

SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

N. 1924

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro del Tesoro**

(CARLI)

e dal **Ministro dell'Interno**

(GAVA)

di concerto col **Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica**

(CIRINO POMICINO)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 31 OTTOBRE 1989

Misure urgenti per i servizi del pubblico trasporto gestiti dagli enti locali

ONOREVOLI SENATORI. - Con la legge 6 febbraio 1987, n. 18, di conversione del decreto-legge 9 dicembre 1986, n. 833, si è provveduto a dare soluzione al delicato problema dei disavanzi del trasporto pubblico locale relativi agli anni dal 1982 al 1986, attraverso meccanismi di finanziamento che sostanzialmente pongono a carico pressochè totale del bilancio dello Stato la copertura di detti disavanzi.

Il presente disegno di legge trae origine dalle valutazioni che sono emerse nel corso dell'esame parlamentare avviato al Senato della Repubblica sulle iniziative concernenti la riforma della legge-quadro per i trasporti pubblici locali.

In quella occasione, nel mentre sono state diffusamente discusse le linee della riforma - in parte anticipate, sin dall'anno in corso, dalle disposizioni recate dal decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, nella legge 5 maggio 1989, n. 160 - è stata sottolineata la necessità che il nuovo assetto del trasporto locale non deve essere pregiudicato dalle ricadute finanziarie che sarebbe chiamato ad assorbire ove dovesse ereditare la ben nota problematica dei disavanzi 1987 e 1988.

È proprio a tale problematica che il provvedimento intende dare una adeguata soluzione che non si traduce, però, in una riproposizione

dei meccanismi di finanziamento introdotti dalla legge n. 18 del 1987 per i disavanzi del quinquennio 1982-1986.

In particolare, a fronte dei richiamati interventi disposti dalla citata legge n. 18, il presente disegno di legge intende affrontare la problematica dei disavanzi degli anni 1987 e 1988 in coerenza con il processo di responsabilizzazione che caratterizza la più recente normativa che ha disciplinato la finanza locale.

In questa logica di responsabilizzazione, l'articolo 1 facoltizza gli enti locali a coprire i disavanzi 1987 e 1988 dei propri servizi di trasporto con la contrazione di un mutuo, il cui onere di ammortamento (articolo 3) è però posto a carico del bilancio locale.

In armonia con le misure avviate per il contenimento del fabbisogno della Tesoreria statale, è previsto che i mutui non possano essere assunti con la Cassa depositi e prestiti e gli Istituti di previdenza del Ministero del tesoro.

L'esigenza di contenimento non si traduce, peraltro, in un aggravio di oneri per l'ente locale, in quanto il maggior onere che si viene a determinare per effetto del differenziale di costo esistente tra il credito bancario e quello assicurato dalla Cassa depositi e prestiti e dagli Istituti di previdenza è assunto a carico del bilancio statale (articolo 3).

L'articolo 1 prevede, inoltre, la possibilità che i mutui possano essere assunti anche laddove sia stato già raggiunto il limite di indebitamento stabilito dall'articolo 1 del decreto-legge 29 dicembre 1977, n. 946, convertito, con modificazioni, nella legge 27 febbraio 1978, n. 43, ma, nel contempo, dispone altresì che per gli anni successivi a quello dell'assunzione del mutuo gli interessi sulle annualità dovute concorrano alla determinazione del suddetto limite di indebitamento.

La deroga al limite di indebitamento disposta ai fini dell'assunzione del mutuo non si consolida, cioè, anche per gli anni successivi e ciò in quanto è opportuno evitare che la prioritaria esigenza di dare copertura ai disavanzi si traduca, poi, in una surrettizia e futura

forma di ampliamento della capacità di indebitamento e, quindi, in un pericoloso strumento di rigidità per i bilanci degli anni successivi.

L'articolo 1 dispone, infine, che i mutui devono essere regolati esclusivamente a tasso fisso; la disposizione mira a dare certezza al costo dell'operazione per l'intero periodo di ammortamento del mutuo e alla dimensione dell'intervento statale.

Con l'articolo 2 si individuano, per le diverse tipologie di gestione del trasporto pubblico locale, le basi di riferimento cui commisurare l'ammontare del disavanzo e, con esso, l'ammontare massimo del mutuo che può essere contratto per la sua copertura.

L'articolo 3 disciplina i meccanismi di copertura dell'onere di ammortamento dei mutui. I meccanismi sono tali che i mutui sono sostanzialmente equiparati ad una qualsiasi operazione che dovesse essere definita con la Cassa depositi e prestiti o con gli Istituti di previdenza e sono assistiti dalla contribuzione statale secondo le modalità in proposito introdotte dall'articolo 4 del decreto-legge 2 marzo 1989, n. 65, convertito, con modificazioni, nella legge 26 aprile 1989, n. 155.

Come sopra accennato, infatti, il maggior onere derivante dal ricorso agli istituti di credito è assunto a carico del bilancio statale, quale logica conseguenza della preclusione al finanziamento presso il canale pubblico del credito disposta dall'articolo 1.

Infine, mentre con l'articolo 4 si proroga al 31 dicembre 1989 il termine, rivelatosi estremamente ristretto, per l'assolvimento da parte delle Regioni degli adempimenti connessi con le operazioni di mutuo a copertura dei disavanzi 1982-1986, con l'articolo 5 si provvede a quantificare gli oneri a carico del bilancio dello Stato e ad indicare i relativi mezzi di copertura.

Il presente disegno di legge riveste carattere di urgenza in considerazione della critica e nota situazione finanziaria in cui versano i servizi pubblici di trasporto locale e, quindi, in considerazione dell'esigenza di scongiurare una paralisi del settore che non mancherebbe di innescare ripercussioni di ordine pubblico.

RELAZIONE TECNICA

L'articolo 3 dispone l'assunzione a carico del bilancio statale del maggior onere conseguente all'assunzione dei mutui presso gli Istituti di credito, rispetto a quello che gli enti locali potrebbero invece sostenere ove fosse loro consentito l'accesso ai mutui della Cassa depositi e prestiti o degli Istituti di previdenza.

Gli oneri a carico dello Stato vengono determinati assumendo quale stima dei disavanzi del trasporto pubblico locale per gli anni 1987 e 1988 l'importo di 1.500 miliardi - stima che tiene conto dei dati al momento disponibili - e quale tasso fisso d'interesse applicabile dagli Istituti di credito la misura massima del 15,20 per cento determinata per il bimestre luglio-agosto 1989 in applicazione dell'articolo 22 del decreto-legge 2 marzo 1989, n. 66, convertito, con modificazioni, nella legge 24 aprile 1989, n. 144, recante disposizioni urgenti in materia di autonomia impositiva degli enti locali e di finanza locale.

In particolare, l'onere di lire 72 miliardi annue corrispondente al contributo statale assicurato sui mutui decennali in parola è determinato come segue:

- 1) annualità calcolata al tasso del 15,20 per cento su un capitale mutuato di lire 1.500 miliardi da restituire in dieci anni lire 300 miliardi
- 2) annualità calcolata al tasso applicato dalla Cassa depositi e prestiti (9 per cento) su un capitale di 1.500 miliardi da restituire in dieci anni lire 228 miliardi
- 3) differenza a carico dello Stato per dieci anni lire 72 miliardi.

Gli altri articoli del provvedimento non comportano oneri per il bilancio dello Stato.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Gli enti locali sono autorizzati a contrarre mutui decennali per la copertura dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubbliche e dei servizi di trasporto in gestione diretta relativi agli esercizi 1987 e 1988. Detti mutui non possono essere concessi dalla Cassa depositi e prestiti e dalla direzione generale degli Istituti di previdenza del Ministero del tesoro.

2. Le disposizioni del comma 1 si applicano anche per il finanziamento delle somme occorrenti, entro i limiti derivanti dalla partecipazione azionaria, per la ricapitalizzazione delle aziende di trasporto costituite in forma di società per azioni, quando l'ente locale riveste la posizione di unico azionista o di azionista di maggioranza.

3. I mutui di cui ai commi 1 e 2 possono essere assunti anche in eccedenza al limite di indebitamento stabilito dall'articolo 1 del decreto-legge 29 dicembre 1977, n. 946, convertito, con modificazioni, nella legge 27 febbraio 1978, n. 43; l'importo degli interessi delle rate di ammortamento concorre, comunque, alla determinazione del limite di indebitamento per ciascuno degli anni successivi a quello in cui viene deliberata l'assunzione del mutuo.

4. I mutui possono essere regolati esclusivamente a tasso fisso, la cui misura non può superare il tasso di riferimento determinato in applicazione dell'articolo 22, comma 2, del decreto-legge 2 marzo 1989, n. 66, convertito, con modificazioni, nella legge 24 aprile 1989, n. 144.

Art. 2.

1. L'ammontare del mutuo di cui all'articolo 1 non può essere superiore:

a) per le aziende di trasporto pubbliche, all'importo del disavanzo della gestione del trasporto locale quale risulta, per ciascuno

degli anni 1987 e 1988, dal bilancio consuntivo dell'azienda, debitamente approvato;

b) per i servizi di trasporto in gestione diretta, alla risultanza in proposito evidenziata, per ciascuno degli anni 1987 e 1988, nel conto consuntivo dell'ente locale debitamente approvato;

c) per le aziende costituite in forma di società per azioni, all'importo della quota a carico dell'ente locale della perdita risultante dal bilancio redatto e approvato, per ciascuno degli anni 1987 e 1988, ai sensi degli articoli 2423 e seguenti del codice civile.

Art. 3.

1. L'onere di ammortamento dei mutui contratti ai sensi del presente decreto è a carico dei bilanci degli enti locali.

2. Per il pagamento delle rate di ammortamento dei mutui, gli enti locali possono utilizzare i contributi erariali corrisposti a valere sul fondo per lo sviluppo degli investimenti istituito presso il Ministero dell'interno. I contributi erariali sono determinati calcolando una rata di ammortamento costante annua posticipata con interesse del 5 per cento.

3. Agli enti locali è concesso a carico del bilancio dello Stato un contributo annuo corrispondente alla differenza tra l'annualità di ammortamento dei mutui contratti ai sensi della presente legge e l'annualità di ammortamento calcolata alle condizioni praticate dalla Cassa depositi e prestiti. Gli eventuali interessi di preammortamento restano a totale carico degli enti locali.

4. Per l'assunzione a carico del bilancio statale dei contributi di cui al comma 3, gli enti locali sono tenuti a trasmettere al Ministero del tesoro - Ragioneria generale dello Stato - Ispettorato generale per la finanza del settore pubblico allargato:

a) copia della deliberazione consiliare di assunzione del mutuo con l'attestazione del segretario che la deliberazione stessa è divenuta esecutiva ai sensi di legge;

b) copia autentica del contratto di mutuo, con l'indicazione dei piani di ammortamento.

Art. 4.

1. Il termine stabilito per le Regioni dall'articolo 1, comma 7-*quinquies*, del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, nella legge 5 maggio 1989, n. 160, ai fini degli adempimenti di cui al decreto del Ministro del tesoro del 9 febbraio 1987, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 97 del 28 aprile 1987, e relative circolari esplicative, è prorogato al 31 dicembre 1989.

Art. 5.

1. All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, valutato in lire 72.000 milioni per ciascuno degli anni 1991 e 1992, si provvede utilizzando le proiezioni per gli stessi anni 1991 e 1992 dell'accantonamento «Concorso dello Stato negli oneri per il ripiano dei disavanzi delle aziende di trasporto degli enti locali per gli anni 1987 e 1988 (rate ammortamento mutui)» iscritto, ai fini del bilancio triennale 1990-1992, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1990.

2. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Art. 6.

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.