

SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

N. 3217

DISEGNO DI LEGGE

*approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 30 gennaio 1992 in
un testo risultante dall'unificazione del disegno di legge
(V. Stampato Camera n. 1201)*

**d'iniziativa dei deputati SANGUINETI, TESTA Antonio, LUCCHESI,
RIDI, BRUNO Antonio, DUTTO, GRIPPO, CIOCCI Lorenzo, CANNE-
LONGA, BAGHINO, MACCHERONI, REINA, CEROFOLINI, POTÌ,
BARBALACE, ANDÒ, ARTIOLI, SALERNO, PIERMARTINI, BRE-
DA, D'AMATO Carlo e NONNE**

e del disegno di legge (V. Stampato Camera n. 3227)

presentato dal Ministro dei Trasporti

(SANTUZ)

e dal Ministro per i Problemi delle Aree Urbane

(TOGNOLI)

di concerto col Ministro dell'Interno

(GAVA)

col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica

(FANFANI)

col Ministro del Tesoro

(AMATO)

col Ministro dei Lavori Pubblici

(FERRI)

col Ministro dell'Ambiente

(RUFFOLO)

e col Ministro per i Problemi Istituzionali

(MACCANICO)

*Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza
il 30 gennaio 1992*

Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Ai fini dello sviluppo del trasporto pubblico nelle aree urbane e per favorire l'installazione di sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata in sede propria e di tramvie veloci, a contenuto tecnologico innovativo atti a migliorare in tali aree la mobilità e le condizioni ambientali, possono avvalersi dei benefici previsti dalla presente legge le città metropolitane, nonchè i comuni individuati, su proposta delle regioni interessate, dal Ministro per i problemi delle aree urbane, di concerto con il Ministro dei trasporti, sulla base delle indicazioni del piano generale dei trasporti e, ove esistenti ed aggiornati, dei piani regionali dei trasporti.

2. Qualora le regioni non formulino le proposte di cui al comma 1 entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, i comuni possono essere individuati dal Ministro per i problemi delle aree urbane, di concerto con il Ministro dei trasporti, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano.

Art. 2.

1. Gli enti locali di cui all'articolo 1, per la realizzazione e la gestione, anche disgiunte, dei programmi di interventi di cui alla presente legge, possono avvalersi di società costituite ai sensi dell'articolo 22 della legge 8 giugno 1990, n. 142, ovvero delle società di cui all'articolo 2 della legge 15 dicembre 1990, n. 385, nonchè di aziende e società già concessionarie di reti metropolitane a guida vincolata.

Art. 3.

1. Gli enti locali interessati predispongono i piani di intervento corredati da analisi comparative costi-benefici definendo, ove necessario, accordi di programma con le amministrazioni ed i soggetti interessati, ai sensi dell'articolo 27, commi 1, 2, 3, 4, 5 e 6, della legge 8 giugno 1990, n. 142. I programmi di interventi e gli accordi di programma devono, tra l'altro:

a) essere corredati dalla progettazione di massima, dallo studio di valutazione di impatto ambientale e dal piano economico-finanziario volto ad assicurare l'equilibrio finanziario, che deve, tra l'altro, indicare l'investimento complessivo ivi compresi gli oneri finanziari, i costi di manutenzione delle infrastrutture e degli impianti, i costi di gestione, i prevedibili proventi vari, i proventi dell'esercizio calcolati sulla base delle tariffe definite per conseguire l'equilibrio del piano economico-finanziario medesimo nonchè gli investimenti privati ed i finanziamenti pubblici derivanti da leggi statali e regionali e da impegni di bilancio comunale;

b) indicare i tempi previsti per l'acquisizione delle aree, per la realizzazione degli interventi e per la fornitura del materiale rotabile;

c) stabilire le modalità specifiche di integrazione con le altre reti di trasporto pubblico e la loro eventuale ristrutturazione in funzione del nuovo sistema.

Art. 4.

1. In carenza di tempestive iniziative dei soggetti competenti di cui all'articolo 3, il Ministro per i problemi delle aree urbane esercita il potere di iniziativa di cui all'articolo 27 della legge 8 giugno 1990, n. 142, per promuovere la definizione di interventi, anche ricadenti nell'ambito di programmi già in corso di esecuzione, per la realizzazione, l'ammodernamento e l'ampliamento di sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata in sede propria anche ad automazione integrale, ivi compresi i connessi sistemi attrezzati di interscambio nonchè l'acquisizione del relativo materiale rotabile, con esclusione delle spese relative ad opere già realizzate.

Art. 5.

1. I programmi di interventi e gli accordi di programma di cui agli articoli 1, 2, 3 e 4 sono trasmessi, previo parere della Commissione di cui all'articolo 6, al Ministro per i problemi delle aree urbane il quale, di concerto con il Ministro dei trasporti, li sottopone al Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET) per l'approvazione nonchè per l'individuazione delle eventuali fonti di finanziamento a carico dello Stato e per la determinazione delle quote delle disponibilità di cui all'articolo 9 da destinare annualmente ai singoli interventi.

2. Entro novanta giorni dalla data di approvazione dei programmi di interventi, i soggetti interessati trasmettono al Ministro dei trasporti la progettazione esecutiva, distinta per lotti funzionali, delle opere e degli interventi ammessi a finanziamento ai sensi del comma 1, ai fini degli adempimenti approvativi di cui all'articolo 2 della legge 29 dicembre 1969, n. 1042, e all'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753. La Commissione di cui all'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, come integrata ai sensi del citato articolo 2 della legge n. 1042 del 1969, è, nel caso specifico, ulteriormente integrata da un rappresentante della Direzione generale della protezione civile e dei servizi antincendi del Ministero dell'interno e da un rappresentante del Ministro per i problemi delle aree urbane.

Art. 6.

1. Ferme restando le competenze di cui al testo unico delle disposizioni di legge per le ferrovie concesse all'industria privata, le tramvie a trazione meccanica e gli automobili, approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, e successive modificazioni, ai fini dell'attuazione degli interventi di cui alla presente legge e per l'esercizio delle competenze di alta sorveglianza sulla esecuzione di lavori, è costituita una Commissione di vigilanza, composta da cinque membri, nominata, d'intesa tra loro, dal Ministro dei trasporti e dal Ministro per i problemi delle aree urbane,

integrata con un esperto designato dal comune interessato al progetto. Fanno parte della Commissione: un consigliere di Stato o un avvocato dello Stato, con funzioni di presidente, due membri in rappresentanza del Ministro dei trasporti e due membri in rappresentanza del Ministro per i problemi delle aree urbane. Per tutte le attività di supporto tecnico-amministrativo, il Ministro dei trasporti ed il Ministro per i problemi delle aree urbane possono avvalersi, nell'ambito delle rispettive competenze, dell'apporto collaborativo di una organizzazione tecnico-professionale che abbia maturato nello specifico settore significative esperienze di supporto ed assistenza a pubbliche amministrazioni. Per le finalità di cui al presente articolo è autorizzata la spesa di lire 15 miliardi per il 1993.

Art. 7.

1. L'erogazione dei finanziamenti di competenza statale di cui all'articolo 9 è disposta dal Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro per i problemi delle aree urbane, ed è subordinata alle approvazioni di cui all'articolo 5, comma 2, nonché alla dimostrata disponibilità delle altre fonti di finanziamento, con riferimento anche ai singoli lotti funzionali.

Art. 8.

1. I soggetti attuatori sono autorizzati, anche in deroga ai limiti di cui all'articolo 2410 del codice civile, ad emettere obbligazioni sul mercato interno ed internazionale, previa approvazione del Ministro del tesoro e con eventuale previsione di un periodo di preammortamento. Gli istituti di credito e le banche di cui all'articolo 5, primo comma, lettere *a)*, *b)* ed *e)*, del regio decreto-legge 12 marzo 1936, n. 375, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 marzo 1938, n. 141, e successive modificazioni, sono autorizzati, anche in deroga alle disposizioni statutarie, ad assumere le obbligazioni di cui al presente comma.

2. I mutui di cui all'articolo 9 e le obbligazioni emesse dai soggetti attuatori sono garantiti dallo Stato per il rimborso del capitale ed il

pagamento degli interessi. Gli eventuali oneri derivanti dalla operatività della garanzia statale sono imputati, previa autorizzazione del Ministro del tesoro, alla gestione separata del Fondo centrale di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane che vi provvede utilizzando il saldo netto, accertato al 1° gennaio di ciascun anno, delle disponibilità finanziarie ad esso affluite, ivi comprese quelle derivanti dai rimborsi di cui all'articolo 15 della legge 12 agosto 1982, n. 531, e successive modificazioni.

Art. 9.

1. Per la realizzazione degli interventi previsti dagli articoli 1, 2, 3 e 4 della presente legge, possono essere corrisposti contributi, in misura non superiore al 10 per cento dell'investimento, per la durata massima di trenta anni, in relazione ad operazioni di mutuo contratte dagli enti locali e dai soggetti attuatori, a decorrere dal secondo semestre dell'anno 1992, con la Cassa depositi e prestiti, con istituti di credito abilitati ai sensi della normativa vigente ovvero con istituti di credito esteri. A tal fine sono autorizzati limiti di impegno trentennali di lire 175 miliardi per l'anno 1993 e di ulteriori 50 miliardi per l'anno 1994.

Art. 10.

1. Gli enti indicati all'articolo 8 della legge 15 dicembre 1990, n. 385, e gli altri enti interessati sono autorizzati ad accendere mutui decennali, garantiti dallo Stato, per la realizzazione delle finalità indicate al medesimo articolo 8, nonchè per la realizzazione di sistemi ferroviari passanti, di collegamenti ferroviari con aree aeroportuali, espositive ed universitarie, di sistemi di trasporto rapido di massa e di programmi urbani integrati. A tal fine gli enti interessati sono tenuti a presentare domanda, sulla base dei relativi progetti, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

2. Il CIPET, su proposta del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro per i

problemi delle aree urbane, approva il piano di riparto delle risorse e concede, per i singoli interventi, contributi in misura pari agli oneri per capitale ed interessi derivanti dall'ammortamento dei mutui.

3. Le modalità per la concessione e l'erogazione dei contributi sono stabilite dal Ministro del tesoro, su proposta del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro per i problemi delle aree urbane.

4. Per l'erogazione dei contributi in conto capitale ed in conto interessi previsti dal presente articolo sono autorizzati limiti di impegno decennali di lire 195 miliardi per l'anno 1993 e di ulteriori 155 miliardi per l'anno 1994.

Art. 11.

1. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 6, pari a lire 15 miliardi per l'anno 1993, si provvede mediante parziale utilizzo della proiezione per il medesimo anno dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1992-1994, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1992, all'uopo utilizzando quota dell'accantonamento «Concorso dello Stato per gli oneri sostenuti dagli enti locali, dalle ferrovie in concessione e in gestione governativa e da consorzi pubblici per il servizio dei mutui accesi per la costruzione dei sistemi ferroviari passanti e aeroportuali e di collegamento ferroviario con aree aeroportuali ed espositive, nonché trasporti rapidi di massa e programmi integrati urbani (limiti di impegno)».

2. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 9, pari a lire 175 miliardi per l'anno 1993 e a lire 225 miliardi per l'anno 1994, si provvede mediante utilizzo delle proiezioni per gli anni medesimi dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1992-1994, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1992, all'uopo utilizzando l'accantonamento «Istituzione di un fondo per interventi nel settore dei trasporti rapidi di massa, nel settore del traffico e per il risanamento urbano (limiti di impegno)».

3. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 10, pari a lire 195 miliardi per l'anno 1993 e a lire 350 miliardi per l'anno 1994, si provvede mediante parziale utilizzo delle proiezioni per gli anni medesimi dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1992-1994, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1992, all'uopo utilizzando quota dell'accantonamento «Concorso dello Stato per gli oneri sostenuti dagli enti locali, dalle ferrovie in concessione ed in gestione governativa e da consorzi pubblici per il servizio dei mutui accesi per la costruzione dei sistemi ferroviari passanti e aeroportuali e di collegamento ferroviario con aree aeroportuali ed espositive, nonché trasporti rapidi di massa e programmi integrati urbani (limiti di impegno)».

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