

SENATO DELLA REPUBBLICA

— V LEGISLATURA —

(Nn. 300 e 339-B)

DISEGNO DI LEGGE

approvato dal Senato della Repubblica nella seduta del 29 maggio 1969, risultante dall'unificazione

DEL

DISEGNO DI LEGGE

(V. Stampato n. 300)

presentato dal Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile
(SCALFARO)

di concerto col Ministro delle Finanze
(FERRARI - AGGRADI)

e col Ministro del Tesoro
e « ad interim » del Bilancio e della Programmazione Economica
(COLOMBO EMILIO)

E DEL

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori MADERCHI, CAVALLI, ABENANTE, AIMONI, FABRETTI,
FERRARI Giacomo, POERIO, VENANZI, BENEDETTI, ORLANDI e FABIANI
(V. Stampato n. 339)

modificato dalla 10^a Commissione permanente (Trasporti e aviazione civile, marina mercantile, poste e telecomunicazioni) della Camera dei deputati nella seduta del 22 ottobre 1969 (V. Stampato n. 1555)

Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza il 29 ottobre 1969

Disposizioni concernenti la costruzione e l'esercizio di ferrovie metropolitane

DISEGNO DI LEGGE

APPROVATO DAL SENATO DELLA REPUBBLICA

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)***DISEGNO DI LEGGE**

APPROVATO DALLA CAMERA DEI DEPUTATI

Art. 1.

*(Competenza per la costruzione e l'esercizio di ferrovie metropolitane)**Identico.*

La costruzione e l'esercizio di ferrovie metropolitane sono di competenza dei comuni o dei consorzi di comuni, da costituirsi, a tale scopo, a norma dell'articolo 157 del testo unico approvato con regio decreto 3 marzo 1934, n. 383, a seconda che la ferrovia si svolga nell'ambito del territorio di un solo comune o di più comuni confinanti.

Ferma restando la facoltà dei comuni o dei consorzi di comuni di assumere direttamente il servizio, mediante 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 comuni o i consorzi dei comuni presentano un piano dei trasporti pubblici del comprensorio ed i relativi progetti di massima, per il miglior coordinamento delle linee metropolitane con le ferrovie e con il sistema viario e di trasporto. Il piano è approvato dalla Regione o, qualora essa non sia costi-

(Segue: Testo approvato dal Senato della Repubblica)

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 interessato, 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

(Segue: Testo approvato dalla Camera dei deputati)

tuita, dai provveditorati regionali alle opere pubbliche, previo parere dei comitati regionali per la programmazione economica.

I progetti esecutivi di costruzione di ferrovie metropolitane — corredati dei piani finanziari e del piano di cui al precedente comma — 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, numero 1221, integrata da un rappresentante della associazione nazionale dei comuni di Italia, da un rappresentante della Confederazione italiana dei servizi pubblici degli enti locali e da un rappresentante del comune o del consorzio di comuni interessato, nonchè da un esperto in costruzioni di impianti fissi metropolitani e da un esperto di materiale rotabile metropolitano nominati dal Ministro dei trasporti e della 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 urgenza 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, che debbono comprendere anche quelle necessarie per la istituzione dei parcheggi di corrispondenza e dei necessari interscambi.

Identico.

Identico.

(Segue: *Testo approvato dal Senato della Repubblica*)

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 articolo 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.

(V. art. 5).

(Segue: *Testo approvato dalla Camera dei deputati*)

Art. 3.

(Contributo statale)

Per la realizzazione di ferrovie metropolitane in comuni od agglomerati di comuni con popolazione complessiva non inferiore a 400 mila 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 articolo 2; il contributo sarà concesso, sulla base delle indicazioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica, 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.

Identico.

Art. 4.

(Norme relative alla stipulazione dei mutui)

Gli enti locali, ovvero gli enti e le società concessionarie, che abbiano ottenuto il contributo ai sensi della presente legge, possono contrarre mutui della durata massima di 30 anni con il Consorzio di credito per le opere pubbliche, con l'Istituto di credito per

(Segue: Testo approvato dal Senato della Repubblica)

(V. art. 6).

(Segue: Testo approvato dalla Camera dei deputati)

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 e gli Istituti di assicurazione e di previdenza, i quali sono tutti autorizzati a concederli, anche in deroga alle loro disposizioni statutarie e alle norme che regolano le loro operazioni ordinarie.

Gli enti medesimi potranno, altresì, previa autorizzazione con decreto del Ministro del tesoro, sentito il Comitato interministeriale per il credito e il risparmio, contrarre, per la costruzione di ferrovie metropolitane, mutui con la Banca europea per gli investimenti anche per il tramite degli Istituti di credito di cui al primo comma del presente articolo. Nei limiti dell'importo dell'investimento complessivo risultante dal piano finanziario, dedotto il valore attuale del contributo statale al tasso previsto dal piano finanziario medesimo, i conseguenti impegni assunti dagli enti suddetti con la Banca europea per gli investimenti potranno essere garantiti dallo Stato per il rimborso del capitale e il pagamento degli interessi, mediante decreto del Ministro del tesoro.

Per i mutui da contrarre dai comuni e dai consorzi dei comuni per la costruzione di linee metropolitane non si applicano le condizioni e limitazioni previste dagli articoli 300 e 333 del testo unico della legge comunale e provinciale approvato con regio decreto 3 marzo 1934, n. 383.

Art. 5.

(Emissione di obbligazioni)

Gli enti locali, ovvero gli enti e 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 ad anni trenta.

(Segue: *Testo approvato dal Senato della Repubblica*)

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 sostitu-

(Segue: *Testo approvato dalla Camera dei deputati*)

L'emissione è subordinata all'approvazione del Comitato interministeriale per il credito ed 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.

Art. 6.

(*Garanzia dello Stato*)

I mutui contratti e le obbligazioni emesse ai sensi del primo comma dell'articolo 4 e dell'articolo 5 sono garantiti dallo Stato per l'intero importo dell'investimento complessivo per la realizzazione delle opere risultanti dal piano finanziario, dedotto il valore attuale del contributo statale al tasso previsto dal piano finanziario medesimo.

In relazione alla garanzia prestata dallo Stato a termine del precedente comma si applicano le norme dell'articolo 2 della legge 8 aprile 1954, n. 144.

Le obbligazioni emesse dagli istituti di credito indicati al primo comma dell'articolo 4 in contropartita di mutui accordati per la costruzione di ferrovie metropolitane, sono garantite dallo Stato per il rimborso del capitale ed il pagamento degli interessi.

(*V. 7° e 8° comma*).

(*V. ultimo comma*).

(Segue: *Testo approvato dal Senato della Repubblica*)

zione del rappresentante degli enti concessionari di autostrade.

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

(Segue: *Testo approvato dalla Camera dei deputati*)

La garanzia dello Stato prevista dalla presente legge 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 o agli obbligazionisti, il Ministero del tesoro è surrogato nei diritti che questi avevano nei confronti del debitore.

I titoli dei prestiti obbligazionari che usufruiscono della garanzia statale a termini del presente articolo sono equiparati ai titoli di Stato per gli effetti di cui all'articolo 18, n. 5, del regio decreto 5 febbraio 1931, n. 225.

Gli eventuali oneri derivanti dall'operatività della garanzia statale di cui al presente articolo saranno imputati, previa autorizzazione del Ministero del tesoro, ad una gestione separata dal « Fondo centrale di garanzia per le autostrade », istituito con l'articolo 6 della legge 28 marzo 1968, n. 382, con le modalità previste dall'articolo medesimo.

A tale scopo la dotazione del « Fondo » sarà integrata nei modi previsti dal successivo articolo 9.

Per la gestione separata prevista dal settimo comma del presente articolo il comitato amministrativo del « Fondo », che assumerà la denominazione di « Fondo centrale di garanzia per le autostrade e per le ferrovie metropolitane », è integrato con un rappresentante degli enti locali e degli enti o società concessionari, designato dagli enti medesimi a seguito di apposita riunione.

(V. art. 4).

(Segue: *Testo approvato dal Senato della Repubblica*)

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 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. La 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,

(Segue: *Testo approvato dalla Camera dei deputati*)

(V. art. 5).

(Segue: Testo approvato dal Senato della Repubblica)

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 novembre 1938, n. 2000, convertito nella legge 2 giugno 1939, n. 739, e successive modificazioni ed integrazioni.

Art. 8.

(Agevolazioni fiscali)

Tutti gli atti e i contratti occorrenti per l'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

(Segue: Testo approvato dalla Camera dei deputati)

Art. 7.

(Contributi di miglioria)

Identico.

Art. 8.

(Agevolazioni fiscali)

Identico.

(Segue: Testo approvato dal Senato della Repubblica)

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, nonché 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, 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

(Segue: Testo approvato dalla Camera dei deputati)

Identico.

Identico.

Identico.

Identico.

Identico.

Le documentazioni, le formalità, gli atti e i contratti occorrenti per l'amministrazione, la gestione ed il funzionamento del « Fondo centrale di garanzia » per la gestione separata di cui al settimo comma dell'articolo 6 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)

Identico.

(Segue: Testo approvato dal Senato della Repubblica)

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 2.000 per lire 9.000 milioni; nell'anno 2.001 per lire 7.500 milioni; nell'anno 2.002 per lire 6.000 milioni; nell'anno 2.003 per lire 4.500 milioni; nell'anno 2.004 per lire 3.000 milioni; nell'anno 2.005 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.

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.

(Segue: Testo approvato dalla Camera dei deputati)

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 settimo comma dell'articolo 6 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.

Art. 10.

(Copertura finanziaria)

All'onere derivante dalla applicazione della presente legge, valutato in lire 4.500 milioni per l'anno finanziario 1969 ed in lire 6.000 milioni per l'anno finanziario 1970, si provvede mediante riduzione di pari importo degli stanziamenti rispettivamente iscritti al capitolo 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per gli anni finanziari medesimi.

Identico.

(Segue: Testo approvato dal Senato della Repubblica)

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.

(Segue: Testo approvato dalla Camera dei deputati)

Art. 11.

(Disposizioni finali)

Identico.

Identico.

Soppresso.

Identico.

Art. 12.

(Disposizione transitoria per il comune di Roma)

Identico.