

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

N. 4537

DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa del senatore CASTELLI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 16 MARZO 2000

—————

Sviluppo del servizio ferroviario di tipo metropolitano

—————

ONOREVOLI SENATORI. - Con il presente disegno di legge si intende avviare in maniera sistematica l'adozione, soprattutto nei centri urbani dove il traffico è fortemente congestionato, di un nuovo tipo di trasporto passeggeri: il trasporto ferroviario di tipo metropolitano. Questo tipo di trasporto rappresenta una novità nel nostro paese, dimostrata dalla mancanza di una specifica disciplina giuridica.

Lo scopo principale del servizio ferroviario di tipo metropolitano è quello di convogliare il trasporto privato sul servizio pubblico con evidente miglioramento sia della mobilità che della stessa vivibilità delle città.

Attualmente, il trasporto ferroviario di tipo metropolitano è stato avviato dalle Ferrovie dello Stato S.p.A. in via sperimentale in tre città italiane, con soddisfacenti risultati, sulla base di protocolli di servizio stipulati dalle Ferrovie stesse con gli enti locali interessati. È indubbia l'utilità, soprattutto dal punto di vista ambientale, dei servizi aggiuntivi prestati dalle Ferrovie. Tuttavia le ristrettezze economiche in cui versano gli enti locali, anche a causa dell'esiguità dei trasferimenti statali, non consentono l'avvio neppure in via sperimentale, di questo tipo di trasporto.

Il presente disegno di legge intende ovviare a tali difficoltà economiche che costituiscono il principale ostacolo allo sviluppo del servizio stesso.

L'articolo 1 individua nello sviluppo del trasporto ferroviario di tipo metropolitano la finalità principale del disegno di legge.

L'articolo 2 definisce il trasporto ferroviario metropolitano come il servizio di trasporto locale di passeggeri che viene effettuato per agevolare i collegamenti all'interno dei centri urbani e tra i centri urbani limitrofi. L'articolo 3, al comma 1, individua i

soggetti ai quali può essere affidato lo svolgimento del servizio ferroviario metropolitano. Tali soggetti sono: la società Ferrovie dello Stato, le imprese ferroviarie private e le società appositamente costituite tra le aziende che attualmente svolgono servizi di trasporto pubblico locale. Quest'ultima ipotesi consentirebbe una maggiore razionalizzazione ed organizzazione dei trasporti che avvengono nelle aree urbane.

Il comma 2 dell'articolo 3 specifica che qualora il servizio ferroviario metropolitano non sia svolto dalla società Ferrovie dello Stato, la stessa deve comunque mettere a disposizione degli altri soggetti la propria infrastruttura ferroviaria.

L'articolo 4 prevede la corresponsione di un canone al gestore dell'infrastruttura ferroviaria per l'utilizzo della infrastruttura stessa. Il canone è determinato con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione sulla base di specifici parametri, previa intesa con il gestore dell'infrastruttura, il soggetto che espletterà il servizio ferroviario di tipo metropolitano e l'ente locale interessato dal servizio.

L'articolo 5 stabilisce che il servizio ferroviario metropolitano venga effettuato in regime di concorrenza e pertanto prevede che l'ente locale affidi il servizio stesso tramite procedure di evidenza pubblica.

Il comma 1 dell'articolo 6, affida ad un protocollo stipulato tra l'ente locale interessato e il soggetto che espletterà il servizio, la regolamentazione del servizio medesimo. Il comma 2 specifica il contenuto del protocollo. Il comma 3 precisa che il servizio ferroviario metropolitano (SFM) non comporta per il viaggiatore alcun costo aggiuntivo poiché egli potrà usufruire del SFM con lo

stesso biglietto o con lo stesso abbonamento richiesto per il servizio ferroviario ordinario.

L'articolo 7 stabilisce quali sono le funzioni del gestore dell'infrastruttura, prevedendo in particolare a carico dello stesso la manutenzione e il rinnovo che la gestione dell'infrastruttura ferroviaria richiede.

L'articolo 8 prevede la costituzione di un apposito fondo per lo sviluppo del servizio ferroviario metropolitano.

L'articolo 9 disciplina la procedura di accesso alle risorse assegnate al fondo. In particolare gli enti locali sono tenuti a presentare alla regione di competenza apposita richiesta di finanziamento per lo sviluppo del servizio ferroviario metropolitano. La regione approva le richieste e stabilisce la ripartizione delle risorse del fondo. Il Ministro dei trasporti e della navigazione approva la

ripartizione della quota annuale del fondo da ripartire tra le regioni. La ripartizione deve necessariamente avvenire in proporzione ai fondi stanziati da ciascuna regione e sulla base di quanto impegnato nell'esercizio finanziario precedente. Ciò al fine di procedere ad una razionale assegnazione delle risorse del fondo sostenendo lo sviluppo del servizio ferroviario metropolitano laddove si ravvisa maggiormente l'effettiva necessità di ricorrere ad una simile forma di trasporto.

L'articolo 10 dispone in materia di copertura finanziaria.

Si auspica un rapido esame del presente disegno di legge al fine di consentire che il trasporto ferroviario di tipo metropolitano possa essere adottato da tutta le città italiane quale forma integrativa di trasporto pubblico.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Finalità)

1. La presente legge detta norme finalizzate a consentire lo sviluppo del trasporto ferroviario di tipo metropolitano.

Art. 2.

(Definizione)

1. Per trasporto ferroviario di tipo metropolitano si intende il servizio ferroviario effettuato utilizzando le infrastrutture ferroviarie esistenti al fine di espletare un servizio passeggeri all'interno di centri urbani o tra centri urbani limitrofi.

Art. 3.

*(Esercizio del servizio
ferroviario metropolitano)*

1. Il servizio ferroviario metropolitano può essere effettuato:

a) dalla Ferrovie dello Stato S.p.A., in aggiunta al servizio ferroviario viaggiatori previsto dal contratto di servizio pubblico tra il Ministro dei trasporti e della navigazione e la medesima società;

b) da imprese ferroviarie private, anche associate.

2. Il servizio di cui al comma 1 può essere effettuato da apposite società a capitale pubblico e privato, partecipate anche dalle società che espletano servizio di trasporto pubblico locale.

3. Qualora il servizio di cui al comma 1, sia prestato dai soggetti di cui al comma 1, lettera *b*) e di cui al comma 2, gli stessi effettuano il servizio medesimo con treni e personale propri utilizzando la infrastruttura ferroviaria esistente.

Art. 4.

(Canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria)

1. Per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria le imprese ferroviarie private sono tenute a corrispondere un canone, applicato e riscosso dal gestore dell'infrastruttura. Il canone è determinato dal Ministro dei trasporti e della navigazione, con proprio decreto, previa intesa con il gestore della infrastruttura e acquisito preventivamente il parere del soggetto interessato all'esercizio del servizio ferroviario metropolitano e degli enti locali interessati.

2. Il canone di cui al comma 1 è determinato tenuto conto dei seguenti parametri:

a) qualità dell'infrastruttura ferroviaria, intesa come velocità massima e attrezzatura tecnica della linea;

b) saturazione, legata alla densità dei convogli sulle singole tratte infrastrutturali all'interno della giornata;

c) usura del binario e della linea elettrica, legata al peso e alla velocità del convoglio, nonché alle caratteristiche del contatto pantografo-catenaria;

d) velocità, intesa come grado di assorbimento di capacità sulla linea percorsa in relazione alla tipologia della fascia oraria in cui si inserisce la traccia oraria richiesta;

e) consumo energetico, legato alla tipologia di trazione utilizzata.

3. Il canone dovuto per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria è soggetto a revisione annuale in base al tasso di inflazione programmato.

Art. 5.

*(Organizzazione del servizio ferroviario
metropolitano)*

1. Allo scopo di introdurre regole di concorrenzialità nella gestione del servizio ferroviario metropolitano, per l'affidamento del servizio stesso gli enti locali garantiscono il ricorso a procedure di evidenza pubblica per la scelta del gestore del servizio in conformità alla normativa comunitaria e nazionale sugli appalti pubblici di servizio.

Art. 6.

(Protocollo per l'esercizio del servizio)

1. L'esercizio del servizio ferroviario metropolitano è regolato dal protocollo stipulato tra gli enti locali interessati e i soggetti di cui all'articolo 3.

2. Il protocollo definisce:

- a) il periodo di validità del servizio ferroviario metropolitano;
- b) le caratteristiche del servizio offerto;
- c) il programma di esercizio;
- d) la struttura tariffaria;
- e) le modalità di modificazione del protocollo successivamente alla conclusione;
- f) le garanzie che devono essere prestate dal soggetto che gestisce il servizio;
- g) le sanzioni in caso di mancata osservanza del protocollo.

3. In riferimento alla lettera *d)* del comma 2, il protocollo assicura che l'utenza possa accedere al servizio ferroviario metropolitano, utilizzando lo stesso biglietto o abbonamento richiesto per il servizio ferroviario ordinario alle medesime condizioni di validità degli stessi.

Art. 7.

(Funzioni del gestore dell'infrastruttura)

1. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è responsabile del controllo della circolazione dei convogli, della manutenzione e del rinnovo che la gestione dell'infrastruttura ferroviaria comporta sul piano tecnico, commerciale e finanziario.

Art 8.

(Fondo)

1. Al fine di promuovere il servizio ferroviario metropolitano è istituito un fondo presso il Ministero dei trasporti e della navigazione.

Art. 9.

(Procedure)

1. I comuni e le province interessate, con esclusione delle province autonome di Trento e Bolzano e dei Comuni in esse ricompresi, entro il 31 gennaio di ciascun anno, presentano alla regione territorialmente competente un'apposita richiesta di finanziamento per l'avvio o per lo sviluppo del servizio ferroviario metropolitano corredata dal protocollo di cui all'articolo 6. I comuni ricompresi nelle province autonome di Trento e Bolzano presentano entro il medesimo termine le predette richieste alle province.

2. Le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano, nei trenta giorni successivi, approvano le richieste di finanziamento di cui al comma 1, contestualmente disponendo in merito alla ripartizione tra gli enti locali delle risorse del fondo di cui al comma 8.

3. Il Ministro dei trasporti e della navigazione previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le re-

gioni e le province autonome di Trento e Bolzano, entro il 31 marzo, approva la ripartizione della quota annuale del fondo di cui all'articolo 8 tra le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano. La ripartizione è effettuata:

a) in proporzione ai fondi stanziati autonomamente da ogni singola regione o provincia autonoma per le finalità di cui all'articolo 1;

b) sulla base di quanto impegnato nell'esercizio finanziario precedente.

4. Le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano concorrono con proprie risorse al finanziamento del fondo di cui all'articolo 8.

Art. 10.

(Copertura finanziaria)

1. Per le finalità di cui alla presente legge, sono autorizzati limiti di impegno quindicennale pari a lire 4 miliardi a decorrere dall'anno 2001 e a lire 6 miliardi a decorrere dal 2002.

2. I limiti di impegno di cui al comma 1 costituiscono la dotazione iniziale del fondo di cui all'articolo 8.

3. All'onere derivante dall'attuazione del comma 1, pari a lire 4 miliardi per l'anno 2001 e a lire 10 miliardi per l'anno 2002, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2000-2002, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno finanziario 2000, a tal fine parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione. Per gli anni successivi si provvede ai sensi dell'articolo 11, comma 3, lettera f), della legge 5 agosto 1978, n. 468, come sostituito

dall'articolo 2, comma 16, della legge 25 giugno 1999, n. 208.

4. Le somme di cui al presente articolo non utilizzate nell'esercizio di competenza possono essere impegnate negli esercizi successivi.

5. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le opportune variazioni di bilancio.

Art. 11.

(Entrata in vigore)

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

