

### DISEGNO DI LEGGE

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

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 19 NOVEMBRE 1968

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

ONOREVOLI SENATORI. — Le nuove e moderne esigenze del traffico cittadino e dei pubblici trasporti esigono che anche nel nostro Paese si compiano rapidi passi in avanti nella costruzione di linee ferroviarie metropolitane, capaci di collegare rapidamente le varie zone dello stesso aggregato urbanistico-economico.

L'esigenza è stata avvertita anche dal Governo che affrontò tale problema, sia pure con criteri che non riteniamo di poter condividere, con i provvedimenti raccolti nel disegno di legge n. 181 (titolo II), ora ritirato.

Con il nostro disegno di legge, pur tenendo conto di quanto il Governo aveva proposto si è inteso raccogliere le indicazioni scaturite da innumerevoli convegni, le richieste avanzate ripetutamente dagli enti locali, le prese di posizione della Federazione nazionale delle aziende municipalizzate di trasporto, in merito alla competenza in materia di trasporti urbani di massa sotterranei.

Nel primo articolo infatti, mantenendo ferma la prerogativa dei comuni in materia di concessioni, si adatta il regio decreto-legge 10 luglio 1925, n. 1306, alle nuove esigenze delle zone aventi affinità di interessi economici ed urbanistici che, ovviamente, possono estendersi oltre i confini di un solo comune interessando i territori di co-

muni contermini. Si è ritenuto di poter proporre per tali zone la creazione di un consorzio di comuni al quale va affidata la concessione per la costruzione e l'esercizio di linee di ferrovia metropolitana.

Il consorzio è stato proposto in quanto organismo già sperimentato positivamente per la soluzione di problemi interessanti più comuni e perchè previsto dalla legge comunale e provinciale.

Si è ritenuto anche opportuno di riservare una particolare attenzione alla composizione dell'assemblea consorziale, in quanto si giudica indispensabile, ai fini di un buon funzionamento del consorzio, la presenza proporzionale delle varie forze politiche che operano nei comuni consorziati.

È stata prevista anche la utilizzazione della STEFER o di altra azienda o società di proprietà delle assemblee elettive come azienda di gestione della concessione riservata al Governo per la linea metropolitana di Roma e ciò, oltre che per definire un rapporto già esistente, per superare anche le difficoltà che incidono purtroppo in maniera negativa nella esecuzione dei lavori.

La concessione del contributo statale è stata prevista nella stessa misura del citato disegno di legge governativo n. 181 ma è considerata obbligatoria per tutti i concessionari che avranno presentato un organico

piano dei trasporti pubblici del comune o del comprensorio, da sottoporre ad approvazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ove sia dimostrata la piena utilizzazione della richiesta linea metropolitana nel quadro dell'intero sistema viario e di trasporti.

Per quanto riguarda il finanziamento si è ripetuta la proposta del Governo, pur nella consapevolezza che sarà necessario intervenire in seguito con separati provvedimenti

per un ulteriore finanziamento della legge a causa dell'esiguità dello stanziamento proposto rispetto agli alti costi delle linee metropolitane. Si è però preferito seguire tale orientamento per non rinviare tutta la materia richiedendo una immediata moltiplicazione del finanziamento. Lo stesso criterio è stato adottato per quanto riguarda le sovvenzioni di esercizio la cui regolamentazione si rinvia ad altro provvedimento che affronterà l'intera materia dei pubblici trasporti.

## DISEGNO DI LEGGE

### 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.

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.

## 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 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.