SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

(N. 1946)

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Presidente del Consiglio dei Ministri

(CRAXI)

e dal Ministro del Tesoro

(GORIA)

di concerto col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica

(ROMITA)

e col Ministro dei Trasporti

(SIGNORILE)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 5 SETTEMBRE 1986

Conversione in legge del decreto-legge 30 agosto 1986, n. 537, recante misure urgenti per il settore dei trasporti locali

ONOREVOLI SENATORI. — Il presente provvedimento riproduce sostanzialmente le disposizioni contenute nel decreto-legge 4 giugno 1986, n. 232, e recepisce altresì le modificazioni approvate — in sede di conversione in legge del suddetto provvedimento (atto Camera n. 3817) — dalla Camera dei deputati nella seduta del 10 luglio 1986.

Come già si è avuto modo di evidenziare, con il provvedimento all'esame si intende restituire normalità alle gestioni delle aziende di trasporto attraverso interventi di più ampio respiro rispetto a quelli trasfusi nel disegno di legge attualmente all'esame della Camera dei deputati (atto Camera n. 3095).

A fronte di un intervento inteso ad adeguare le dotazioni del fondo nazionale trasporti per gli anni 1982 e 1983 (atto Camera n. 3095), si dispone, infatti, un intervento più consistente che, pur nell'ottica di non vanificare i princìpi enunciati nella legge-quadro 10 aprile 1981, n. 151, è finalizzato al conseguimento del riequilibrio delle gestioni dei servizi di trasporto per gli anni dal 1982 al 1985.

(Trasporti aerei - Trasporti stradali - Trasporti marittimi - Ferrovie e trasporti ferroviari)

TIPOGRAFIA DEL SENATO (2150)

Dette gestioni pongono in evidenza l'accumularsi di disavanzi di tale entità da rendere urgente la definizione di misure in grado di scongiurare i negativi riflessi che una paralisi del settore potrebbe altrimenti comportare per le aziende, ma, ancor di più, per l'utenza.

Oltre alle motivazioni di carattere finanziario e sociale che giustificano l'urgenza di adottare misure idonee a ricostituire i necessari equilibri aziendali, vi è un'altra motivazione che contribuisce a connotare il presente provvedimento quale strumento necessario ed urgente.

Invero, se le problematiche dei trasporti inducono a ripristinare la normalità attraverso l'intervento finanziario dello Stato, le stesse problematiche pongono in evidenza l'urgenza di puntualizzare anche il livello di intervento che deve essere comunque assicurato direttamente dagli enti proprietari o dalle singole imprese o esercizi di trasporto.

In tale ottica, il provvedimento prevede, all'articolo 1, che l'intervento dello Stato non sia integrale, ma che operi in misura pari al 70 per cento dei disavanzi di esercizio dei servizi di trasporto registrati negli anni dal 1982 al 1985, restando così a carico degli enti proprietari, o delle singole imprese o esercizi di trasporto, la restante quota del 30 per cento.

La parzialità dell'intervento statale è da correlare ai molteplici motivi che hanno prodotto l'accumularsi dei predetti disavanzi; motivi che non possono identificarsi solo nella inadeguatezza dei fondi che sono stati messi a disposizione del settore trasporti, a partire dal 1982, con il fondo di cui alla legge 10 aprile 1981, n. 151.

È proprio la considerazione che i disavanzi non possono essere imputati esclusivamente alla inadeguatezza delle risorse messe a disposizione del settore che rende quanto mai necessaria l'esigenza di non stravolgere i princìpi stabiliti dalla suddetta legge-quadro n. 151 del 1981. In particolare, è da evidenziare che l'articolo 6 di detta legge dispone che le eventuali perdite o disavanzi non coperti dai contributi regionali restano a carico delle singole imprese od esercizi di trasporto e, inoltre, che gli enti locali o i loro consorzi provvedono alla copertura dei disavanzi delle proprie aziende che eccedano i contributi regionali all'interno dei propri bilanci senza possibilità di rimborso da parte dello Stato.

L'intervento statale si concretizza nell'assunzione dell'onere di ammortamento dei mutui che le regioni assumeranno presso la Cassa depositi e prestiti per il finanziamento della quota del 70 per cento dei suddetti disavanzi.

L'articolo 2 facoltizza gli enti locali a coprire, con la contrazione di mutui presso la Cassa, la residua quota del 30 per cento.

Con l'articolo 3, si escludono dalle componenti positive del reddito tutte le somme che vengono attribuite ai servizi di trasporto per il ripiano dei disavanzi di esercizio e, ciò, per evitare che le assegnazioni destinate a recuperare situazioni deficitarie di bilancio possano costituire base imponibile.

Il provvedimento è peraltro inteso, con l'articolo 4, ad ovviare agli inconvenienti interpretativi cui ha dato adito l'applicazione dell'articolo 3, ottavo comma, della legge 22 dicembre 1984, n. 887.

Invero, il richiamo operato dal predetto articolo 3 agli oneri di ammortamento dei soli mutui di cui all'ultimo comma dell'articolo 16 del decreto-legge 7 maggio 1980, n. 153, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 luglio 1980, n. 299 — anzichè agli oneri di ammortamento dei mutui contratti ai sensi dell'intero articolo 16 — rischierebbe di limitare la portata della norma, in contrasto con le finalità che si è inteso perseguire con la suddetta disposizione della legge n. 887.

Il riferimento ai soli mutui di cui all'ultimo comma del predetto articolo 16 comporterebbe cioè l'esclusione, per le aziende di trasporto pubbliche, degli oneri di ammortamento dei mutui assunti in virtù del medesimo articolo 16 dalla determinazione del costo di esercizio e, quindi, l'esclusione di detti oneri dalla determinazione della quota del fondo nazionale trasporti ripartita dalla regione e attribuita alle singole aziende pubbliche.

Con l'articolo 5 si provvede, infine, alla copertura dell'onere relativo all'intervento statale disposto con il precedente articolo 1.

Va infine sottolineato che il precedente decreto-legge 4 giugno 1986, n. 232, ottenuta l'approvazione della Camera dei deputati con talune modificazioni integralmente recepite dal presente provvedimento, fu positivamente valutato, senza ulteriori proposte di modifica, dalla 8ª Commissione permanente del Senato della Repubblica. Il provvedimento non potè completare il suo corso atteso che, nella seduta del 23 luglio scorso, fu approvato un emendamento che avrebbe inciso in maniera determinante sulla copertura finanziaria.

Attesa l'imminente scadenza del decreto-legge fu proposta ed approvata, nella seduta del 30 luglio 1986, la questione pregiudiziale relativa alla copertura finanziaria dell'emendamento in precedenza accolto dall'Assemblea.

Pertanto, nel pieno rispetto delle precedenti deliberazioni del Parlamento, il provvedimento viene riproposto per le motivazioni di necessità ed urgenza precedentemente esposte.

* * *

Il decreto viene quindi sottoposto all'esame del Parlamento ai fini della sua conversione in legge.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. È convertito in legge il decreto-legge 30 agosto 1986, n. 537, recante misure urgenti per il settore dei trasporti locali.

Art. 2.

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

Decreto-legge 30 agosto 1986, n. 537, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale *n. 206 del 5 settembre 1986*

Misure urgenti per il settore dei trasporti locali

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 77 e 87 della Costituzione;

Ritenuta la staordinaria necessità ed urgenza di adottare misure intese a fronteggiare i negativi riflessi derivanti dai disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubbliche e private, anche allo scopo di ricostituire gli occorrenti equilibri aziendali;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 28 agosto 1986;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri e del Ministro del tesoro, di concerto con i Ministri del bilancio e della programmazione economica e dei trasporti;

EMANA

il seguente decreto:

Art. 1.

1. I disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto pubbliche e private nonchè dei servizi di trasporto in gestione diretta degli enti locali relativi agli esercizi 1982, 1983, 1984 e 1985 che non hanno trovato copertura con i contributi di cui all'articolo 6 della legge 10 aprile 1981, n. 151, sono assunti a carico dei bilanci delle regioni in misura pari al 70 per cento del loro ammontare.

2. Alla maggiore spesa derivante dall'applicazione del comma 1 le regioni provvedono mediante operazioni di mutuo con la Cassa depositi e prestiti secondo tempi, criteri e procedure stabiliti, con proprio decreto, dal Ministro del tesoro. Non si applicano i limiti per l'assunzione di mutui previsti per le regioni dalle vigenti disposizioni. L'ammortamento dei mutui ha inizio a partire dall'anno successivo a quello di concessione ed il relativo onere, valutato in lire 105 miliardi annui, è assunto a carico del bilancio dello Stato.

Art. 2.

1. Gli enti locali possono provvedere alla copertura della residua quota del 30 per cento dei disavanzi di esercizio delle aziende o delle gestioni dirette di trasporto relativi agli anni 1982, 1983, 1984 e 1985, mediante la contrazione di mutui con la Cassa depositi e prestiti. L'annualità di ammortamento dei mutui è a carico degli enti locali secondo modalità stabilite dalle disposizioni per la finanza locale per il 1987.

Art. 3.

1. Le somme di cui all'articolo 1 nonchè quelle che gli enti locali proprietari o soci hanno versato o versano per il ripiano delle perdite di esercizio dell'azienda o del consorzio di pubblico trasporto come pure quelle provenienti dal fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio di cui all'articolo 9 della legge 10 aprile 1981, n. 151, non sono da considerarsi componenti positive del reddito e quindi non sono comprese tra i ricavi previsti dall'articolo 53 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 597.

2. La disposizione di cui al comma 1 ha valore di interpretazione autentica.

Art. 4.

1. L'ottavo comma dell'articolo 3 della legge 22 dicembre 1984, n. 887, è sostituito dal seguente:

« Gli oneri per l'ammortamento dei mutui di cui all'articolo 16 del decreto-legge 7 maggio 1980, n. 153, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 luglio 1980, n. 299, che gravano sui bilanci delle aziende di trasporto, devono essere considerati, da parte della legislazione regionale, nella determinazione del costo di esercizio ai fini di stabilire la quota del fondo nazionale dei trasporti ripartita dalla regione e spettante alla azienda ».

Art. 5.

1. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 1, valutato in lire 105 miliardi per ciascuno degli anni 1987 e 1988, si provvede all'uopo parzialmente utilizzando le proiezioni per gli anni 1987 e 1988 dell'accantonamento « Assunzione a carico dei bilanci delle regioni di mutui per concorso al ripiano dei disavanzi di esercizio delle aziende di trasporto al 31 dicembre 1985 » iscritto, ai fini del bilancio triennale 1986-1988, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1986.

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

Art. 6.

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 30 agosto 1986.

COSSIGA

CRAXI — GORIA — ROMITA — SIGNORILE

Visto, *il Guardasigilli*: ROGNONI