

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

N. 52

DISEGNO DI LEGGE

**d’iniziativa dei senatori FALOMI, BATTISTI, BRUTTI Massimo,
DE PETRIS, DE ZULUETA, LABELLARTE, MONTINO,
RIGHETTI e SALVI**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 31 MAGGIO 2001

—————

Istituzione di un fondo speciale investimenti per la realizzazione di un Programma integrato della mobilità (PROIMO) nella città di Roma

—————

ONOREVOLI SENATORI. - Negli ultimi dieci anni, il ritmo di crescita della mobilità su scala urbana e metropolitana ha registrato, in Italia, incrementi due volte superiori a quelli che hanno caratterizzato l'evoluzione della domanda di trasporto di medio e lungo raggio.

La dinamica economica in atto ha ulteriormente rafforzato il ruolo catalizzatore delle grandi città, in particolare di quelle, come Roma, che per struttura degli insediamenti produttivi, vocazioni allo scambio e grado di apertura internazionale, presentano un coefficiente di attrazione e generazione degli spostamenti che travalica in misura rilevante quello riconducibile alla propria dimensione residenziale o amministrativa.

Il livello di servizio garantito dal sistema delle infrastrutture di trasporto, gravemente condizionato dai *deficit* accumulati dalle scelte a lungo orientate alla prevalenza del mezzo individuale, pur in presenza degli sforzi di potenziamento e razionalizzazione avviati negli ultimi anni (grazie ad esempio al riuso delle ferrovie su scala metropolitana, alle misure di limitazione del traffico privato e al rilancio dell'offerta di trasporto pubblico su gomma e in sede propria), non appare in grado di assicurare stabilmente un sostanziale ed apprezzabile mutamento della ripartizione modale fra trasporto privato e collettivo.

Questa situazione, posta la necessità di rendere sempre più efficienti le aree economiche su cui poggia la formazione della maggior parte del reddito nazionale, ha richiesto e richiede una chiara e tempestiva accelerazione delle azioni di riequilibrio modale delineate o messe in atto grazie ai provvedimenti legislativi e finanziari introdotti dai governi delle precedenti legislature.

Occorre raccogliere e finalizzare la strumentazione esistente, dal nuovo piano generale dei trasporti alle diverse leggi settoriali di spesa, dalla riforma del trasporto pubblico locale alle misure per il contenimento dell'inquinamento prodotto dal traffico urbano, agendo contestualmente sul lato dell'offerta realizzando maggiori e più efficienti infrastrutture in sede propria e, sul lato della domanda, intensificando la regolazione dei flussi di traffico privato, puntando sulla responsabilizzazione dei comuni come centri decisionali delle spese di investimento e dei programmi di intervento.

Il protagonismo delle amministrazioni locali, inteso come ruolo proattivo nella costruzione di soluzioni reali ai problemi della mobilità e nella canalizzazione delle esigenze e degli interessi materiali dei diversi fruitori dei servizi, rappresenta in questa direzione una risorsa fondamentale.

Ogni proposito di rilancio delle politiche infrastrutturali a beneficio delle reti e dei servizi «locali» deve peraltro parallelamente garantire che ciascun centro amministrativo sia partecipe al processo di formazione degli indirizzi e dei controlli, senza che questo però significhi interdizione, rinvio, appesantimento burocratico.

Le città italiane hanno già pagato, come anello finale, un carissimo prezzo alla miopia delle antiche scelte politiche in questo campo, e sarebbe davvero esiziale se il decentramento di poteri ad altri enti (la provincia, la regione) non contribuisse a fluidificare il corso dell'azione amministrativa in un settore dove l'ottenimento di pareri, autorizzazioni, consensi, assorbe ormai tempi superiori a quelli della realizzazione delle opere.

I punti di forza acquisiti negli ultimi anni grazie alla focalizzazione sul ruolo dei co-

muni non mancano: sul piano infrastrutturale la molteplicità degli interventi infrastrutturali avviati e prefinanziati da leggi statali testimonia una rilevante capacità progettuale; sul piano della programmazione territoriale e settoriale, la cornice dettata dai vari Piani - Piano generale del traffico urbano (PGTU), Programma di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio (PRUSST) - elaborati coerentemente alla normativa nazionale, è sufficiente a coordinare e monitorare le interazioni che si verificano tra le diverse angolazioni sottese alla implementazione dei programmi e dei singoli interventi; sul piano gestionale ed organizzativo, infine, la strumentazione tecnologica e amministrativa per il controllo e la regolazione del traffico privato, in uno con il percorso di risanamento e liberalizzazione dell'offerta di Trasporto pubblico locale (TPL), rappresentano un risultato ormai acquisito.

La legislazione nazionale dovrà quindi assecondare ed incentivare, attraverso regole di semplice applicabilità, questo percorso riformatore, premiando quei comuni che per effetto delle loro specifiche condizioni, da un lato, hanno offerto una capacità di risposta «esemplare» agli stimoli derivanti dalle normative nazionali, mentre dall'altro lato conservano un fabbisogno di potenziamento infrastrutturale di tale portata e dimensione da giustificare il ricorso a strumenti normativi *ad hoc*.

Questo disegno di legge nasce proprio da questo tipo di visione: Roma Città Capitale è, indipendentemente dal suo *status* istituzionale, una realtà in cui lo Stato deve intervenire per irrobustire la dotazione infrastrutturale e dei servizi, partendo dal trasporto collettivo ad alta capacità, dove le carenze sono note, i progetti predisposti dal comune sono pronti; i finanziamenti disponibili, peraltro, per quanto accresciuti grazie alla disponibilità del Governo e alla capacità propositiva del comune, non sono sufficienti alla copertura del fabbisogno.

D'altro canto, subordinare questa possibilità di accelerazione di programmi e risorse pubbliche statali all'introduzione e all'approvazione dei Piani urbani della mobilità (PUM), così come previsti dall'articolo 22 della recente legge 24 novembre 2000, n. 340, il cui regolamento attuativo dovrà essere emanato dal prossimo Governo, potrebbe comportare uno slittamento dei tempi non compatibile con la necessità da tutti riconosciuta di serrare il confronto sulle scelte e passare alla fase esecutiva delle opere.

Lo stesso Presidente del Consiglio dei Ministri, onorevole Berlusconi, stando alle dichiarazioni più volte diffuse nel corso della campagna per l'elezione del nuovo sindaco di Roma, sembrerebbe favorevole a promuovere interventi speciali per finanziare la modernizzazione ed il potenziamento del sistema dei trasporti della Capitale.

Questa preziosa disponibilità può essere sfruttata in quanto, grazie al lavoro svolto dall'amministrazione comunale, è stato elaborato ed approvato uno strumento di pianificazione strategica degli interventi sulla struttura dei trasporti della Capitale - il Programma integrato della mobilità (PROIMO) - che per natura e contenuti potrebbe avvicinarsi molto al PUM previsto dal nuovo PGT e ripreso dalla legge citata.

La stessa amministrazione comunale di Milano, pur in assenza del regolamento che dovrà disciplinare le modalità di elaborazione e valutazione dei vari PUM, si è come Roma «autoincaricata» di redigere un documento di programmazione di pari finalità.

In più, nel caso di Roma, vi sono leggi già in vigore che hanno un'applicazione già testata sul piano della cooperazione interistituzionale e che pertanto costituiscono un'opportunità del tutto coerente con gli obiettivi che si vogliono raggiungere.

La legge 15 dicembre 1990, n. 396, su Roma Capitale è infatti la base normativa su cui si incardina il presente disegno di legge.

Obiettivo della stessa, quindi, in sintonia con i criteri che ispirano l'istituzione dei PUM derivanti dalla citata legge n. 340 del 2000, e quasi a volerne anticipare il metodo, è la costituzione di un fondo investimenti per la realizzazione di opere infrastrutturali e l'adeguamento qualitativo e quantitativo dei servizi di trasporto collettivo nell'area del comune di Roma.

Il fondo, in analogia e ad integrazione del programma per Roma Capitale di cui alla citata legge n. 396 del 1990, viene costituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri ed è composto, oltre che dalle disponibilità originate dai fondi finalizzati da leggi settoriali già in vigore per singole modalità o ambiti (ad esempio legge 26 febbraio 1992, n. 211), iscritti negli stati di previsione del Ministero del tesoro, del Ministero dei trasporti, dell'ambiente e dei lavori pubblici, anche da stanziamenti aggiuntivi a valere sugli stessi stati di previsione, da determinare nell'ambito della legge finanziaria dell'anno finanziario corrente.

Secondo le stime elaborate in sede di PROIMO, l'ordine di grandezza del suddetto fondo dovrebbe raggiungere, nel complesso, i 18.000 miliardi di lire.

Il procedimento disposto dal disegno di legge per l'accesso al fondo investimenti e per l'ottenimento delle autorizzazioni di spesa è omogeneo a quello già previsto dalla legge n. 396 del 1990.

Il punto di partenza è la definizione e l'approvazione, da parte del Consiglio comunale di Roma, di un programma di interventi con

orizzonte temporale predefinito (5-10 anni), articolato per obiettivi secondo i principi ed i criteri richiamati dalla norma che introduce i citati piani urbani della mobilità, che viene sottoposto per la definitiva approvazione alla Commissione per Roma Capitale istituita presso la Presidenza del Consiglio dei ministri.

Le attività istruttorie del programma sono svolte dall'Ufficio del programma per Roma Capitale, presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, in cui confluiscono i pareri rilasciati dagli organi tecnici delle diverse amministrazioni centrali dello Stato coinvolte.

Il programma, una volta accolto in sede tecnica dal suddetto Ufficio della Presidenza del Consiglio, viene approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri.

I progetti approvati facenti parte del programma, se definitivi, acquistano carattere di indifferibilità ed urgenza e se necessario assorbono le procedure equivalenti per l'approvazione di varianti urbanistiche.

Per la realizzazione dei progetti definitivi compresi nel programma approvato e conseguentemente ammessi alla ripartizione delle autorizzazioni di spesa originate dal fondo, si ricorre ai medesimi strumenti attuativi disciplinati dalla legge 15 dicembre 1990, n. 396 (accordi di programma, conferenza dei servizi).

La vigilanza sullo stato di attuazione e sul controllo dei risultati è demandato, in analogia alla citata legge n. 396 del 1990, alla Presidenza del Consiglio dei ministri.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. È istituito un fondo speciale investimenti a sostegno del Programma integrato della mobilità (PROIMO) dell'area del comune di Roma, finalizzato al conseguimento degli obiettivi di cui all'articolo 1, comma 1, lettera *d*), della legge 15 dicembre 1990, n. 396, alimentato dalle risorse finanziarie di cui all'articolo 5 della presente legge.

Art. 2.

1. Entro un mese dalla data di entrata in vigore della presente legge, il sindaco sottopone al consiglio comunale il PROIMO elaborato secondo le procedure di cui all'articolo 22 della legge 24 novembre 2000, n. 340.

2. Il sindaco trasmette il PROIMO, che è approvato dal consiglio comunale entro due mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, alla Commissione per Roma Capitale di cui all'articolo 2, comma 1, della legge 15 dicembre 1990, n. 396.

3. La Commissione per Roma Capitale esamina il PROIMO e lo adotta nei termini e con le procedure di cui all'articolo 2, comma 4, della legge 15 dicembre 1990, n. 396.

Art. 3.

1. Per la realizzazione degli interventi compresi nel PROIMO di cui all'articolo 1, ai sensi della normativa vigente, su proposta del sindaco di Roma e previa individuazione del soggetto competente da parte del Presidente del Consiglio dei ministri, si può ricor-

rere alla conclusione di accordi di programma e all'indizione di conferenze di servizi, in analogia a quanto disposto dagli articoli 3 e 4 della citata legge n. 396 del 1990.

Art. 4.

1. I poteri di vigilanza e di controllo dei risultati derivanti dalla attuazione del PROIMO sono attribuiti in conformità a quanto previsto dalla legge n. 396 del 1990.

Art. 5.

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato in lire 1.800 miliardi annue a decorrere dall'anno 2002, per la durata di dieci anni, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto ai fini del bilancio triennale 2001-2003, 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 2002, allo scopo utilizzando parzialmente l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

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

