

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori **BERTOLI, MACCARRONE Antonino, BORSARI, FABIANI, MADERCHI, CAVALLI e FABRETTI**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 5 DICEMBRE 1968

Riassetto dei bilanci delle Aziende municipalizzate di trasporto

ONOREVOLI SENATORI. — Sono note le gravissime condizioni finanziarie in cui si trovano i Comuni in seguito allo squilibrio crescente fra le entrate e le spese necessarie ad affrontare le esigenze sempre più grandi e più numerose connesse con il processo di sviluppo del nostro Paese.

Fra le spese che gravano sui bilanci comunali e contribuiscono, specialmente nelle grandi città, ad aumentare notevolmente lo squilibrio fra entrate e uscite sono da considerare quelle necessarie a coprire i disavanzi delle aziende municipalizzate di trasporto pubblico. I Comuni, infatti, sono obbligati alla copertura dei disavanzi delle aziende municipalizzate a norma dell'articolo 2 del testo unico del 15 ottobre 1925, n. 2578, che afferma:

« Alle perdite che eventualmente si verifichino, si fa fronte col fondo di riserva... ed in caso di insufficienza con appositi stanziamenti nella parte straordinaria del bilancio comunale ».

Il disavanzo complessivo delle aziende municipalizzate di trasporto nel 1965 è stato di 113.993 milioni.

Per avere un'idea di come sia grave la pressione di questa spesa nei bilanci dei Comuni, basta confrontarla con l'aumento dei residui debiti contratti dai Comuni e dalle Provincie fra il 1° gennaio 1965 e il 1° gennaio 1966 per copertura di disavanzi economici e per altre cause (escluso il finanziamento di opere pubbliche), che ammonta a lire 432 miliardi.

Tale gravame, che contribuisce così grandemente ad inceppare la vita delle Amministrazioni comunali, ha ripercussioni disastrose nel funzionamento delle aziende municipalizzate di trasporto. Le difficoltà di cassa di tali aziende derivanti dall'impossibilità dei Comuni a fornire i fondi necessari in sincronia con il flusso delle spese, aggrava i costi di esercizio, impedisce alle aziende di provvedere tempestivamente ai rifornimenti, alla manutenzione e al rinnovamento degli impianti, del materiale rotabile, nonché di disporre un ordinamento razionalmente distribuito nel tempo di tutti i servizi.

Oltre che la dimensione del disavanzo, a rendere ancor più difficile la situazione dei

Comuni e delle aziende di trasporto sta il fatto che molti Comuni, per l'imposizione dell'autorità tutoria, non possono iscrivere i disavanzi delle aziende nelle spese di parte corrente dei loro bilanci e debbono, per la loro copertura, ricorrere a mutui che si aggiungono al mutuo ammesso per il ripiano del bilancio a condizioni più gravose, di più difficile reperimento e di ritardata disponibilità.

I disavanzi delle aziende municipalizzate di trasporto, nel loro complesso e indipendentemente da possibili episodi di non oculata amministrazione, non possono essere riportati ad un fatto di gestione.

La più perfetta delle gestioni non potrebbe, nel loro insieme, nè ridurli, nè tanto meno eliminarli. Essi costituiscono un vero e proprio costo sociale connesso con le esigenze moderne di mobilità dei cittadini; con l'assetto urbanistico che è venuto a determinarsi negli agglomerati cittadini a causa di un'espansione non regolata da efficaci norme urbanistiche, dirette a difendere gli interessi pubblici; con lo sfrenato, irrazionale e invadente sviluppo della motorizzazione privata a danno della preminenza del mezzo di pubblico trasporto.

Una dimostrazione di ciò sta nel fatto che i disavanzi maggiori si concentrano nelle grandi città.

Le sei città maggiori del nostro Paese (Torino, Milano, Genova, Roma, Napoli, Palermo) la cui popolazione è soltanto il 15,1 per cento di quella italiana residente nel 1965, assommano un disavanzo delle aziende municipalizzate di pubblico trasporto pari all'81 per cento della perdita complessiva sopportata da tutte le aziende italiane.

Per affrontare questa situazione è necessario e urgente un intervento dello Stato.

L'intervento dello Stato è anche richiesto dall'esigenza di eliminare una inspiegabile, da un punto di vista sociale, diversità del suo comportamento rispetto a due tipi di aziende di pubblico trasporto: quelle in concessione alle industrie private e quelle municipalizzate urbane.

Per le sovvenzioni accordate alle ferrovie concesse all'industria privata, lo

Stato ha erogato dall'esercizio finanziario 1954-55 (data della prima attuazione della legge n. 1221) fino al 1967 lire 90.500.000.000, doveva erogare altri 20 miliardi nel corso del 1967 ed ha assunto impegni fino al 2000 per lire 457 miliardi con punte massime nel periodo 1968-1979 (1).

Nel bilancio di previsione dello Stato del 1969 nella tabella del Ministero dei trasporti al capitolo 1253 sono stanziati 30 miliardi per sovvenzioni di esercizio a favore di ferrovie, tranvie e filovie extraurbane, autolinee e servizi di navigazione interna. Nel 1968 erano 28, nel 1967 erano 25,5 ed erano 18,5 nel 1966.

Molti studi sono stati fatti per ricercare dei parametri atti a determinare il contributo dello Stato nel modo più rispondente ai costi sociali sopportati dalle aziende.

In generale i parametri studiati scartano la proporzionalità del disavanzo con lo scopo di evitare la possibilità che sia premiata l'inefficienza dell'azienda e di evitare severità di controlli da parte dell'autorità tutoria (già tanto gravi) che limitino ancora di più l'autonomia degli enti locali, malgrado che il contributo proporzionale al disavanzo sia quello che meglio compensa il costo sociale del servizio che dev'essere sostenuto dalla totalità dei cittadini. Inoltre, poichè il disavanzo è la differenza fra le spese e le entrate, e le entrate sono proporzionali alle tariffe, se queste vengono determinate in base alla capacità contributiva degli utenti che varia da regione a regione nel nostro Paese, il contributo proporzionale al disavanzo contiene, per questo, un altro elemento di socialità.

La nostra proposta, che consiste nel proporzionare il contributo al disavanzo dei preventivi definitivamente approvati per l'anno 1967, mentre adegua il contributo al disavanzo reale, evita i due inconvenienti summenzionati in quanto si tratta di un parametro fisso, vagliato e approvato dalle autorità tutorie.

(1) Da « *Impresa Pubblica* », 10 ottobre 1967.

Con il presente disegno di legge si vuole inoltre dare la possibilità alle aziende municipalizzate di trasporto pubblico, così come già avviene per le aziende municipalizzate elettriche, dell'acqua e del gas, di accendere mutui attraverso i Comuni per il potenziamento e l'ammodernamento dei propri impianti con la garanzia delle proprie entrate, con inoltre il vantaggio di un con-

tributo dello Stato per l'ammortamento dei mutui. Il disegno di legge consente ai Comuni di iscrivere i residui disavanzi delle aziende di trasporto nella parte corrente delle spese dei bilanci preventivi e di coprirli quindi con i mutui ammessi per il ripiano del disavanzo economico.

Gli articoli non hanno bisogno di particolari illustrazioni.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

A partire dall'esercizio 1970 è concesso alle aziende speciali municipalizzate che esercitano trasporti urbani un contributo annuale a carico dello Stato nella misura dell'80 per cento del disavanzo di esercizio di parte corrente, risultante dai loro bilanci economici preventivi dell'anno 1967 definitivamente approvati dagli organi competenti.

Il contributo a partire dal 1971 e fino allo esercizio 1977 sarà aumentato del 3 per cento ogni anno rispetto al valore base stabilito per l'esercizio 1970.

Art. 2.

Nell'esercizio 1969 è concesso alle aziende di cui all'articolo 1 un contributo di lire 100 miliardi che sarà ripartito fra esse a cura del Ministero dei trasporti, proporzionalmente ai disavanzi di parte corrente dei servizi di trasporto risultanti dai singoli bilanci economici preventivi dell'esercizio 1967 definitivamente approvati dagli organi competenti.

Art. 3.

Al residuo disavanzo di esercizio delle aziende di cui all'articolo 1 non coperto dai contributi di cui agli articoli 1 e 2 si fa fronte con appositi stanziamenti nella parte cor-

rente della spesa del bilancio comunale; tale disavanzo viene computato nel calcolo del disavanzo del bilancio economico comunale.

Art. 4.

Le disposizioni della legge 4 luglio 1967, n. 537, riguardanti le agevolazioni ai Comuni ed ai consorzi di Comuni per le opere di miglioramento e potenziamento degli impianti delle aziende municipalizzate del gas e dell'acqua, sono estese al finanziamento delle opere necessarie per la costruzione di nuovi impianti o per l'ampliamento, il miglioramento, il rammodernamento e l'attrezzatura degli impianti delle aziende municipalizzate di pubblico trasporto.

Art. 5.

Gli enti ed istituti finanziari di cui all'articolo 1 della legge 4 luglio 1967, n. 537, sono autorizzati, anche in deroga ai loro statuti, a concedere i mutui di cui trattasi con ammortamenti trentacinquennali.

Lo Stato contribuisce nel pagamento degli interessi nella misura del 4,5 per cento all'anno fino all'impegno annuo complessivo di 5 miliardi.

Art. 6.

All'onere derivante dall'applicazione degli articoli 2 e 5 relativo all'anno finanziario 1969 si provvede mediante riduzione per un corrispondente importo del capitolo n. 5381 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per il medesimo anno 1969.