

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— V LEGISLATURA —————

(Nn. 300 e 339-A)

RELAZIONE DELLA 7^a COMMISSIONE PERMANENTE

(LAVORI PUBBLICI, TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI
E MARINA MERCANTILE)

(RELATORE LOMBARDI)

SUI

DISEGNI DI LEGGE

Costruzione di linee di ferrovia metropolitana (300)

presentato dal **Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile**
di concerto col **Ministro delle Finanze**
e col **Ministro del Tesoro**
e « ad interim » del **Bilancio e della Programmazione Economica**

NELLA SEDUTA DEL 12 NOVEMBRE 1968

E

Modifiche ed integrazioni al regio decreto-legge 10 luglio 1925, n. 1306,
recante norme per la concessione di linee metropolitane (339)

d'iniziativa dei senatori **MADERCHI, CAVALLI, ABENANTE, AIMONI, FABRETTI,**
FERRARI Giacomo, POERIO, VENANZI, BENEDETTI, ORLANDI e FABIANI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 19 NOVEMBRE 1968

—————
Comunicata alla Presidenza il 13 maggio 1969
—————

ONOREVOLI SENATORI. — Alla radice dei vari problemi che riguardano i trasporti nelle aree metropolitane sta l'imponente fenomeno dell'urbanesimo. Non è questa la sede per analizzare le cause di uno degli aspetti più caratteristici della nostra civiltà. Ai fini della presente relazione ci serve conoscere la dinamica del fenomeno, intorno alla quale un recente rapporto (1) così si esprime, per quanto riguarda l'Italia: « nel corso dei prossimi decenni altri quattro o cinque milioni di persone si aggiungeranno alla popolazione attiva già oggi urbanizzata ».

Tale fenomeno comporta indubbiamente una diretta azione sul sistema dei trasporti delle aree urbanizzate. Negli ultimi tempi ciò ha portato a situazioni intollerabili dal punto di vista della sicurezza, della velocità commerciale, dei costi dei trasporti, sopportati sia dai singoli cittadini che dalla collettività.

È a tutti noto come la motorizzazione privata, sviluppatasi in modo impressionante, rappresenti il punto cruciale della attuale crisi dei trasporti urbani: l'uso dell'automobile è ritenuto indice di benessere, affermazione di libertà, il mezzo di trasporto più confacente al grado di mobilità richiesto dalla nostra società.

Tuttavia è pure noto che errate scelte urbanistiche e un mancato coordinamento nel sistema dei trasporti delle aree urbane hanno condotto a fare del mezzo individuale il principale responsabile della deprecata congestione dei traffici urbani.

I trasporti collettivi di superficie sono quelli che hanno dovuto sopportare in maggior misura gli effetti della congestione. Le aziende di trasporti pubblici sono state costrette a diventare un esempio tipico di produzione decrescente a costi crescenti.

La densità territoriale di insediamento propria delle principali città italiane è tale che non sono ammissibili ulteriori ritardi in ordine ad una politica organica dei trasporti urbani. Gli economisti e tecnici

dei trasporti hanno da tempo richiamata l'attenzione sugli aspetti fortemente negativi della congestione, la quale si manifesta come riduzione sempre più accentuata delle utilità che sono domandate al sistema di trasporto. Gli stessi studiosi hanno fatto presente che non è sempre possibile operare sulle cause della congestione e che, d'altra parte, operare sugli effetti della stessa ha dato sinora scarsi risultati, a motivo di una deficienza organizzativa nel settore dei trasporti delle aree metropolitane e di un errato coordinamento tra pianificazione urbanistica e piano dei trasporti.

Non ha bisogno di particolari dimostrazioni l'importanza della relazione esistente tra pianificazione urbanistica e sistema dei trasporti in aree metropolitane. Si tratta di una vera e propria interdipendenza. Si sa infatti che un determinato sistema di trasporto in atto può essere stato condizionato da scelte urbanistiche fatte in precedenza; ed ancora si può dare il caso in cui un determinato sviluppo urbanistico sia condizionato da una particolare scelta fatta nel settore dei trasporti.

Questo richiamo sui rapporti tra urbanistica e trasporti ha lo scopo di mettere in evidenza la necessità assoluta che l'autorità urbanistica e l'autorità dei trasporti, se già non sono tra loro compenstrate, lavorino in stretta collaborazione.

Abbiamo in precedenza usato l'espressione « area metropolitana » volendo significare una dimensione territoriale caratterizzata dalla presenza di una grande città in espansione. Non abbiamo ritenuto di utilizzare, *sic et simpliciter*, la definizione data (2) dall'*International Urban Research* (IUR), ritenendo troppo basso il limite inferiore di 100.000 abitanti, anche se è pur vero — nel caso che ci riguarda — che non tutte le aree

(1) *Strade e traffico* - 1966, n. 146 - pag. 42.

(2) « Un'area con 100.000 abitanti o più, comprendente almeno una città (*city*) o area urbana compatta con più di 50.000 abitanti ed inoltre quelle circoscrizioni amministrative contigue alla stessa città a condizione che rispondano a certi requisiti urbani ».

(U. TOSCHI, *La Città* - pag. 80, Torino 1966).

metropolitane che superano di molto tale limite possono giustificare la costruzione di ferrovie metropolitane.

Ai fini del provvedimento che stiamo illustrando si deve ammettere che ci serve una interpretazione di area metropolitana che tenga conto del fenomeno della conurbazione.

1. — *I trasporti pubblici nelle aree metropolitane*

Data l'enorme importanza assunta dal fenomeno dei trasporti nelle aree metropolitane e data anche la complessità dei problemi che sotto l'aspetto tecnico, finanziario e istituzionale interessano il settore dei trasporti, diventa sempre più urgente e necessario provvedere ad una opportuna organizzazione della politica dei trasporti, che assicuri il minor costo globale della operazione, unitamente alla più ampia utilità sociale.

All'estero non mancano delle indovinatissime iniziative (3) che sono in grado di dimostrare la possibilità di una disciplina dei trasporti urbani.

Per risolvere i problemi del traffico nelle aree metropolitane, le « Autorità » nel settore dei trasporti devono necessariamente affrontare i problemi del coordinamento tra trasporti individuali e trasporti collettivi, in connessione con la loro rispettiva capacità di trasporto e in funzione della domanda generale di trasporto.

Un esame, per quanto superficiale, è sufficiente a dimostrare che la motorizzazione individuale, per la sua limitata « capacità di trasporto », deve sottostare a limitazioni nella utilizzazione delle infrastrutture; e ciò è tanto più necessario, quanto più la densità di insediamento è accentuata.

Non si tratta tanto di limitare la capacità di concorrenza del mezzo individuale, quanto di coordinare le prestazioni del traspor-

to privato e collettivo in vista della maggiore utilità sociale.

Senza una adeguata organizzazione dei trasporti, facente capo ad una vera e propria « Autorità », non sarà mai possibile, soprattutto nelle grandi città, risolvere adeguatamente i problemi della congestione del traffico.

Tale autorità dovrebbe unitariamente risolvere non solo le questioni attinenti ai rapporti sopra indicati, ma anche quelle che riguardano una pluralità di servizi pubblici di trasporto: infatti, senza una politica unitaria non si potranno evitare gli inconvenienti derivanti da percorsi paralleli in stretta concorrenza tra loro, da zone mal servite e dalla mancata razionalizzazione dei punti di trasbordo da un mezzo all'altro.

La questione che si pone a proposito della autorità dei trasporti nelle aree metropolitane non è molto dissimile da quella che si chiama — in tema di acque — il riordino delle utenze irrigue.

Non va dimenticato che — in certi casi — le stesse Ferrovie dello Stato non dovrebbero essere escluse da una disciplina promossa da una autorità dei trasporti, operante in un'area metropolitana.

Allo stato attuale il nostro Paese difetta assai sul piano istituzionale. Il ritardo dell'ordinamento regionale non avrebbe dovuto giustificare le deficienze riscontrate in tale settore. Ci rendiamo tuttavia conto che la permanente crisi della finanza comunale, causata — per la parte che si riferisce ai trasporti — dalla quasi nulla partecipazione dei Comuni alle entrate che affluiscono alle casse dello Stato per il settore automobilistico, ha costituito una pesante ipoteca, anche agli effetti organizzativi.

Si deve inoltre rilevare che anche la più perfetta organizzazione dei trasporti nelle aree metropolitane e la più indovinata correlazione tra piano dei trasporti e pianificazione urbanistica non possono evitare un certo squilibrio tra costi e ricavi nella gestione di trasporti pubblici.

È convinzione dello scrivente che il settore dei trasporti pubblici urbani non deve essere esaminato sotto il solo aspetto della redditività degli investimenti, in termini di

(3) Sono noti gli esempi della Comunità di Amburgo e della Federazione dei trasporti di Stoccolma.

equilibrio tra costi e ricavi aziendali, ma anche e soprattutto sotto l'aspetto della produttività sociale, in termini di costi e benefici. Il prezzo politico adottato dalle imprese di trasporti pubblici urbani non è soltanto una pura necessità, ma anche un modo « razionale » di risolvere il problema che è stato posto dalla crescente mobilità delle persone. Il prezzo politico rinvia alla fiscalità generale la copertura dei *deficit* aziendali, ma, alla fine, quello che conta è l'equilibrio del bilancio sociale.

L'accento alla relazione « costi e benefici » ci richiama una tecnica non utilizzata ancora nel nostro Paese per il settore che ci riguarda (4) e che va sotto il nome di « analisi costi e benefici ». Nonostante la difficoltà che tale analisi comporta, soprattutto nel valutare i cosiddetti benefici indiretti, essa rappresenta un serio tentativo di razionalizzazione della spesa pubblica. Nel caso della costruzione di linee metropolitane, la necessità di ricorrere a tale strumento è fuori discussione, data la natura dell'opera e l'elevato ammontare degli investimenti; vale la pena di ricordare che tale calcolo non può essere scisso da quello applicato, ad esempio, ad un piano urbanistico generale, esso pure da affrontare secondo l'analisi costi e benefici.

L'accento al volume degli investimenti da effettuare nel settore dei trasporti urbani ci ricorda che il nostro Paese — attraverso le indicazioni del piano quinquennale — ha limitato notevolmente l'impiego delle risorse per il predetto settore.

Non c'è confronto tra l'ammontare ammesso dal nostro piano quinquennale (5) e le previsioni del V piano francese, e non è da credere che la situazione italiana sia così diversa in ordine alle concentrazioni urbane. Semmai, il fenomeno è tra noi più rilevante. È da ritenere che col prossimo piano

(4) In Francia è fatto obbligo per gli investimenti pubblici di notevole entità l'impiego del calcolo dei costi e benefici.

(5) Per i trasporti urbani il P. Q. prevede investimenti nel quinquennio nella misura di 150 miliardi di lire (spese quasi tutte nel settore infrastrutturale), pari al 3,4 per cento del totale degli investimenti nei trasporti ammessi dallo stesso P. Q.

quinquennale si debba correggere l'impostazione data per il periodo che sta per concludersi.

2. — Il piano quinquennale e i trasporti urbani.

Il capitolo XI del piano quinquennale di sviluppo (1966-70) fa un accenno esplicito ai trasporti urbani, dedicando a questi l'intero paragrafo 129.

È il primo tentativo di mettere in evidenza i vari aspetti della complessa problematica, propria di tale tipo di trasporto, attraverso un documento del tutto nuovo e parte integrante di un testo legislativo. Particolare rilievo è dato alle ferrovie metropolitane, ma di questo si accennerà più avanti.

Per quanto riguarda le questioni generali, affrontate dal paragrafo in questione, vanno notati i seguenti indirizzi:

a) stretto collegamento tra politica dei trasporti urbani e pianificazione urbanistica;

b) coordinamento tra i diversi mezzi di trasporto pubblici e privati;

c) particolare attenzione per i compiti del pubblico trasporto;

d) necessità di una riforma della finanza locale, che assicuri i finanziamenti necessari al settore dei trasporti;

e) una politica di contributi statali vincolati alla esecuzione di singoli programmi (il caso interessa ovviamente il disegno di legge in esame);

f) esigenza di una autorità dei trasporti, anche in attesa del nuovo ordinamento regionale;

g) competenza degli Enti locali inalterata.

Si è già notata in precedenza la scarsità degli investimenti previsti dal piano quinquennale per i trasporti urbani, sia come valore assoluto (150 miliardi di lire), sia come valore relativo (3,4 per cento del totale degli investimenti per i trasporti). È interessante a questo riguardo rilevare che la

relazione previsionale del 1969 denuncia che, nei primi tre anni del piano, si sono effettuati investimenti (per l'intero settore dei trasporti) nella misura del 38 per cento del totale e che, per quanto attiene ai trasporti urbani, si sono realizzati investimenti nella misura, assai scarsa, dell'11 per cento, sempre per lo stesso triennio. Se teniamo presente che siamo quasi alla fine del primo piano quinquennale, non possiamo non lamentare i ritardi eccessivi.

3. — *Le ferrovie metropolitane.*

Nel quadro dei trasporti urbani fanno spicco le ferrovie metropolitane, quando si tratta di servire delle aree urbanizzate di una certa importanza. Volendo tuttavia meglio specificare le esigenze che possono giustificare la costruzione di linee metropolitane, ci si imbatte praticamente nella nota necessità di provvedere a trasporti rapidi di massa (e tali da costituire la spina dorsale dell'intero sistema dei trasporti nell'area metropolitana) e al decentramento dello sviluppo urbano.

Non è da attendersi — come taluni credono — che con l'attuazione di linee metropolitane si riduca notevolmente la congestione provocata dai trasporti di superficie: quello che conta è che gli utenti abbiano a disposizione un mezzo veloce, comodo, avente un alto grado di sicurezza e a prezzi sopportabili.

È evidente che il bacino di traffico proprio di una linea metropolitana deve essere alimentato con continuità ed in misura tale da sfruttare quasi interamente la capacità del mezzo. Va da sé che tali condizioni si hanno quando il tracciato della linea metropolitana attraversa territori di alta ed uniforme densità insediativa.

Data la funzione, sopra ricordata, delle metropolitane, di costituire la spina dorsale del sistema dei trasporti urbani, è della somma importanza il coordinamento con altri mezzi di trasporto, i quali, per conseguenza, dovranno esercitare il compito di alimentare la rete metropolitana.

Le così dette autostrade urbane, pur esercitando una analoga funzione a quella delle ferrovie metropolitane, non uguagliano certamente il servizio di queste ultime, per i troppi vincoli che il trasporto di superficie comporta.

Poichè nel nostro Paese si danno situazioni non diverse da quelle di altre Nazioni — le quali o hanno da tempo anticipato la realizzazione di reti metropolitane e hanno in corso dei programmi di espansione, o stanno per effettuare per la prima volta l'esperimento — dobbiamo certamente tenere presente l'esempio altrui, sia come stimolo per uscire dal ritardo in cui ci troviamo, sia come somma validissima di esperienze.

Non è il caso di ricordare espressamente gli esempi dei paesi stranieri. Basti solo accennare al fatto che l'Italia contava (alla fine del 1968) uno sviluppo complessivo di chilometri 37,2 di linee metropolitane, ponendosi all'ottavo posto in Europa (dopo la Svezia e la Spagna) e al decimo posto nel mondo.

A questo punto è opportuno fare qualche cenno sulla situazione italiana.

Allo stato presente solo tre città (Roma, Milano e Napoli) sono dotate di ferrovie metropolitane, seppure per un limitato sviluppo chilometrico. Non si ritiene ovviamente di esaminare a fondo i motivi di questo ritardo: quello che conta è avviare finalmente a soluzione un programma organico, senza interruzioni.

L'esercizio metropolitano di Roma (6) fu inaugurato il 10 febbraio 1955 con la linea

(6) Molte sono le leggi che hanno interessato la metropolitana di Roma. Esse sono:

— regio decreto-legge 10 luglio 1925, n. 1306 (competenza dei Comuni per i tratti che interessano esclusivamente un centro urbano - competenza del Governo per la città di Roma);

— legge 15 maggio 1954, n. 272 (concessione dell'esercizio provvisorio alla STEFER);

— legge 3 maggio 1955, n. 429, (autorizzazione di spesa di un miliardo per il completamento dei lavori Termini-EUR);

— legge 24 dicembre 1959, n. 1145, (concessione di una nuova linea metropolitana e autorizzazione di spesa di 26 miliardi di lire);

Termini-EUR, la quale tuttavia non possedeva interamente i requisiti di una vera ferrovia metropolitana (la linea fu infatti concepita come semplice e rapido collegamento fra la stazione Termini e il luogo indicato per la E/42). Si tratta infatti di una soluzione difettosa per quanto attiene al bacino di traffico e al coordinamento tecnico con gli altri trasporti di superficie.

In conformità a quanto disposto dal regio decreto-legge n. 1306 del 1925 e dalla legge 15 maggio 1954, n. 272, il Governo accordò la concessione alla STEFER (società interamente di proprietà del Comune di Roma). In particolare, fu affidato alla STEFER l'esercizio provvisorio per conto dello Stato. Si trattò evidentemente di una soluzione a carattere sperimentale. La concessione fu prorogata più volte e, recentemente, fino al 9 febbraio 1973.

Le linee metropolitane indicate dal piano regolatore di Roma sono le seguenti:

linea « A »: piazza Risorgimento, piazzale Flaminio, Stazione Termini, S. Giovanni, Osteria del Curato;

linea « B »: della linea attuale Termini-EUR è previsto il prolungamento verso la via Laurentina, fino al Grande Raccordo Anulare. Verso Nord è previsto il collegamento Termini, piazza Bologna, Valmelaina. A piazza Bologna dovrebbe dipartirsi una diramazione per il centro direzionale di Pietralata. Un'altra diramazione dovrebbe staccarsi all'altezza dei Mercati generali per il centro direzionale Cristoforo Colombo;

— legge 17 dicembre 1965, n. 1433, (completamento lavori Termini-EUR - pagamenti suppletivi per 9,5 miliardi di lire);

— legge 20 maggio 1966, n. 369, (proroga dell'esercizio provvisorio e sussidi integrativi di esercizio);

— legge 12 marzo 1968, n. 285, (autorizzazione di spesa di 14 miliardi di lire per maggiori oneri relativi alla costruzione della linea, di cui alla legge n. 1145);

— legge 12 aprile 1969, n. 166, concernente la proroga dell'esercizio provvisorio di altri 5 anni e ulteriori sussidi integrativi per 1,4 miliardi di lire.

linea « C »: collegamento est-ovest, Circonvallazione Gianicolense, via Arenula, piazza Venezia, S. Giovanni, via Prenestina, fino all'altezza della zona industriale;

linea « D »: collegamento tra i nuovi centri direzionali.

I tempi di realizzazione della rete prevedono la costruzione delle linee suddette secondo la classificazione alfabetica, salvo per quanto riguarda la linea « C » lasciata per ultima.

È da segnalare la particolare funzione assegnata alla linea « D », la quale dovrebbe servire i vari « centri » in cui si è sviluppata l'espansione della città di Roma. Non sarebbe male anticipare i tempi di costruzione di detta linea, dato che essa costituisce una guida vincolante all'ordinata espansione degli insediamenti e tenuti presenti, tra l'altro, i vantaggi derivanti dalla soluzione tecnica adottata.

L'economia della presente relazione non consente di scendere ad ulteriori informazioni (alle quali i colleghi potranno comunque autonomamente attingere) salvo qualche dato sull'esercizio attuale.

La Termini-EUR ha richiesto finanziamenti per una somma totale di 8,7 miliardi di lire circa.

Le motrici-Km. sono salite dai 2,07 milioni del 1956 ai 3,7 milioni nell'ultimo quadriennio. I viaggiatori trasportati sono passati da 9,5 milioni di unità nel 1956 a 17 milioni negli ultimi anni.

I prodotti del traffico da 362 milioni di lire nel 1956 a 805 milioni di lire nel 1965. Il disavanzo d'esercizio ha registrato continui aumenti (in particolare per spese del personale) salvo nell'ultimo anno (1967: 984 milioni di lire; 1968: 900 milioni di lire circa). In altri termini, il coefficiente d'esercizio si è attestato sul valore 2 (situazione tutt'altro che confortante; si noti tra l'altro che il prezzo unico del biglietto è assai modico: lire 50).

Guardando al futuro è facile immaginare — ai fini dei tempi tecnici e delle misure finanziarie — che il caso di Roma presenta notevoli difficoltà, in dipendenza delle condizioni del sottosuolo dell'Urbe e i dislivelli

cui sono vincolate le costruende linee metropolitane.

Recenti avvenimenti a tutti noti sono abbastanza significativi.

A Milano è da qualche anno in servizio la linea n. 1, avente come percorso: piazzale Lotto-Duomo-Marelli, con derivazione Wagner-Gambara, per una lunghezza complessiva di chilometri 14,5 e per un costo complessivo degli impianti (comprese le ultime dotazioni di materiale rotabile) di 80 miliardi circa. È in corso di costruzione la linea n. 2 (per una estesa di chilometri 16,8) (Cascina Corba-Piazza Garibaldi-Gratosoglio) di cui un tronco sarà, entro l'anno, aperto all'esercizio.

Il programma completo prevede una rete di circa 72 chilometri, per una spesa aggirantesi sui 380 miliardi di lire. La realizzazione dell'intera rete è prevista entro il 1980.

A differenza di quella di Roma, la metropolitana milanese è stata costruita senza contributi dello Stato ed in regime di concessione comunale.

Le risultanze di esercizio della linea n. 1 danno, per l'anno 1968, un avanzo (di puro esercizio) di milioni 1.650. Tale avanzo serve a coprire, quasi per intero, la parte degli oneri patrimoniali che il Comune di Milano ha posto a carico dell'Azienda di trasporto. Dall'esame dei conti si ha modo di rilevare che le entrate non sono in grado di far fronte al pagamento degli oneri patrimoniali afferenti alle opere civili (77 per cento del totale).

Diamo qui di seguito alcuni dati riguardanti l'esercizio 1968:

Motrici/Km.	7,1	milioni	
Viaggiatori trasportati	56,7	»	
Prodotti del traffico	4.620	»	
Coefficiente d'esercizio	0,95	»	(7)

Il caso milanese (a parte quello di Roma, che fa a sè) costituisce una esperienza probante per le decisioni assunte dalla 7ª Com-

missione permanente del Senato in materia di contributo statale.

Un terzo caso di metropolitana in esercizio è quello della città di Napoli (Napoli-Pozzuoli). Si tratta della prima metropolitana italiana (1925) facente parte della rete delle ferrovie dello Stato, per una lunghezza di Km. 15,880.

Il Piano regolatore di Napoli prevede la costruzione di altre linee metropolitane allo scopo di risolvere problemi attuali ed urgenti derivanti dalla congestione del traffico di superficie e dallo sviluppo territoriale. Gli studi in materia sono stati effettuati dall'Ente Autonomo Volturmo il quale ha recentemente presentato all'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, e quindi al comune di Napoli, un progetto di un primo gruppo di opere che ha ottenuto l'approvazione del Consiglio comunale. Le due linee in questione riguardano: la prima (con andamento sud-nord) il collegamento di nuovi quartieri col centro cittadino; la seconda (con andamento parallelo alla linea costiera) il collegamento est-ovest e viceversa, anch'esso interessato allo sviluppo territoriale.

Il percorso previsto della linea 1 è di circa chilometri 10, dei quali 5,5 (metropolitana collinare) già progettati dall'EAV ed approvati dall'Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione; la spesa per questo primo gruppo di opere, avente carattere prioritario e di inderogabile necessità, ammonta a 23,7 miliardi di lire. La linea 2, anch'essa prevista dall'EAV, ha un percorso della lunghezza di chilometri 16,5.

In totale una rete di chilometri 26,5, per una spesa di 113,7 miliardi di lire.

Per quanto attiene alla questione finanziaria, il caso di Napoli ripete pressochè il caso di Roma. Si deve dunque ritenere che, nonostante gli aiuti finanziari previsti dal presente disegno di legge, sarà necessario ricorrere ad ulteriori interventi dello Stato, mediante l'adozione di leggi speciali, limitatamente al primo gruppo di opere, con lo stesso criterio adottato per Roma.

(7) Si tenga presente quanto è stato appena detto a proposito dell'avanzo di esercizio.

Altre città italiane, Torino (8), Bologna, Firenze, Venezia, hanno allo studio o allo stato di progetto di massima la costruzione di linee metropolitane. Per ovvie ragioni non possiamo dilungarci oltre nelle informazioni; abbiamo ritenuto di spendere qualche parola in più per i casi di Roma, Milano e Napoli, per i quali esiste una espressa menzione nel piano quinquennale (1966-70).

Dai pochi cenni fatti sulle condizioni dei bilanci delle metropolitane in esercizio e tenuto conto della situazione in cui si trovano gli enti locali per il reperimento di mezzi finanziari, risulta più che evidente la necessità di un contributo dello Stato (istituita la Regione, perchè non anche della Regione?) tale da affrontare la copertura degli oneri patrimoniali, che non sono rimborsabili attraverso i prodotti del traffico. Tutti sanno a quali livelli salgano le spese di urbanizzazione le quali — per quanto attiene ai trasporti — non hanno la dovuta contropartita in entrate apposite a favore dei comuni.

Orbene, l'intervento dello Stato, richiesto dal presente disegno di legge, può rappresentare un modo per riequilibrare, seppure non totalmente, la situazione, che dovrebbe in altra maniera essere risolta, attraverso una riforma della finanza locale.

Gli esempi stranieri circa l'intervento finanziario dello Stato e di altri enti intermedi, al di sopra dei comuni interessati, sono la prova che gli ingenti capitali necessari per la costruzione degli impianti di ferrovie metropolitane non possono essere reperiti al 100 per cento dai comuni, anche i meglio organizzati ed amministrati.

LEGISLAZIONE VIGENTE IN MATERIA DI FERROVIE METROPOLITANE

La nostra legislazione tratta dell'argomento in un'epoca di poco successiva (e per

(8) L'Amministrazione comunale di Torino, a seguito di un bando di concorso per un progetto di una prima linea metropolitana, sta per approvare una relazione di un'apposita Commissione che in precedenza ha esaminato dei progetti molto interessanti.

ovvie ragioni) a quella che vide — sulla fine del secolo XIX ed all'inizio del presente — le prime realizzazioni di ferrovie metropolitane.

Un primo cenno si ha con la legge 8 giugno 1913, n. 631 (9). È detto, all'articolo 5, che le ferrovie metropolitane sono equiparate alle tranvie, ai fini della disciplina giuridico-amministrativa, e quindi sono fatte rientrare nella normativa di quest'ultima, di cui al « testo unico delle disposizioni di legge per le ferrovie concesse all'industria privata e le tranvie a trazione meccanica », approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447.

Ciò sta dunque a dimostrare che fin d'allora era stato posto, quanto meno, il problema della costruzione nel nostro Paese di ferrovie metropolitane e che l'equiparazione di queste alle tranvie (extraurbane) significava che il potere di concessione spettava al Governo.

Con il successivo decreto legislativo luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 303 (10), si stabilisce, a seguito di qualche specifico quesito (11), che « sono considerate ferrovie, a tutti gli effetti, quei tronchi contenuti nei sottosuoli urbani che servono per allacciamenti a porti o per completamento di linee ferroviarie » (12). Tale precisazione ribadisce ovviamente la competenza del Governo circa il potere di concessione.

Senonchè con il regio decreto-legge 10 luglio 1925, n. 1306, si fa espresso riferimento alla competenza dei Comuni per le linee metropolitane che « interessano esclusivamente un centro urbano », fatta eccezione per la città di Roma, per la quale il potere di concessione rimane riservato al Governo. È da notare che il decreto in parola premette: « ritenuta l'opportunità di meglio precisare

(9) « Provvedimenti per agevolare lo sviluppo delle ferrovie e di altri servizi pubblici di trasporto a trazione meccanica concessi all'industria privata ».

(10) Il decreto n. 303 dispone l'aumento dei limiti di sovvenzione chilometrica governativa a ferrovie e tranvie extraurbane.

(11) Nel 1911 furono iniziati i lavori della « direttissima » Roma-Napoli, il cui tronco Napoli-Pozzuoli avrebbe dovuto attraversare, in galleria, la città partenopea fino a piazza Garibaldi.

(12) Articolo 5.

la competenza di concedere linee metropolitane»: il che presuppone particolari richieste espresse da qualche ente locale interessato.

Ciò nonostante è da rilevare che la nostra legislazione è rimasta per troppo lungo tempo un quadro giuridico astratto. In conclusione, si può dire che si è giunti sino ad oggi con una normativa secondo la quale sono previste la competenza comunale per il caso di ferrovie metropolitane che si sviluppano entro il perimetro del centro urbano, e la competenza governativa per la sola capitale.

Indubbiamente ciò è troppo poco, ma il mancato seguito delle realizzazioni non generò nel passato particolari discussioni.

Il decreto del Presidente della Repubblica del 28 giugno 1955, n. 771 (13), detta alcune norme riguardanti il solo decentramento amministrativo e che lasciano immutata la situazione per quanto attiene alla competenza originaria sia dello Stato che dei Comuni.

Secondo l'articolo 117 della Carta costituzionale, la Regione, a statuto ordinario, può emanare norme legislative — seppure in modo concorrente ed integrativo rispetto alle leggi dello Stato — in materia di « tranvie e linee automobilistiche d'interesse regionale » (14). Data l'equiparazione delle linee di ferrovia metropolitana alle tranvie, secondo la legislazione in vigore, è da aspettarsi, in occasione della costituzione effettiva delle Regioni a statuto ordinario, l'intervento legislativo della Regione nel settore delle metropolitane. Allo stato presente, e per i casi oggi in essere, abbiamo soltanto a che fare con la legislazione dello Stato.

Le ferrovie metropolitane sono espresse e ricordate nel paragrafo 129 del piano quinquennale (1966-70). La trattazione

(13) « Decentramento dei servizi del Ministero dei trasporti - Ispettorato generale della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

(14) Il Costituente ha compiuto l'errore di escludere le ferrovie secondarie dal noto elenco dell'articolo 117. L'esclusione è stata voluta appositamente, ignorando tuttavia la realtà rappresentata dai trasporti nelle aree metropolitane.

dell'argomento è caratterizzata dai seguenti punti:

1) riconoscimento della funzione di « decentramento territoriale dello sviluppo urbano » assegnata alle ferrovie metropolitane;

2) una buona parte dei 150 miliardi di lire, previsti per investimenti a favore dei trasporti urbani, deve servire alla realizzazione di « un primo gruppo di linee metropolitane »;

3) tra queste sono « più urgenti », quelle di Roma, Milano e Napoli.

Vale la pena ricordare che il paragrafo 129 termina dicendo: « Restano ferme, naturalmente, le competenze degli Enti locali ». Il che è stato confermato dal testo della Commissione.

Accanto alla legislazione di carattere generale della quale ci siamo occupati sino ad ora, stanno alcune leggi speciali riguardanti soprattutto la città di Roma. Ma di queste si avrà occasione di parlare quando si farà un cenno specifico alle linee metropolitane della Capitale.

CRITERI ADOTTATI DAI DISEGNI DI LEGGE N. 300 E N. 339 (15)

Il disegno di legge n. 300 si presenta come stralcio di un precedente disegno di legge (n. 181 - Senato) recante: « Provvedimenti per lo sviluppo dell'economia nazionale » e si compone di pochi articoli, essendo stata prevista, all'articolo 1, una delega al Governo. I punti trattati sono: la regolamentazione della concessione per la costruzione e l'esercizio di ferrovie metropolitane; particolari procedure espropriative; le agevolazioni fiscali e lo stanziamento di fondi, a ca-

(15) Il disegno di legge n. 300 (« Costruzione di linee di ferrovia metropolitana ») è stato presentato dal Governo al Senato il 12 novembre 1968. Il disegno di legge n. 339 (« Modifiche ed integrazioni al regio decreto-legge 10 luglio 1925, n. 1306 ») è stato presentato dai senatori Maderchi ed altri il 19 novembre 1968.

rico dello Stato, per l'ammontare complessivo di 192 miliardi di lire (compreso il fondo di garanzia).

Contrariamente alle norme tuttora in vigore, il disegno di legge n. 300 stabilisce la competenza governativa a provvedere alla costruzione di linee metropolitane, utilizzando per tale aspetto e per altri ancora il paradigma delle leggi per le autostrade. La concessione è prevista per una durata massima di anni trenta. Il contributo trentennale dello Stato a favore dei concessionari non può superare il 4 per cento del costo complessivo delle opere.

Si fa inoltre cenno al reperimento dei mezzi finanziari, consentendosi la stipulazione di mutui e l'emissione di prestiti obbligazionari, gli uni e gli altri assistiti dalla garanzia diretta dello Stato.

Si stabilisce poi — con riferimento al « complesso urbano » interessato — il limite di 800.000 abitanti, al di sotto del quale non è ammessa la costruzione, con contributo, di linee metropolitane.

Il disegno di legge n. 339 ripete sostanzialmente quanto è contenuto nel disegno di legge governativo, eccettuati la delega al Governo, il mantenimento del potere di concessione ai Comuni, le norme riguardanti il piano dei trasporti pubblici nelle aree metropolitane e la concessione definitiva alla STEFER per le linee metropolitane di Roma.

La 7^a Commissione e il Governo stesso, riesaminando successivamente la normativa contenuta nei due disegni di legge, hanno ritenuto, dopo aver risolto negativamente la questione della delega al Governo, di confermare le norme tuttora in vigore, che prevedono la competenza dei Comuni, fatto salvo, in via provvisoria, il caso speciale della città di Roma.

Nel testo del disegno di legge n. 300 si dice che « le percorrenze e le relative tariffe saranno fissate dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile di concerto con il Ministero del tesoro e dovranno assicurare il pareggio di gestione » (articolo 1, punto 4).

La 7^a Commissione ha fatto rilevare che su questo punto, per non dire di altri, l'allineamento sulla legislazione autostradale era fuori posto: ci si chiese come mai si potesse, *a priori*, determinare l'equilibrio

tra costi e ricavi nella gestione di linee metropolitane, quando si sa che il contributo statale, fissato nella misura massima del 4 per cento del costo complessivo delle opere e per la durata di trent'anni, mette a carico della gestione oneri patrimoniali non sopportabili.

Successivamente la 7^a Commissione ha posto l'attenzione sulla congruità o meno del contributo statale e, per conseguenza, sulla possibilità di investimenti per il settore delle ferrovie metropolitane, ed è giunta alla conclusione di incaricare, d'accordo col Governo, una Sottocommissione per la stesura di un testo che tenesse conto dei vari rilievi avanzati durante la discussione generale e degli emendamenti presentati dallo stesso Governo.

ALCUNE QUESTIONI DI FONDO

Da quanto si è appena detto in ordine ai lavori della 7^a Commissione, balza evidente il fatto che le questioni sulle quali è stata richiamata la particolare attenzione dei commissari sono state quelle della competenza in materia di ferrovie metropolitane nonché degli aspetti economico-finanziari connessi alla costruzione e all'esercizio delle linee in oggetto.

Per quanto attiene alla prima questione, la Commissione ha ritenuto — indipendentemente dalle norme del 1925 — di insistere sul riconoscimento della responsabilità e dell'iniziativa comunale; in altri termini, sull'autonomia degli enti locali. L'esempio straniero è calzante. Lo stesso piano quinquennale ribadisce che devono rimanere ferme « naturalmente » le competenze degli Enti locali (paragrafo 129, già citato).

Se è vero che la misura del contributo statale è notevole, non mancano esempi di una politica di contributi statali trentacinquennali (con misure percentuali elevate) per la costruzione di opere pubbliche, rimaste alla competenza degli enti locali.

Per quanto attiene agli aspetti economici e finanziari, la Commissione ha preso in esame alcuni dati riferentisi ai casi di metropolitane già in funzione, ed ha concluso col riconoscere che — se si vuole dare al disegno

di legge in questione una pratica ed effettiva attuazione — si rende, per conseguenza, necessario assicurare:

a) un minimo di investimenti, e quindi un sufficiente sviluppo di linee metropolitane;

b) continuità nella erogazione dei contributi, tramite il sistema dei limiti di impegno, e per una durata che consenta nel frattempo di provvedere a tempestive integrazioni;

c) l'equilibrio — per quanto possibile — tra costi e ricavi; e ciò non tanto con lo strumento della politica tariffaria, quanto con la copertura, da parte dello Stato, della spesa corrispondente a quella parte di oneri patrimoniali che una normale gestione di linee metropolitane, la capacità delle quali sia sfruttata adeguatamente, non consente in alcun modo di rimborsare.

In considerazione di ciò, il Governo e la Commissione hanno concluso con la proposta di elevare la misura del contributo dal 4 al 6 per cento e di raddoppiare i limiti di impegno, mediante l'aggiunta di altre quattro serie trentennali e, in proporzione, aumentando il fondo di garanzia.

ILLUSTRAZIONE DEGLI ARTICOLI

Le disposizioni contenute nel disegno di legge in esame si possono classificare in tre gruppi distinti attinenti a:

A) *questioni normative* (competenza per la costruzione e per l'esercizio delle ferrovie metropolitane - approvazione dei progetti - procedure espropriative);

B) *questioni finanziarie* (contributo e garanzia dello Stato - stipulazione di mutui - emissione d'obbligazioni - contributi di miglioria - agevolazioni fiscali - oneri a carico dello Stato - copertura finanziaria);

C) *norme finali e transitorie* (poteri di vigilanza - regolamento di esecuzione - programmi di esercizio e tariffe - comune di Roma).

A) Nell'articolo 1 (primo comma) è data la definizione di ferrovia metropolitana col

proposito di escludere tutti i casi che non rientrano nelle seguenti caratteristiche: alta capacità di traffico e frequenza - sede propria - attraversamento del territorio costituito da un solo complesso o continuo urbano; e di ammettere, d'altra parte, le diverse soluzioni tecnico urbanistiche (*subway* - *elevated* - non esclusi tratti in superficie) (16).

Al secondo comma si conferma la competenza comunale (o dei consorzi di comuni) per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie metropolitane.

Si è voluto peraltro stabilire, al terzo comma, che la concessione dell'esercizio può essere affidata soltanto ad enti pubblici o a consorzi di enti pubblici, ovvero a società a prevalente capitale pubblico, in omaggio agli orientamenti prevalenti sul piano istituzionale. Se non si parla ancora di « Autorità » dei trasporti, si cerca comunque di facilitare la necessaria evoluzione verso l'Ente pubblico dei trasporti, che dovrebbe, quanto meno, coordinare sotto diversi aspetti, tutti i trasporti pubblici delle grandi città metropolitane.

Oltre ai casi sopra ricordati in ordine alla concessione dell'esercizio, si è voluta ribadire la validità delle « aziende speciali », tenuta tra l'altro presente la particolare diffusione delle stesse nel settore dei trasporti pubblici urbani, nonostante i rilievi che si possano fare al testo unico del 15 ottobre 1925, n. 2578.

Per quanto, invece, riguarda la concessione di sola costruzione, non è stato posto alcun limite allo *status* giuridico del concessionario, ma, dal punto di vista pratico e data la natura dell'opera, è da ritenersi che l'appalto-concorso a ditte particolarmente specializzate costituisca il solo modo con cui i privati possano essere interessati all'opera in oggetto (17).

(16) L'espressione « ferrovia » metropolitana non dovrebbe escludere il caso di motrici su ruote gommate.

(17) Si veda del resto quanto è precisato dall'articolo 2 (primo comma) della legge 24 dicembre 1959, n. 1145 « Concessione di una nuova linea ferroviaria metropolitana in Roma ».

Data la particolare natura dell'opera, si giustifica pienamente quanto è prescritto dall'articolo 2 circa la procedura di approvazione dei progetti. Al riguardo, la emissione del decreto del Ministro dei trasporti presuppone il parere obbligatorio di un'apposita Commissione interministeriale, di cui all'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221 (18). Il primo comma dispone che tale commissione sia integrata da più di un esperto in materia di impianti fissi e materiale rotabile di ferrovie metropolitane e da rappresentanti dell'ANCI e dei comuni (o consorzi di comuni) interessati. Sono ovvie le ragioni di tale integrazione (19).

Al secondo comma si afferma che la consultazione della predetta Commissione è condizione sufficiente e necessaria per la espressione di ogni e qualsiasi parere. Ciò rappresenta un opportuno snellimento procedurale.

Mentre è da ritenersi superfluo quanto viene disposto nel terzo comma, dopo di aver detto, in precedenza che « l'approvazione dei progetti di massima equivale a dichiarazione di pubblica utilità e di indifferibilità ed urgenza delle opere approvate », molto opportuno è il richiamo, nel quarto comma, agli articoli 57, 59 e 60 del testo unico, approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, vale a dire, a norme che adattano la pratica effettuazione degli espropri al caso dell'opera ferroviaria. Già la legge citata n. 1145 (20) ha richiamato, per il caso della metropolitana di Roma, le norme del regio decreto n. 1447. Tuttavia non si è voluto riportare anche l'articolo 58, in quanto questo, così come risulta formulato, non si addice al caso nostro.

(18) La legge n. 1221 richiama, all'articolo 10, la Commissione interministeriale istituita in applicazione dell'articolo 12 della legge 14 giugno 1949, n. 410.

(19) Un caso analogo si trova nella legge 10 ottobre 1962, n. 1484, riguardante il Magistrato per il Po. Del Comitato tecnico-amministrativo possono far parte « i rappresentanti dei Consorzi di navigazione interna, allorchè vengano trattati problemi che riguardano la specifica competenza ».

(20) Legge 24 dicembre 1959, n. 1145, articolo 4, secondo comma.

Per la misura dell'indennità di esproprio e per qualche semplificazione da adottarsi nella procedura espropriativa, si fa anche riferimento alla legge 15 gennaio 1885, numero 2892 (secondo, terzo e quarto comma).

Il quinto comma ripete il testo dell'articolo 4 (ultimo comma) della legge n. 1145, reso necessario dal particolare tipo di costruzione, proprio delle ferrovie metropolitane.

B) Con l'articolo 3 si introduce l'ipotesi della concessione di contributi statali per la costruzione delle ferrovie metropolitane, indicando, per l'ammissibilità al contributo stesso, alcune condizioni, quali il numero di abitanti delle aree interessate, la presentazione di un progetto di massima e di una relazione finanziaria quali allegati alla domanda. Rimane comunque stabilito che la concessione del contributo è una facoltà discrezionale dell'organo competente (il Ministro per i trasporti e per l'aviazione civile con il concerto del Ministro del tesoro). Va da sè che l'uso di tale facoltà debba esprimersi come giudizio sulla convenienza delle ferrovie metropolitane per ciascun caso prospettato, tenendo quindi conto, data la limitatezza dei mezzi finanziari, dei progetti aventi carattere prioritario.

Nel primo comma si precisa, a proposito del numero degli abitanti del comune o degli agglomerati dei comuni interessati, il limite di 400.000 unità, sotto il quale la domanda, ai fini del contributo statale, non può venire accettata. È difficile stabilire *a priori* un valore assoluto. Ciò può solo servire ad evitare domande destinate all'insuccesso. Ma è anche vero che, al di sopra di tale limite, i casi prevedibili, per quanto di nostra conoscenza, sarebbero già abbastanza numerosi da ritenere gli stanziamenti del disegno di legge non del tutto sufficienti. E d'altra parte non si potrebbe escludere la convenienza di una linea metropolitana in agglomerati urbani con popolazione al di sotto del limite previsto.

Nello stesso comma poi si precisa che il contributo annuale è per trent'anni « non superiore al 6 per cento delle spese necessarie per la costruzione delle linee e per la

provvista del materiale rotabile e di esercizio riconosciute ammissibili...». Il testo è chiaro. Circa l'elevazione della misura dal 4 per cento (disegni di legge originari n. 300 e n. 339) al 6 per cento, già è stato detto in precedenza.

Nel secondo comma sono dettate modalità di liquidazione del contributo statale e si fa cenno alla facoltà di cessione del contributo per operazioni finanziarie.

Gli articoli 4, 5 e 6 stabiliscono norme che sono state desunte (anche letteralmente) dalle leggi abbastanza recenti in materia autostradale (21), salvo alcune integrazioni ed adattamenti. Si parla infatti (articolo 4, secondo comma) di una gestione speciale del *Fondo di garanzia*, previsto dalla legge 28 marzo 1968, n. 382, e di eliminare per le operazioni di mutuo (da parte di comuni o consorzi di comuni) condizioni e

(21) I punti corrispondenti tra la legislazione autostradale ed il testo del disegno di legge in esame sono i seguenti:

- 1) Articolo 4 - primo comma (Garanzia dello Stato)
Articolo 1 della legge 28 marzo 1968, n. 382, con il quale è stato modificato il quarto comma dell'articolo 3 della legge 24 luglio 1961, n. 729.
Articolo 4 - terzo comma (Comitato amministratore del fondo di garanzia)
Articolo 6, secondo comma, della legge 28 marzo 1968, n. 382.
Articolo 4 - quarto comma (Operatività della garanzia statale)
Articolo 2, primo e secondo comma, della legge 28 marzo 1968, n. 382, con il quale è stato modificato il quinto comma dell'articolo 3 della legge 24 luglio 1961, n. 729.
- 2) Articolo 5 - primo e secondo comma (Stipulazione di mutui - Banca europea per gli investimenti)
Articolo 1, primo e secondo comma, della legge 4 novembre 1963, n. 1464, con il quale è stato sostituito l'articolo 3 della legge 24 luglio 1961, n. 729.
- 3) Articolo 6 - primo comma (Emissione di obbligazioni)
Articolo 1, comma terzo, della legge 4 novembre 1963, n. 1464.
Articolo 6 - secondo comma (Garanzia dello Stato)
Articolo 4 della legge 28 marzo 1968, n. 382.

limitazioni posti dal testo unico della legge comunale e provinciale, approvato con regio decreto 3 marzo 1934, n. 383.

L'articolo 7, in ordine ai contributi di miglioria, propone due direttive: *a)* che tutto l'importo dei contributi sia destinato alla copertura delle spese afferenti agli oneri patrimoniali (in dipendenza dei mutui e prestiti obbligazionari); *b)* che la quota parte di spettanza dello Stato (vedi quanto è disposto dal noto regio decreto 28 novembre 1938, n. 2000) sia essa pure vincolata alla utilizzazione di cui alla precedente lettera *a)* (22).

Nell'articolo 8 sono indicate varie agevolazioni fiscali, le quali ripetono integralmente quanto si è fatto in materia autostradale (23), sempre tenendo presente l'adattamento delle norme al caso che ci riguarda. Non si può negare che quanto è stato stabilito per le autostrade è da considerarsi di particolare rilievo. Ma trattandosi di *trasporti pubblici*, come lo sono certamente le *metropolitane*, non si poteva operare diversamente rispetto a quanto è stato praticato in precedenza per le autostrade.

L'articolo 9 prevede l'autorizzazione di spesa per l'erogazione dei contributi per un totale di 360 miliardi di lire, il doppio cioè della somma indicata dai disegni di legge n. 300 e n. 339 (24).

Come già detto in precedenza, l'emendamento deve considerarsi come la naturale conseguenza della elevazione della misura massima del contributo dal 4 al 6 per cento.

Lo specchio seguente dà la dimostrazione dei risultati cui si potrebbe giungere, adottando le combinazioni possibili (stanziamenti: 180 miliardi - 360 miliardi; misura del contributo: 4 per cento e 6 per cento):

(22) Esiste un precedente nella legge 10 ottobre 1962, n. 1549, articolo 10.

(23) Vedi: articolo 8 della legge 24 luglio 1961, n. 729, e articolo 5 della legge 28 marzo 1968, numero 382.

(24) La spesa complessiva di 360 miliardi di lire è la risultante degli otto limiti di impegno di 1,5 miliardi ciascuno.

LEGISLATURA V — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Ipotesi	Importo dei limiti d'impegno	Misura massima contrib.	Importo delle opere	Chilometri di rete (25)
1°	6 miliardi di lire	4 %	150 miliardi di lire	30
2°	<i>idem</i>	6 %	100 miliardi di lire	20
3°	12 miliardi di lire	4 %	300 miliardi di lire	60
4°	<i>idem</i>	6 %	200 miliardi di lire	40

(25) Tutte e quattro le ipotesi partono da un costo chilometrico di 5 miliardi di lire, che, secondo taluni, è errato per difetto, cosa tutt'altro che improbabile.

La quarta ipotesi è quella adottata dalla Commissione, in considerazione soprattutto dell'onere a carico dei Comuni, insostenibile nell'ipotesi di un contributo limitato al 4 per cento (26).

Al secondo comma vi è un'altra autorizzazione di spesa, di natura particolare, riguardante la costituzione della sezione speciale del Fondo di garanzia, di cui all'articolo 6, nella misura globale di 24.000 milioni, ripartiti in otto annualità di 3 mila milioni ciascuna, a partire dall'anno finanziario 1969. In totale, l'ammontare della spesa prevista nell'articolo 9 è di 384 miliardi di lire.

La copertura finanziaria per l'anno in corso è prevista, nell'articolo 10, in lire 4.500 milioni, corrispondente alle due annualità, quella del contributo statale (1.500 milioni) e quella del Fondo di garanzia (3.000 milioni). Ad essa si provvede con

(26) L'ammortamento (quota capitale ed interessi) di un mutuo trentennale di 150 miliardi, al tasso, ad esempio, del 7,50 per cento, ammonta a lire 381 miliardi circa. Col contributo nella misura del 4 per cento, lo Stato si accollerebbe un onere pari a 180 miliardi (cioè il 47 per cento circa dell'ammortamento); nel caso che il contributo fosse elevato alla misura del 6 per cento, la percentuale del 47 per cento salirebbe poco oltre il 70 per cento.

riduzione degli stanziamenti del capitolo 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro (provvedimenti legislativi in corso).

C) Nelle disposizioni finali inserite nell'articolo 11 si prevede che al Ministro dei trasporti competono poteri di vigilanza, secondo le leggi vigenti (non vi sono ragioni per opporsi ad un criterio uniforme nel controllo del servizio pubblico di cui trattasi): in particolare, spettano all'Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile poteri in tema di collaudo di agibilità, approvazione del tipo dei materiali, ispezione sulla funzionalità degli impianti.

Il terzo comma fa cenno alla opportunità di norme regolamentari di esecuzione, nonostante che la materia, trattata nel presente disegno di legge, sia abbastanza analitica.

Infine, l'articolo 12 detta nuove norme transitorie per il caso della ferrovia metropolitana della Capitale, stabilendo che per quanto attiene alla linea da piazza Risorgimento al Flaminio, Termini, San Giovanni, Osteria del Curato, rimangono in vigore le norme di cui alla legge 24 dicembre 1959, n. 1145. Il che significa: 1) che per detta linea, nel caso che i mezzi finanziari messi a disposizione da parte dello Stato, sia con la legge n. 1145 sia con

altre successive (vedi, ad esempio la legge 12 marzo 1968, n. 285) fossero insufficienti, si dovrà provvedere con leggi speciali; 2) che per ogni altra linea da costruire ci si deve attenere alla normativa del disegno di legge in esame.

A questo proposito già si è detto, intorno alle difficoltà proprie di alcuni « complessi » urbani, in ordine alle possibilità o meno di far fronte alle spese di impianto di una linea metropolitana.

CONCLUSIONE

In questa sommaria relazione sono stati presentati dati, affrontati alcuni problemi e illustrati gli articoli del testo della Commissione. Un particolare risalto hanno avuto le questioni istituzionali e finanziarie. Si è fatto ciò con la consapevolezza di aver toccato i punti più cruciali di un provvedimento di legge che cerca, quale primo tentativo, di risolvere in modo organico la nor-

mativa e il finanziamento delle ferrovie metropolitane. Si pone fine ad un periodo di deplorabili ritardi, che solo qualche caso isolato ha smentito.

Sul piano istituzionale, la Commissione è stata unanime nel ribadire l'autonomia comunale, anche se in ordine all'organizzazione dei trasporti nelle aree metropolitane non è stato possibile — fin da ora — pre-determinare (ma d'altra parte senza ostacolare) un assetto paragonabile a quelli ammirati in altri Paesi.

Per la parte finanziaria si è cercato di far valere l'esigenza di un minimo di condizioni indispensabili per consentire alla legge l'efficacia che si desidera.

Onorevoli senatori!

Data l'importanza, l'attualità e la particolare urgenza del provvedimento in esame, sono certo che non mancherete di dare ad esso la vostra piena approvazione.

LOMBARDI, *relatore*

DISEGNO DI LEGGE

TESTO DEL GOVERNO

**Costruzione di linee di ferrovia
metropolitana (300)**

Art. 1.

Il Governo della Repubblica è delegato ad emanare, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, decreti aventi valore di legge ordinaria per la revisione e l'aggiornamento delle norme relative alla costruzione di linee di ferrovia metropolitana nei centri urbani con l'osservanza dei seguenti principi e criteri direttivi:

1) le concessioni per la costruzione e l'esercizio di linee di ferrovia metropolitana nei comuni o agglomerati di comuni costituenti un solo complesso urbano con popolazione complessiva superiore a 800.000 abitanti saranno di competenza del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile di concerto con il Ministro del tesoro e potranno essere assentite, per un periodo massimo di anni trenta, nei confronti di enti pubblici e privati, con preferenza per gli enti pubblici, loro consorzi e società da essi costituite o nelle quali abbiano la maggioranza azionaria;

2) a favore degli enti concessionari potrà essere accordato un contributo annuale per trenta anni, non superiore al 4 per cento del costo complessivo delle opere, nei limiti massimi di impegno di cui al successivo articolo 4;

3) i mezzi finanziari necessari per l'esecuzione delle opere saranno reperiti dagli enti concessionari o attraverso mutui a lungo termine o con ricorso a prestiti obbligazionari da estinguersi entro la scadenza della concessione.

In ambedue i casi lo Stato garantirà gli impegni assunti dagli enti concessionari, imputandone gli eventuali oneri ad una gestione separatata del « Fondo centrale di garan-

DISEGNO DI LEGGE

TESTO DEI SENATORI MADERCHI ED ALTRI

**Modifiche ed integrazioni al regio decreto-
legge 10 luglio 1925, n. 1306, recante norme
per la concessione di linee metropolitane
(339)**

Art. 1.

La concessione per la costruzione e l'esercizio delle linee metropolitane è regolata dal regio decreto-legge 10 luglio 1925, n. 1306, anche se il servizio interessa un agglomerato di più comuni che per affinità di interessi economici ed urbanistici si costituiscano in consorzio.

In tal caso la concessione dovrà essere attribuita al consorzio dei comuni previa approvazione da parte di tutti i Consigli dei comuni consorziati.

Art. 2.

La concessione di esercizio dei tronchi della linea metropolitana di Roma già costruiti, in costruzione e costruendi, riservata al Governo, è esercitata a mezzo della Società tranvie e ferrovie elettriche di Roma o di altra azienda o società di esclusiva proprietà degli enti locali interessati al servizio stesso.

Art. 3.

Per l'esercizio delle linee metropolitane i suddetti consorzi possono avvalersi o di aziende consortili appositamente costituite a norma del testo unico delle leggi sulla assunzione diretta dei pubblici servizi da parte dei comuni e delle provincie approvato con regio decreto 15 ottobre 1925, n. 2578, ovvero dell'azienda del comune capoluogo o della provincia, ovvero di società di esclusiva proprietà di comuni e provincie.

DISEGNO DI LEGGE

TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

**Disposizioni concernenti la costruzione
e l'esercizio di ferrovie metropolitane****Art. 1.***(Competenza per la costruzione e l'esercizio
di ferrovie metropolitane)*

Per ferrovia metropolitana si intende un sistema di trasporto rapido di massa di alta capacità e frequenza, con sede propria, che può svolgersi nel territorio di un solo comune o di più comuni confinanti e comunque costituenti col comune più popolato un solo complesso urbano ovvero un unico comprensorio caratterizzato da insediamenti urbani, industriali e sociali comuni o interdipendenti.

La costruzione e l'esercizio di ferrovie metropolitane sono di competenza dei comuni o dei consorzi di comuni.

Ferma restando la facoltà dei comuni o dei consorzi di comuni di assumere direttamente il servizio, istituendo all'uopo una azienda speciale, ai sensi del testo unico approvato con regio decreto 15 ottobre 1925, n. 2578, la concessione per l'esercizio potrà essere accordata solo a favore di enti pubblici o di consorzi di enti pubblici, ovvero di società a prevalente capitale pubblico.

Art. 2.*(Approvazione dei progetti
e procedure espropriative)*

I progetti di massima e i progetti esecutivi di costruzione di ferrovie metropolitane e le relative varianti sono approvati dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentita la commissione di cui all'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, integrata da un rappresentante dell'associazione dei comuni d'Italia e da un rappresentante del comune o del consorzio di comuni interes-

(Segue: *Testo del Governo*)

zia », di cui all'articolo 6 della legge 28 marzo 1968, n. 382, la cui dotazione sarà integrata nei modi previsti dal successivo articolo 4;

4) le percorrenze e le relative tariffe saranno fissate dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile di concerto con il Ministro del tesoro e dovranno assicurare il pareggio di gestione.

Art. 2.

Per le espropriazioni si applicano le norme degli articoli 57 e seguenti del testo unico delle disposizioni di legge per le ferrovie concesse all'industria privata, approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447.

I fabbricati comunque interessati dalle opere di costruzione della ferrovia sono sottoposti a vincolo fino a tre anni dopo la data di apertura al pubblico esercizio dei singoli tronchi della ferrovia medesima per l'esecuzione delle opere di sottomurazione e di rinforzo.

Art. 3.

Per la costruzione di linee di ferrovia metropolitana di cui all'articolo 1 si applicano le agevolazioni fiscali previste dall'articolo 8 della legge 24 luglio 1961, n. 729, e dallo articolo 5 della legge 28 marzo 1968, n. 382, nonchè, per il « Fondo centrale di garanzia », le norme previste dall'articolo 9 della predetta legge n. 382.

Art. 4.

Per la concessione dei contributi statali, in misura non superiore al 4 per cento del costo complessivo delle opere, a favore degli enti concessionari per la costruzione e lo esercizio di linee di ferrovia metropolitana, è autorizzato il limite di impegno di lire 1.500 milioni per ciascuno degli anni dal 1969 al 1972. Gli stanziamenti per il paga-

(Segue: *Testo dei senatori Maderchi ed altri*)

Art. 4.

I consorzi saranno costituiti a norma della legge comunale e provinciale, tenendo presente che l'assemblea consorziale dovrà essere composta in modo tale da riprodurre proporzionalmente le forze politiche rappresentate in seno ai Consigli comunali.

Art. 5.

Ai comuni ed ai consorzi interessanti complessi urbanistico-economici con popolazione superiore agli 800 mila abitanti sarà accordato, per la costruzione di linee metropolitane, un contributo annuale per 30 anni, pari al 4 per cento del costo delle opere nei limiti di impegno di cui al successivo articolo 10.

Art. 6.

Per l'ammissione al contributo i comuni od i relativi consorzi devono presentare un piano dei trasporti pubblici del comune o della zona costituente il complesso urbanistico-economico che consideri il collegamento della linea metropolitana con l'insieme del sistema viario e di trasporti.

Il piano è sottoposto all'approvazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Art. 7.

I mezzi necessari per l'esecuzione delle opere potranno essere reperiti dai concessionari o attraverso mutui a lungo termine o con ricorso a prestiti obbligazionari da estinguersi in 70 anni. Lo Stato garantirà gli impegni assunti dai concessionari imputandone gli eventuali oneri ad una gestione separata del Fondo centrale di garanzia, di cui all'articolo 6 della legge 28 marzo 1968, n. 382, la cui dotazione sarà integrata nei modi previsti dal successivo articolo 10.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

sato, e inoltre da un esperto in costruzioni di impianti fissi metropolitani e da un esperto di materiale rotabile metropolitano nominati dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

Il parere favorevole della commissione indicata nel comma precedente sostituisce ogni altro intervento consultivo di qualsiasi altra autorità. L'approvazione dei progetti di massima equivale a dichiarazione di pubblica utilità e di indifferibilità delle opere approvate.

Non appena sia intervenuta l'approvazione del progetto di massima, il comune o il consorzio di comuni, ovvero la società o l'ente concessionario, potrà occupare in via di urgenza ed espropriare le aree interessanti il progetto.

Per le espropriazioni e per la costituzione di servitù si applicano le norme degli articoli 57, 59 e 60 del testo unico delle disposizioni di legge sulle ferrovie concesse, approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, e dell'articolo 13, secondo, terzo e quarto comma, della legge 15 gennaio 1885, n. 2892.

I fabbricati comunque interessati dalle opere di costruzione della ferrovia sono sottoposti a vincolo fino a tre anni dopo la data di apertura al pubblico esercizio dei singoli tronchi della ferrovia medesima, per l'esecuzione delle opere di sottomurazione e rinforzo.

Art. 3.

(Contributo statale)

Per la realizzazione di ferrovie metropolitane in comuni od agglomerati di comuni con popolazione complessiva non inferiore a 400.000 abitanti, potrà essere accordato dallo Stato un contributo annuale per anni trenta non superiore al 6 per cento delle spese necessarie per la costruzione della linea e per la provvista del materiale rotabile e di esercizio, riconosciute ammissibili dalla commissione di cui al precedente arti-

(Segue: Testo del Governo)

mento dei suddetti contributi saranno iscritti nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile nell'anno 1969 per lire 1.500 milioni; nell'anno 1970 per lire 3.000 milioni; nell'anno 1971 per lire 4.500 milioni; dall'anno 1972 all'anno 1998 per lire 6.000 milioni; nell'anno 1999 per lire 4.500 milioni; nell'anno 2000 per lire 3.000 milioni; nell'anno 2001 per lire 1.500 milioni.

Il fondo di garanzia, di cui all'articolo 6 della legge 28 marzo 1968, n. 382, è integrato con la somma di lire 12.000 milioni, ripartita in ragione di lire 3.000 milioni per ciascuno degli anni dal 1969 al 1972. I relativi stanziamenti per gli anni indicati saranno iscritti nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro.

Art. 5.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, previsto in lire 4.500 milioni per l'anno finanziario 1969, si provvede con corrispondente riduzione del fondo di cui al capitolo 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno medesimo.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.

(Segue: Testo dei senatori Maderchi ed altri)

Art. 8.

Per le espropriazioni si applicano le norme degli articoli 57 e seguenti del testo unico delle disposizioni di legge per le ferrovie concesse alla industria privata approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447.

I fabbricati comunque interessati dalle opere di costruzione delle linee metropolitane sono sottoposti a vincolo fino a 3 anni dopo la data di apertura al pubblico esercizio dei singoli tronchi della metropolitana per l'esecuzione di opere di sottomurazione e di rinforzo.

Art. 9.

Per la costruzione di linee metropolitane con il contributo dello Stato si applicano le agevolazioni fiscali previste dall'articolo 8 della legge 24 luglio 1961, n. 729 e dall'articolo 5 della legge 28 marzo 1968, n. 382, nonché, per il Fondo centrale di garanzia, le norme previste dall'articolo 9 della predetta legge n. 382.

Art. 10.

Per la concessione dei contributi statali, in misura del 4 per cento del costo complessivo delle opere, a favore degli enti concessionari per la costruzione e l'esercizio di linee metropolitane è autorizzato il limite di impegno di lire 1.500 milioni per ciascuno degli anni dal 1969 al 1972.

Gli stanziamenti per il pagamento dei suddetti contributi saranno iscritti nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile nel 1969 per lire 1.500 milioni; nell'anno 1970 per lire 3.000 milioni; nell'anno 1971 per lire 4.500 milioni; dall'anno 1972 all'anno 1998 per lire 6.000 milioni; nell'anno 1999 per lire 4.500 milioni; nell'anno 2000 per lire 3.000 milioni; nell'anno 2001 per lire 1.500 milioni.

Il fondo di garanzia di cui all'articolo 6 della legge 28 marzo 1968, n. 382, è integrato

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

colo 2; il contributo sarà concesso con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il Ministro del tesoro, su domanda del comune o del consorzio di comuni interessato ovvero del concessionario, corredata del progetto di massima e della relazione finanziaria.

Il contributo sarà liquidato per quote non inferiori ad un decimo, in proporzione ai lavori eseguiti ed all'approvvigionamento del materiale rotabile e di esercizio, e potrà essere messo a disposizione del comune o del consorzio di comuni o, col consenso del concedente, a disposizione del concessionario, per operazioni finanziarie.

Art. 4.

(Garanzia dello Stato)

Nei casi previsti dal precedente articolo, quando i mezzi finanziari per l'esecuzione delle opere siano reperiti attraverso mutui a lungo termine o con ricorso a prestiti obbligazionari da estinguersi entro trenta anni, lo Stato garantirà i mutui contratti e le obbligazioni emesse dai comuni o dai consorzi di comuni, nonché dai loro concessionari, per il rimborso del capitale e il pagamento degli interessi fino all'intero importo dell'investimento complessivo nella misura determinata a norma del precedente articolo 3, primo comma, dedotto il contributo dello Stato.

Gli oneri derivanti dalla operatività della garanzia statale saranno imputati ad una gestione separata del « Fondo centrale di garanzia » di cui agli articoli 6 e seguenti della legge 28 marzo 1968, n. 382, la cui dotazione sarà integrata nei modi previsti dal successivo articolo 9.

Il comitato amministratore del fondo centrale di garanzia è integrato, per la gestione separata prevista dal precedente comma, da un rappresentante del comune o del consorzio di comuni o delle società o enti concessionari di ferrovie metropolitane, in sostituzione del rappresentante degli enti concessionari di autostrade.

(Segue: *Testo del Governo*)

(Segue: *Testo dei senatori Maderchi ed altri*)

con la somma di lire 12.000 milioni ripartita in ragione di lire 3.000 milioni per ciascuno degli anni dal 1969 al 1972.

I relativi stanziamenti per gli anni indicati saranno iscritti nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

La garanzia dello Stato diventa automaticamente operante, su richiesta del creditore o del rappresentante comune degli obbligazionisti, dopo sessanta giorni dalle singole scadenze rateali risultanti dai contratti di mutuo o dai titoli obbligazionari, qualora il debitore non abbia soddisfatto gli impegni assunti. A seguito dei pagamenti effettuati al creditore od agli obbligazionisti, il Ministero del tesoro è surrogato nei diritti che questi avevano nei confronti del debitore.

Art. 5.

*(Norme relative
alla stipulazione di mutui)*

Gli enti locali, ovvero gli enti o le società concessionari, che abbiano ottenuto il contributo ai sensi della presente legge, possono contrarre mutui della durata massima di trent'anni con il Consorzio di credito per le opere pubbliche, con l'Istituto di credito per le imprese di pubblica utilità, con l'Istituto mobiliare italiano, con le Casse di risparmio, con i Monti di credito su pegno di prima categoria ed i loro istituti finanziari, con le sezioni opere pubbliche degli Istituti di credito fondiario e degli Istituti di credito di diritto pubblico, con gli Enti ed Istituti di assicurazione e di previdenza, i quali sono tutti autorizzati a concederli anche in deroga alle loro disposizioni statutarie ed alle norme che regolano le loro operazioni ordinarie.

Gli enti medesimi potranno altresì, previa autorizzazione del Ministero del tesoro, sentito il Comitato interministeriale per il credito e il risparmio, contrarre mutui con la Banca europea per gli investimenti anche per il tramite degli Istituti di credito di cui al precedente comma.

Ai mutui da contrarre dai comuni e dai consorzi di comuni per la costruzione di ferrovie metropolitane non si applicano le condizioni e limitazioni previste dagli articoli 300 e 333 del testo unico della legge

(Segue: *Testo del Governo*)

(Segue: *Testo dei senatori Maderchi ed altri*)

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

comunale e provinciale, approvato con regio decreto 3 marzo 1934, n. 383.

Art. 6.

(Emissione di obbligazioni)

I comuni, i consorzi di comuni e gli enti o le società concessionari, che abbiano ottenuto il contributo previsto dalla presente legge, sono autorizzati, anche in deroga all'articolo 2410 del codice civile, ad emettere obbligazioni da ammortizzare in un periodo non superiore alla durata di anni trenta. L'emissione è subordinata all'approvazione del Comitato interministeriale per il credito e il risparmio, che può autorizzare la quotazione presso le borse italiane delle obbligazioni stesse. Gli istituti di credito e le banche di cui alle lettere *a)*, *b)*, *d)* ed *e)* dell'articolo 5 del regio decreto-legge 12 marzo 1936, n. 375, e successive modificazioni, sono autorizzati, anche in deroga alle disposizioni statutarie, ad assumere le obbligazioni stesse.

Le obbligazioni emesse dagli Istituti di credito indicati al primo comma dell'articolo 5, in contropartita dei mutui accordati agli enti beneficiari del contributo previsto dalla presente legge, sono garantite dallo Stato per il rimborso del capitale e il pagamento degli interessi; gli oneri derivanti dalla operatività della garanzia statale saranno imputati alla gestione separata del « Fondo centrale di garanzia » di cui al secondo comma dell'articolo 4.

Art. 7.

(Contributi di miglioria)

I contributi di miglioria applicati in dipendenza dell'esecuzione delle opere dovranno essere interamente destinati all'ammortamento dei mutui e dei prestiti obbligazionari contratti, derogando, per quanto concerne la quota di spettanza dello Stato, a quanto disposto dal regio decreto 28 novem-

LEGISLATURA V - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

(Segue: *Testo del Governo*)

(Segue: *Testo dei senatori Maderchi ed altri*)

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

bre 1938, n. 2000, convertito nella legge 2 giugno 1939, n. 739.

Art. 8.

(*Agevolazioni fiscali*)

Tutti gli atti e i contratti occorrenti per la attuazione della presente legge, ivi compresi le convenzioni per le concessioni e i contratti relativi alla costruzione ed all'esercizio delle linee di ferrovie metropolitane; i contratti di appalto e di fornitura per la costruzione, manutenzione e gestione delle ferrovie metropolitane; i contratti di finanziamento, consolidamento, estinzione e revoca dei finanziamenti stessi; l'emissione delle obbligazioni ed i relativi interessi, nonchè tutti gli atti di cessione del contributo statale, sono esenti da tasse, imposte e tributi presenti e futuri spettanti sia all'erario sia agli enti locali. Gli onorari notarili e gli emolumenti ai conservatori dei registri immobiliari sono ridotti ad un quarto.

Sono altresì esenti dall'imposta generale sull'entrata l'energia elettrica occorrente per l'illuminazione e la segnalazione delle ferrovie metropolitane, i contributi dello Stato, nonchè ogni provento derivante dall'esercizio delle ferrovie predette.

Sono esenti dalle imposte e sovrimposte sui terreni e sui redditi agrari gli immobili destinati al compendio delle ferrovie metropolitane.

L'energia elettrica occorrente per l'illuminazione e la segnalazione delle ferrovie metropolitane è esente dall'imposta di consumo.

L'imposta di bollo sulle cambiali emesse dalle imprese concessionarie è stabilita nella misura fissa di lire 100 per ogni 100.000 lire, qualunque sia la loro scadenza.

In luogo delle imposte, tasse e tributi, sarà corrisposta all'erario dello Stato una quota fissa d'abbonamento annuo in ragione di centesimi 5 per ogni 1.000 lire dei costi delle costruzioni.

Le documentazioni, le formalità, gli atti e i contratti occorrenti per l'amministrazione,

(Segue: *Testo del Governo*)

(Segue: *Testo dei senatori Maderchi ed altri*)

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

la gestione ed il funzionamento del « Fondo centrale di garanzia » per la gestione separata di cui al secondo comma dell'articolo 4 della presente legge, le somme affluenti al fondo medesimo ed i relativi interessi maturati, i pagamenti effettuati e le quietanze, sono esenti da tasse, imposte ed oneri tributari di qualsiasi genere, presenti e futuri, ivi inclusi le imposte dirette, i tributi locali e l'imposta generale sull'entrata.

Art. 9.

(*Autorizzazione di spesa*)

Per la concessione dei contributi statali, di cui al precedente articolo 3, è autorizzato il limite di impegno di lire 1.500 milioni per ciascuno degli anni dal 1969 al 1976. Gli stanziamenti per il pagamento dei suddetti contributi saranno iscritti nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile nell'anno 1969 per lire 1.500 milioni; nell'anno 1970 per lire 3.000 milioni; nell'anno 1971 per lire 4.500 milioni; nell'anno 1972 per lire 6.000 milioni; nell'anno 1973 per lire 7.500 milioni; nell'anno 1974 per lire 9.000 milioni; nell'anno 1975 per lire 10.500 milioni; dall'anno 1976 all'anno 1998 per lire 12.000 milioni; nell'anno 1999 per lire 10.500 milioni; nell'anno 2000 per lire 9.000 milioni; nell'anno 2001 per lire 7.500 milioni; nell'anno 2002 per lire 6.000 milioni; nell'anno 2003 per lire 4.500 milioni; nell'anno 2004 per lire 3.000 milioni; nell'anno 2005 per lire 1.500 milioni.

Il « Fondo centrale di garanzia » di cui agli articoli 6 e seguenti della legge 28 marzo 1968, n. 382, è integrato, per la gestione separata di cui al secondo comma dell'articolo 4 della presente legge, con la somma di lire 24.000 milioni, ripartita in ragione di lire 3.000 milioni per ciascuno degli anni dal 1969 al 1976. I relativi stanziamenti saranno iscritti negli stati di previsione della spesa del Ministero del tesoro per gli anni suddetti.

(Segue: *Testo del Governo*)

(Segue: *Testo dei senatori Maderchi ed altri*)

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*)

Art. 10.

(Copertura finanziaria)

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, previsto in lire 4.500 milioni per l'anno finanziario 1969, si provvede con corrispondente riduzione del fondo di cui al capitolo 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno medesimo.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere con propri decreti alle occorrenti variazioni di bilancio.

Art. 11.

(Disposizioni finali)

Restano fermi i poteri di vigilanza spettanti all'amministrazione governativa sui pubblici servizi di trasporto a trazione meccanica, in base alle leggi vigenti.

I programmi di esercizio e le tariffe saranno determinati nei modi previsti per gli altri trasporti pubblici urbani, ancorchè la sede della ferrovia metropolitana cada in territori di più comuni.

Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge dovrà essere emanato il regolamento di esecuzione, con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con i Ministri del tesoro, delle finanze e del bilancio e della programmazione economica.

Sono abrogate tutte le norme contrarie o incompatibili con la presente legge.

Art. 12.

*(Disposizione transitoria
per il comune di Roma)*

Per il comune di Roma resta in vigore la legge 24 dicembre 1959, n. 1145, e successive modificazioni ed integrazioni, limitatamente alle disposizioni concernenti la costruzione di un primo gruppo di opere della linea di ferrovia metropolitana da piazza Risorgimento al Flaminio, Termini, S. Giovanni e Osteria del curato.