

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

N. 3341

DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa del senatore CAMBURSANO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 15 MARZO 2005

—————

Nuove norme in materia di finanziamento e finalità istituzionali del Fondo centrale di garanzia per l’esercizio delle attività autostradali di cui alla legge 28 marzo 1968, n. 382

—————

ONOREVOLI SENATORI. - In Italia il fenomeno del partenariato pubblico-privato (PPP) nella realizzazione di opere pubbliche si sta sempre più diffondendo, soprattutto sotto la spinta delle innovazioni introdotte dalla legge 11 febbraio 1994, n. 109, e successive modificazioni, che hanno via via consentito ai privati non solo di suggerire all'amministrazione concedente le opere da inserire in programma, ma anche di rendersi promotori di iniziative per le quali presentano il progetto preliminare e il piano economico finanziario. In questo modo si solleva l'amministrazione da una serie di adempimenti senza compromettere la concorrenzialità dell'operazione, dal momento che il concedente, dopo aver riconosciuto il pubblico interesse dell'iniziativa, deve scegliere con gara le imprese che, nella successiva fase negoziata, concorreranno con il promotore per l'affidamento della concessione.

Uno dei nodi centrali da risolvere, tuttavia, per la implementazione di tale forma di realizzazione e gestione delle infrastrutture, è l'efficace allocazione dei rischi del progetto tra il settore pubblico e il settore privato, nonché la certezza della copertura finanziaria dell'investimento.

Così, per esempio, in Francia è stata prevista la costituzione dell'*Agence de financement des infrastructures de transport de France* (AFITF), che ha il compito di intervenire mediante l'assegnazione di contributi all'investimento, la concessione di finanziamenti rimborsabili non remunerati e la sottoscrizione di partecipazioni azionarie nei progetti di partenariato pubblico privato.

In Italia, fino ad ora, sono stati previsti solo interventi *ad hoc*, quali, per esempio, la costituzione delle società ISPA (Infrastrut-

ture spa) per il progetto TAV e Fintecna per il ponte sullo Stretto di Messina.

Tutti gli altri interventi infrastrutturali non sono assistiti da garanzia, con il rischio che le imprese private non riescano a far fronte alla necessità di ottenere finanziamenti per i progetti di realizzazione di infrastrutture con strumenti di PPP a causa della entità delle operazioni, dell'indebitamento già esistente e della saturazione delle linee di credito concedibili.

Il presente disegno di legge tenta di ovviare a tale problema mediante l'individuazione di un organismo cui affidare compiti di garanzia dei finanziamenti privati che, attraverso riflessi positivi sul capitale di vigilanza delle banche, agevolerebbe l'accesso al credito da parte delle aziende.

Con particolare riferimento al settore dei trasporti, il ruolo di organismo di garanzia potrebbe essere efficacemente svolto dal Fondo centrale di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane, istituito dall'articolo 6 della legge 28 marzo 1968, n. 382 (d'ora innanzi, per brevità, semplicemente «Fondo»).

Sin dalla sua istituzione, infatti, il Fondo ha svolto una importante funzione nell'ambito della politica di sviluppo della rete autostradale italiana intervenendo, sulla base della garanzia prestata dallo Stato agli enti finanziatori, nel pagamento delle rate di ammortamento insolute. Tranne alcuni casi di interventi a «fondo perduto», gli esborsi effettuati dal Fondo sono stati conteggiati a debito delle società concessionarie, che stanno quindi restituendo gli importi anticipati secondo piani di rimborso allegati alle convenzioni di concessione. Il Fondo si finanzia con la riscossione di sovrapprezzi su 11 pedaggi autostradali, che le concessionarie sono te-

nute a versare ai sensi dell'art 15 della legge 12 agosto 1982, n. 531, e che vengono posti annualmente ad incremento patrimoniale.

In sostanza, considerata la sua natura e i suoi compiti, il Fondo di garanzia sembra naturalmente deputato per svolgere il ruolo di Agenzia per il rilascio di garanzie per i progetti infrastrutturali, almeno limitatamente al settore dei trasporti.

Il presente disegno di legge si propone pertanto di attribuire al Fondo (che acquista la nuova denominazione di «Fondo centrale di garanzia per le attività infrastrutturali nel settore dei trasporti») i compiti dianzi indicati, e lo riorganizza tenendo presente la nuova struttura: così, il disegno di legge ridisegna la struttura del Fondo articolando due parti, denominate, rispettivamente, «Gestione

speciale garanzie pregresse» e «Gestione garanzie»: la prima gestisce gli interventi attualmente già previsti a carico del Fondo dalla vigente legislazione; la seconda, di nuova istituzione, cui è attribuita la funzione di prestare, in via sussidiaria rispetto ai finanziamenti concessi da banche e da altri intermediari finanziari, garanzia agli investimenti privati inerenti le iniziative di PPP volte alla realizzazione di infrastrutture nel settore dei trasporti; la norma attribuisce alla gestione anche il compito di partecipazioni, che non dovranno essere di maggioranza nè comunque di controllo ai sensi dell'articolo 2359 del codice civile, detenere immobili e esercitare ogni attività strumentale, connessa o accessoria ai suoi compiti istituzionali.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Fondo centrale di garanzia per le attività infrastrutturali nel settore dei trasporti)

1. Il Fondo centrale di garanzia di cui all'articolo 6 della legge 28 marzo 1968, n. 382, è ridenominato «Fondo centrale di garanzia per le attività infrastrutturali nel settore dei trasporti», di seguito indicato come «Fondo».

2. Il Fondo ha personalità giuridica e gestione autonoma, ha durata indeterminata ed è regolato dalle disposizioni di legge che lo riguardano e dalle presenti norme. Il Fondo è sottoposto alla vigilanza del Ministero dell'economia e delle finanze.

3. Al Fondo sono imputati gli oneri pregressi derivanti dall'operatività della garanzia statale già prevista dalla legge n. 382 del 1968, nonchè i nuovi oneri derivanti dall'estensione della garanzia statale ai progetti di cui all'articolo 2, comma 3.

Art. 2.

(Ripartizione del Fondo)

1. Il patrimonio del Fondo è ripartito in due gestioni distinte denominate «Gestione speciale garanzie pregresse» e «Gestione garanzie».

2. Alla «Gestione speciale garanzie pregresse» sono imputati gli oneri relativi agli interventi già ammessi, alla data di entrata in vigore della presente legge, alla garanzia statale di cui alla legge 28 marzo 1968, n. 382. Alla gestione di cui al presente comma si applicano le norme sull'organizzazione, l'amministrazione, la gestione, il fun-

zionamento e le modalità d'intervento dettate dal Ministro del tesoro con decreto 2 ottobre 1990, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 11 ottobre 1990, n. 238, per il Fondo centrale di garanzia per le autostrade e per le ferrovie metropolitane.

3. Alla «Gestione garanzie» sono imputati gli oneri derivanti dalla prestazione di garanzie, a condizioni di mercato, finalizzate alla concessione di finanziamenti rimborsabili e alla sottoscrizione di partecipazioni azionarie nei grandi interventi infrastrutturali nel settore dei trasporti.

4. La «Gestione garanzie» di cui al comma 3 presta, in via sussidiaria rispetto ai finanziamenti concessi da banche e da altri intermediari finanziari, garanzia agli investimenti privati inerenti le iniziative di partenariato pubblico-privato volte alla realizzazione di infrastrutture nel settore dei trasporti. La Gestione può altresì assumere partecipazioni, che non dovranno essere di maggioranza nè comunque di controllo ai sensi dell'articolo 2359 del codice civile, detenere immobili ed esercitare ogni attività strumentale, connessa o accessoria ai suoi compiti istituzionali.

Art. 3.

(Finanziamento del Fondo)

1. Le disponibilità finanziarie del Fondo sono costituite:

a) dalle dotazioni statali di cui all'articolo 8 della legge 28 marzo 1968, n. 382 e all'articolo 9 della legge 29 dicembre 1969, n. 1042;

b) dalle somme recuperate per effetto della surroga dello Stato nei diritti dei creditori verso il debitore in conseguenza dell'operatività della garanzia statale;

c) dalle somme annualmente assegnate al Fondo da apposite disposizioni di legge per il pagamento delle rate relative ai mutui

a suo tempo stipulati dalla ex S.A.R.A. e dai consorzi per le autostrade siciliane;

d) dalle somme versate dagli enti concessionari di autostrade, ai sensi dell'art. 15 della legge 12 agosto 1982, n. 531, a titolo di maggiori introiti da pedaggio e di sovrapprezzi, nonchè dai relativi eventuali interessi di mora;

e) dalle quote annuali di rimborso dei debiti verso lo Stato, versate dai concessionari autostradali a norma del comma 4 del citato articolo 15 della legge 12 agosto 1982, n. 531, e dai relativi eventuali interessi di mora;

f) dalle somme per eventuali interessi maturati sulle proprie disponibilità;

g) da ogni altra entrata legittimamente acquisita.

2. In sede di prima attuazione della presente legge la ripartizione del patrimonio del Fondo tra le due gestioni di cui all'articolo 2 è determinata dal comitato amministrativo di cui all'articolo 6 della legge 28 marzo 1968, n. 382, con il parere favorevole del collegio sindacale, ed è approvata con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze.

