraente generale alcun soggetto che sia concessionario del 30 per cento o più della misura chilometrica dell'intera rete autostradale e dei trafori, ovvero di un solo traforo a traffico internazionale.

3. Per il calcolo della misura chilometrica di cui al comma 2 si considerano anche i

tratti autostradali in concessione a società ovvero a enti controllati, collegati, partecipati in misura superiore al 2 per cento delle azioni di qualsiasi tipo o categoria, limitatamente alla percentuale di partecipazione azionaria.

4. I concessionari devono trasferire allo Stato le tratte eccedentarie entro 18 mesi dalla data dell'entrata in vigore della presente legge, per la loro successiva assegnazione ad altri operatori, da parte dell'AN-CAT, con pubblica gara, ai sensi della presente legge.

5. In caso di dismissione delle tratte eccedenti, i concessionari hanno diritto ad una indennità pari alle spese sostenute per la costruzione della tratta e non ancora recuperate. Con apposito regolamento l'AN-CAT definisce le modalità per la determinazione dell'indennità di cui al presente comma.

#### Art. 9.

##### *(Requisiti del concessionario e decadenza)*

1. I concessionari di servizi pubblici, ivi compresi quelli autostradali, devono possedere il requisito di adeguata consistenza economico-patrimoniale e di onorabilità, esteso anche agli amministratori o alle società o imprese collegate, controllate e partecipate.

2. Il requisito di adeguata consistenza economico-patrimoniale viene meno in caso di indebitamento superiore al cinquanta per cento del capitale versato.

3. Il venir meno della consistenza economico-patrimoniale determina la decadenza di diritto dalla concessione, con obbligo per l'Amministrazione interessata di assicurare provvisoriamente il servizio a spese del concessionario decaduto.

4. Alla scelta del nuovo concessionario si provvede con procedura concorsuale pubblica entro il termine perentorio di 180 giorni dall'accertamento della carenza del requisito di cui al comma 1.

5. Il concessionario decaduto è tenuto al risarcimento del danno, oltre al pagamento di una sanzione amministrativa corrispondente all'utile netto registrato nell'ultimo anno di titolarità della concessione per tutte le attività oggetto della concessione stessa.

6. I pubblici amministratori e dipendenti tenuti all'esecuzione del provvedimento di decadenza, che non ottemperano alle disposizioni in esso contenute, nonché alla tempestiva sostituzione del concessionario, decadono dall'ufficio e soggiacciono alla sanzione pecuniaria nella misura massima di un milione di euro.

Art. 10.

*(Comunicazioni dell'ANCAT alle istituzioni europee e nazionali)*

1. Qualora l'ANCAT venga a conoscenza di una fattispecie suscettibile di influenzare negativamente il settore delle concessioni autostradali e dei trafori, ne informa la Commissione europea, cui trasmette tutte le informazioni in suo possesso. Ove lo ritenga opportuno, l'ANCAT informa il Presidente del Consiglio dei ministri, l'Autorità giudiziaria, la Corte dei Conti, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato nonché l'Autorità di vigilanza sui lavori pubblici. Nel caso si tratti di società quotate in borsa viene data comunicazione dei fatti anche alla Commissione nazionale per le società e la borsa (CONSOB) per l'eventuale seguito di competenza.

Art. 11.

*(Sanzioni per condotte miranti a ostacolare l'attività dell'ANCAT)*

1. Chiunque ostacola l'attività dell'ANCAT mediante omissioni, alterazioni, occultamento, manipolazioni di atti o documenti, anche elettronici, ovvero assume una con-

dotta non collaborativa nell'intento di ritardare, offuscare, fuorviare, impedire la corretta conoscenza della situazione, dei fatti o di qualsiasi documento è punito con la sanzione amministrativa da euro diecimila a euro centomila. Ai fini del presente articolo, ogni atto adottato dall'ANCAT in forza dei poteri ad essa attribuiti dalla legge è immediatamente esecutivo.

Art. 12.

*(Ricorsi avverso le decisioni dell'ANCAT)*

1. Gli atti emanati dall'ANCAT possono essere impugnati avanti al Tribunale Amministrativo regionale per il Lazio, con sede in Roma, per soli motivi di legittimità esclusa l'adozione di provvedimenti sospensivi e fermo restando la giurisdizione ordinaria e della Corte dei Conti.

2. Qualora il ricorso sia respinto perchè infondato ovvero il giudizio sia dichiarato estinto ovvero inammissibile per qualsiasi causa, il concessionario che ha promosso il giudizio è sottoposto alla sanzione amministrativa, nella misura massima di un milione di euro da versare all'ANCAT entro sei mesi dalla conclusione del giudizio. In caso di inadempimento, l'ANCAT provvede a dichiarare la decadenza della concessione in danno del concessionario.

Art. 13.

*(Disposizioni in materia di conflitto di interessi degli amministratori di società concessionarie)*

1. I compensi degli amministratori degli organismi concessionari, non possono essere costituiti da partecipazioni agli utili, né da *stock options* ovvero dall'attribuzione del diritto di sottoscrivere, a un prezzo determinato, azioni di futura emissione.

2. Gli amministratori della concessionaria, in mancanza di motivata autorizzazione dell'ANCAT, non possono assumere alcun altro incarico, anche a titolo gratuito, nell'ambito della concessionaria e di tutti gli organismi dalla stessa controllati, collegati, partecipati. In ogni caso non può essere stipulato alcun contratto di lavoro subordinato, anche dirigenziale, con il concessionario, ovvero con gli organismi controllati, collegati, partecipati. Il suddetto rapporto è risolto d'ufficio dalla data della nomina del soggetto ad amministratore della concessionaria. L'ANCAT diffida l'interessato a lasciare l'incarico, pronunciando la decadenza della concessione qualora egli non ottemperi alla diffida.

3. La norma di cui al presente articolo si applica anche ai componenti dei consigli di amministrazione, dei comitati di vigilanza e dei collegi sindacali di tutte le società per azioni a partecipazione, anche minoritaria, dello Stato, delle Regioni e degli altri enti locali ovvero di tutti gli organismi comunque beneficiari di erogazioni pubbliche, a qualunque titolo corrisposte.

#### Art. 14.

##### *(Divieto del conferimento di incarichi a dipendenti pubblici)*

1. È abrogato l'articolo 3, terzo comma, n. 2, della legge 28 aprile 1971, n. 287.

2. Salvo quanto previsto dall'articolo 5, comma 1, lettera c), è fatto divieto ai dipendenti pubblici, civili e militari, di ogni ordine, grado, funzione e appartenenza, compresi tutti i dipendenti anche a titolo precario ovvero gli incaricati o consulenti dell'ANCAT, i magistrati ordinari, amministrativi e contabili nonché i componenti dell'Avvocatura dello Stato, di assumere incarichi di qualsiasi natura, a titolo oneroso o gratuito, presso le concessionarie autostradali ovvero gli appaltatori pubblici, oppure di essere colaudatore dei lavori o far parte di commis-

sioni di collaudo e di collegi arbitrali. Le convenzioni stipulate dalle concessionarie autostradali ovvero gli atti di nomina sono nulli ed improduttivi di qualsiasi effetto e comportano la decadenza dall'ufficio del dipendente pubblico interessato.

3. Il divieto riguarda tutti gli incarichi di qualsiasi natura, anche gratuiti, e in particolare a quelli riguardanti attività di studio, di consulenza, di formazione del personale ovvero di partecipazione in qualità di relatore a convegni, seminari, incontri, tavole rotonde, ovvero azioni similari conferiti dalle concessionarie autostradali, ovvero da altri soggetti, pubblici o privati, finanziati o sponsorizzati, anche in misura tenue, dalle concessionarie autostradali.

4. Il divieto riguarda anche la nomina a commissario straordinario per le opere pubbliche, ovvero la partecipazione, a qualsiasi titolo, a collegi arbitrali, commissioni di gara previste dalla normativa sugli appalti pubblici, forniture e servizi, nonché la partecipazione a qualsiasi attività interessante, anche indirettamente, le concessioni autostradali.

5. Gli emolumenti eventualmente percepiti come corrispettivo delle attività di cui ai commi 2, 3 e 4, devono essere versati in conto entrate del Tesoro con una maggiorazione del quintuplo dell'importo percepito, a titolo di sanzione amministrativa.

6. I concessionari che conferiscono gli incarichi in violazione del presente articolo possono decadere dalla concessione senza alcun onere a carico dello Stato, se proseguono nel loro comportamento nonostante la diffida dell'ANCAT.

7. Sono fatte salve le diverse ulteriori disposizioni in materia di responsabilità penale, civile, amministrativa e disciplinare.

## Art. 15.

*(Revoca della concessione)*

1. L'ANCAT può revocare il provvedimento di concessione, previa diffida, qualora il concessionario abusi della sua posizione ovvero venga meno anche uno solo dei presupposti richiesti per la titolarità della concessione, ovvero sia stato constatato l' inadempimento di un obbligo previsto dalla convenzione, a nulla rilevando la sua consistenza economico-patrimoniale, qualora quest'ultimo, dopo la diffida, non conformi la propria condotta alle prescrizioni dell'ANCAT.

## Art. 16.

*(Clausole vietate)*

1. La convenzione sottostante alla concessione ovvero la concessione stessa non possono prevedere le seguenti clausole:

a) erogazione di un corrispettivo a favore del concessionario, collegato con il recupero del differenziale tra l'inflazione reale e quella programmata;

b) possibilità di trasferimento della concessione ad altro soggetto, anche sotto forma di ramo d'azienda;

c) determinazione di aumenti annuali delle tariffe di pedaggio in misura percentuale sull'ultima tariffa;

d) esclusione dalle spese generali, valutabili ai fini delle quantificazioni delle tariffe, degli oneri finanziari derivanti da contenzioso arbitrale ovvero giurisdizionale, transazioni connesse con l'attività di costruzione e di gestione dell'autostrada interessata;

e) possibilità di procedere da parte del concessionario, a favore di se stesso o di terzi, a concessioni, locazioni e contratti simili riguardanti le aree di servizio, la ristorazione, le officine meccaniche, gli alberghi,

e altre strutture di servizio, senza autorizzazione preventiva dell'ANCAT, calcolando i relativi utili nella determinazione del pedaggio autostradale.

Art. 17.

*(Compensi degli amministratori e sindaci delle società concessionarie)*

1. I compensi erogati agli amministratori, ai sindaci, ai revisori, ai dirigenti degli organismi concessionari sono approvati dall'ANCAT. La loro entità non può eccedere la media degli emolumenti corrisposti nell'ultimo quinquennio a soggetti che ricoprono analoghi incarichi in enti simili.

2. È vietata la corresponsione di altri emolumenti per incarichi specifici, al pari di ogni ulteriore erogazione, stante il carattere onnicomprensivo dei compensi di cui al comma 1.

Art. 18.

*(Potere regolamentare dell'ANCAT)*

1. L'ANCAT emana i regolamenti di esecuzione della presente legge, in conformità, ove esistenti, alle direttive del Presidente del Consiglio dei ministri, e comunque in modo da assicurare la migliore tutela dell'interesse pubblico e la minore incidenza economico-finanziaria a carico della finanza pubblica e degli enti pubblici interessati a qualunque titolo all'applicazione della presente legge.

Art. 19.

*(Trasferimento di competenze e funzioni attribuite all'ANAS Spa)*

1. Sono trasferite all'ANCAT tutte le competenze dell'ANAS Spa in materia di finanziamenti, regolazione, polizia, controllo del

settore autostradale nonchè l'approvazione dei progetti e la dichiarazione di pubblica utilità, ivi compresi i necessari provvedimenti espropriativi per la costruzione, l'ampliamento e la manutenzione di autostrade. Sono altresì conferiti all'ANCAT i poteri di polizia stradale sulle reti autostradali, sulle rampe, sui tronchetti e sulla viabilità ordinaria di collegamento con l'accesso alle autostrade, nei limiti di 25 chilometri dal corrispondente casello di ingresso o di uscita senza pregiudizio dei poteri di polizia spettanti alle forze dell'ordine.

2. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge cessano le competenze, gli interventi e comunque le attività svolte dall'ANAS Spa nel settore autostradale, con trasferimento all'ANCAT della relativa documentazione e dei risultati dei controlli amministrativo-contabili e tecnici prescritti ed eseguiti secondo la vigente normativa.

3. L'ANAS Spa risponde civilmente e penalmente delle azioni o delle omissioni compiute durante la sua gestione ed accertate dall'ANCAT nonchè delle situazioni giuridiche dei terzi non soddisfatte.

#### Art. 20.

##### *(Personale dell'ANCAT e disposizioni finanziarie)*

1. All'ANCAT è assegnata una dotazione annua di 95 milioni di euro per le spese di personale e di funzionamento.

2. Il personale dell'ANCAT è composto da 3 dirigenti, 20 quadri e 50 esecutivi. Il relativo trattamento economico è stabilito dall'ANCAT con riferimento alle remunerazioni in vigore presso l'Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici.

3. Il Presidente dell'ANCAT può nominare consulenti per incarichi specifici limitatamente ad un periodo massimo di un anno.

4. Il personale dell'ANCAT è costituito da dipendenti dell'ANAS Spa trasferiti al nuovo ente. Contestualmente alla riduzione del personale in servizio vengono ridotti agli stanziamenti a carico dello Stato in favore dell'ANAS Spa per spese di personale.

5. All'onere di cui al comma 1 si provvede mediante analoghe riduzioni dei capitoli di spesa interessanti l'ANAS Spa allocati nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze ovvero del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.





