

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1194

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**SANGUINETI, FORMICA, BALZAMO, ANIASI, SODANO, AMODEO,
TEMPESTINI, SALERNO, POTÌ, MUNDO, BECCHETTI, LUCCHESI,
RUSSO FERDINANDO, BERNARDI GUIDO, GIOIA, ZOPPI, SANTUZ**

Presentata il 25 gennaio 1984

**Norme per la realizzazione di nuovi collegamenti con
convogli a trazione elettrica viaggianti su rotaie**

ONOREVOLI COLLEGHI! — La continua espansione dei più importanti agglomerati urbani rende sempre più difficile la mobilità delle popolazioni ivi insediate, dando luogo a crescenti perdite, a livello macroeconomico, del reddito collettivo. Ciò non solo per il ricorso a modi di trasporto non idonei ad ottimizzare l'uso della superficie viaria, soprattutto nelle ore di punta, ma anche per l'ingombro del traffico che deriva, per l'appunto, da una non razionale utilizzazione dei fattori produttivi essenziali per assicurare la mobilità. Si determina così una generalizzata perdita di tempo per i movimenti « generatori di reddito », come quelli casa-lavoro e casa-scuola; al che deve aggiungersi un inutile consumo di energia per trazione (sia pubblica che privata) e, in ultimo, il costo sociale conseguente.

Si ritiene quindi non più rinviabile l'assunzione di organici provvedimenti

che consentano, nel breve e medio periodo, di avviare a soluzione almeno la parte più importante, per urgenza e dimensioni, dei problemi suindicati.

Si tratta di intervenire non solo per migliorare la situazione del traffico nelle poche, grandissime conurbazioni sinora prese in esame dalle leggi che accordarono contributi e facilitazioni per la costruzione di ferrovie metropolitane (Roma, Milano, Genova, Torino, Napoli e Palermo), ma di impostare il piano di interventi in modo più sistematico, tenendo in conto i rilevanti vantaggi socio-economici che, in termini globali, derivano alla collettività se ed in quanto si prendano in considerazione — nello specifico settore — anche le esigenze delle medie o medio-grandi conurbazioni.

Si tratta cioè di richiamarsi, con il supporto dell'esperienza acquisita in questi ultimi 14 anni, allo spirito della legge

n. 1042 del 1969, che considerava ammissibili ai contributi e facilitazioni previsti anche progetti di metropolitane per comuni con popolazione non inferiore ai 400.000 abitanti nonché alle intervenute profonde modificazioni della struttura amministrativa nazionale, con l'avvenuta costituzione delle regioni a statuto ordinario.

In ordine alla dimensione della conurbazione per la quale possa ritenersi utile ed opportuna la costruzione di linee o reti di pubblico trasporto a trazione elettrica ed a guida vincolata (con veicoli cioè guidati da rotaie), non si ritiene di poter fornire indicazioni precise se non quella che i detti collegamenti debbono rispondere all'esigenza di fornire una possibilità di trasferimento sicura e regolare a masse di viaggiatori evidentemente in quantità largamente maggiori di quelle che possano essere mosse con autobus o tram urbani, sia pure a grande capacità. Il riferimento numerico a 400.000 residenti, di cui alla legge n. 1042 citata, può essere tutt'al più inteso come indirizzo, fermo restando che non ci si debba limitare alla valutazione degli abitanti che risiedono nei confini amministrativi del comune capoluogo ma che, invece, si debba considerare l'intera popolazione insediata ed operante nel relativo bacino di traffico.

Va altresì ricordato che, nell'erogazione dei contributi e nell'ammissibilità alle provvidenze di cui alla proposta di legge che si presenta, dovrà essere concessa una giusta priorità ed un'adeguata parte degli stessi, alle linee di metropolitana già ammesse (Roma, Milano, Genova, Torino e Napoli), con il fine di assicurare il completamento delle opere già approvate e che risultano di primario interesse per la collettività.

Come peraltro chiarito, la presente proposta di legge si propone, appunto, d'impegnare i finanziamenti statali all'uopo disponibili, non solo per un ristretto numero di grandi città ma di consentire la costruzione di linee di pubblico servizio a trazione elettrica, su rotaia, in sede propria, in agglomerati (od insieme

di comuni) medio e medio-grandi: a tal fine non ci si è, volutamente, riferiti soltanto a « metropolitane », proprio per consentire l'ammissione alle provvidenze della proposta di legge, di linee o reti che, pur assicurando la mobilità dei passeggeri in termini di assoluta sicurezza e regolarità, vengano realizzate con impianti ed infrastrutture civili di minimo costo, soprattutto perché atti ad assicurare la mobilità di masse largamente superiori a quelle trasferibili con autobus o tranvia tradizionale (al massimo 4.000-8.000 persone per ora e per direzione) ma inferiori a quelle che si deve poter trasferire con linee di metropolitana tradizionale (oltre 20.000 persone per ora e per direzione).

In ordine alla struttura amministrativa nazionale, preso atto che anche le regioni a statuto ordinario non sono in grado di fornire le somministrazioni finanziarie occorrenti per l'attuazione di sì importanti e costose opere di pubblico interesse, si è cercato di prevedere il determinante intervento finanziario statale nel rispetto sia della competenza dei comuni, come autorità concedente (già citata legge n. 1042 del 1969), che delle specifiche competenze regionali, quali approvazione dei progetti e vigilanza, che, in base ai decreti del Presidente della Repubblica n. 5 del 1972 e n. 616 del 1977, sono state ad esse trasferite dallo Stato.

Con tali presupposti, il finanziamento statale all'ente concedente e l'autorizzazione a mutui garantiti dallo Stato, trova come destinatari i comuni interessati cui spetta istituzionalmente l'iniziativa per la realizzazione dei servizi di pubblico trasporto di cui trattasi nell'area metropolitana.

I comuni pertanto provvederanno all'esecuzione delle opere e provviste direttamente mediante contratti di appalto e forniture ovvero indirettamente mediante concessione di sola costruzione.

Il tutto però presuppone l'approvazione dei progetti da parte della competente autorità regionale.

In sostanza, con l'unità proposta di legge ci si propone di riattivare i meccanismi di finanziamento per la realizzazione

di sistemi, in sede propria, di pubblico trasporto rapido di masse di viaggiatori nell'ambito degli agglomerati urbani, a seguito del sostanziale esaurimento dei fondi delle leggi n. 1042 del 29 dicembre 1969 e n. 493 del 16 ottobre 1975; il tutto con il presupposto, si ripete, di attivare le iniziative riguardanti anche le medie e mediograndi conurbazioni.

Conseguentemente, anziché di ferrovie metropolitane, si parla di collegamenti con convogli viaggianti su rotaia, aventi particolari caratteristiche di percorso, portata, celerità e regolarità (articolo 1); visione, questa, che corrisponde all'evoluzione in atto in campo internazionale, dove, tra le metropolitane tradizionali e le linee tranviarie, trovano collocazione di ben maggiore diffusione sistemi di prestazioni intermedie variamente denominati (metropolitane leggere, pre-metrò, *light rapid transit*, minimetro) ma parimenti destinati al trasporto rapido di pendolari in trasferimento nell'area urbana.

Per la determinazione delle suddette caratteristiche si rinvia ad apposite norme da emanarsi con decreto del Ministro dei trasporti, sentiti i rappresentanti delle categorie dei costruttori e degli esercenti e gli enti di unificazione interessati (articolo 4). Per meglio valutare il livello dei servizi che la presente iniziativa intende agevolare, e che solamente in quanto obbiettivamente rispettato eviterà la proliferazione di degradi a livello tranviario, si tenga presente che, per i sistemi più leggeri, i raggi di curvatura non dovrebbero scendere al di sotto dei 35 metri, la portata oraria massima non dovrebbe scendere al di sotto di 10.000 persone all'ora, le unità di trazione, con capacità minima di 200 persone e larghezza compresa tra 2,20-2,50 metri, dovrebbero poter raggiungere, in composizione, almeno i 60-70 metri di lunghezza; inoltre, per raggiungere un significativo contenimento dei tempi di percorrenza, l'accesso alle porte dovrebbe risultare dell'ordine dei 70-80 chilometri orari, l'incarozza-

mento dovrebbe avvenire a livello 0, al massimo, con dislivello di un gradino tra piano vettura e piano banchina per le fermate di minore frequentazione, la circolazione dei convogli dovrebbe avvenire con segnalamento e circuiti di blocco o equivalenti. Comunque, nel prefissare tali caratteristiche, dovrà essere tenuta in debita considerazione anche l'opportunità di dar luogo ad un prodotto di alta competitività tecnologica ed economica sul mercato internazionale. Inoltre la consistenza dei minimi di traffico dovrà essere accertata senza forzature, essendo ad essa affidata la verifica di applicabilità delle agevolazioni, in sostituzione del criterio semplicistico discriminatorio del numero di abitanti minimo del comprensorio, insufficiente ad esprimere le reali esigenze di mobilità.

Abbandonato il sistema dei contributi in conto interessi diluiti in molti anni, che non ha dato e non può dare buona prova in periodi di forte inflazione, l'intervento finanziario dello Stato mira ad una stretta correlazione fra finanziamento e investimento (contributi in conto capitale).

Il contributo a fondo perduto è peraltro limitato al 70 per cento della spesa di costruzione della via di corsa (sede stradale e armamento) e del deposito officina (articolo 1) ed al 30 per cento di quella relativa all'attrezzaggio e alla provvista di materiale rotabile.

Esso viene concesso all'ente cui compete l'iniziativa per la costruzione di metropolitane (e quindi il relativo potere concessionale) che di norma è il comune, su sua richiesta, corredata da un piano di fattibilità — la cui redazione può a sua volta beneficiare del contributo — che dimostri la corretta utilizzazione delle caratteristiche come sopra stabilite (articolo 5).

L'attribuzione del beneficio presuppone l'approvazione del progetto da parte dell'autorità regionale per quanto di sua competenza e viene fatta con provvedimento interministeriale (trasporti-teso-

ro) sentita la commissione interministeriale di cui all'articolo 2 della richiamata legge n. 1042 del 1969, che è tuttora l'organo consultivo in materia di metropolitane (articolo 6).

La stretta correlazione che si vuol conseguire fra finanziamento e investimento è garantita:

dalla ripartizione del contributo in quote annue, il cui numero ed importo viene stabilito, su proposta dell'ente beneficiario, in relazione alla presunta durata delle opere (articolo 6, terzo comma);

dall'aggiornamento delle quote stesse in relazione alle variazioni dei costi delle costruzioni rilevate dagli indici ISTAT (articolo 6, quarto comma);

da una norma che vincola l'erogazione di ciascuna quota successiva alla prima all'utilizzazione (nei modi stabiliti) della precedente, da dimostrarsi mediante l'esibizione dello stato d'avanzamento dei lavori (articolo 7).

Ai mutui eventualmente contratti e alle obbligazioni emesse dai comuni per far fronte alla parte di spesa (30 per cento) non coperta dal contributo relativo alla costruzione della via di corsa viene riconosciuta la garanzia dello Stato. In relazione a tale garanzia si applicano norme analoghe a quelle dettate dall'articolo 7 della richiamata legge n. 1042 del 1969 con riferimento all'analoga garanzia statale ivi prevista.

Per l'attrezzaggio e l'approvvigionamento del materiale rotabile per i quali il contributo è limitato al 30 per cento della spesa riconosciuta ammissibile, viene previsto — altra novità della legge — un finanziamento temporaneo: in sostanza un prestito, pari al rimanente 70 per cento dell'importo dell'investimento, da rimborsarsi dall'ente beneficiario in un certo numero di anni, non più di dieci (articolo 3).

Il « prestito » fa carico ad un apposito fondo di rotazione cui devono poi afflui-

re, rendendosi disponibili per nuovi finanziamenti, le annualità del rimborso, comprensive degli interessi, che si è ritenuto di stabilire nella misura del tasso d'inflazione all'epoca risultante, diminuita di un punto (articolo 8).

È da notare che le annualità decorrono dalla data di entrata in servizio della linea o del materiale così che possano far carico almeno agli introiti dell'esercizio.

La concessione e l'erogazione di tale beneficio avvengono con le stesse condizioni che regolano l'attribuzione e l'erogazione del contributo (articoli 6 e 7).

Lo Stato si garantisce la restituzione del prestito e il pagamento degli interessi subordinandone l'erogazione alla stipula, da parte dell'ente beneficiario, di convenzioni aggiuntive ai contratti di appalto del servizio di tesoreria per autorizzare l'intendente di finanza a prelevare le somme corrispondenti alle annualità scadute e non pagate. L'ente peraltro ha l'obbligo di stanziare ogni anno in bilancio le dette somme (articolo 8).

Si è ritenuto opportuno, per evidenti ragioni di equità, estendere i benefici della presente legge anche alla realizzazione di quelle linee metropolitane che risultano destinatarie dei contributi trentennali delle leggi 29 dicembre 1969, n. 1042 e 16 ottobre 1975, n. 493, ovviamente previa rinuncia ai contributi stessi da parte dei comuni assegnatari.

La norma non riguarda il comune di Milano che ha interamente realizzato le linee finanziate con le dette leggi e quindi già fruisce dell'intera annualità di contributo, ma i comuni di Roma, Napoli e Torino, ai quali a tutt'oggi, dato lo stato d'avanzamento dei lavori, non è stato liquidato neppure il primo decimo delle relative annualità. Ove, nelle more dell'operatività della presente legge, venisse erogata qualche quota di contributo se ne terrebbe conto nella quantificazione dei nuovi benefici (articolo 9).

Per la concessione del contributo a fondo perduto (articolo 1) e dei finanziamenti temporanei (articolo 3) la legge

prevede, come si è visto, l'istituzione di due appositi capitoli. Non autorizza peraltro alcuno stanziamento, rimandando tale incombenza alla legge finanziaria annuale o pluriennale, la quale provvederà in base alle risorse disponibili.

Sempre in sede di legge finanziaria si provvederà alla determinazione delle percentuali di aggiornamento delle annualità del contributo e del finanziamento nonché all'integrazione del fondo centrale di garanzia per la gestione separata di cui all'articolo 1.

PAGINA BIANCA

PROPOSTA DI LEGGE

PAGINA BIANCA

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

Per la realizzazione di nuovi collegamenti con convogli a trazione elettrica viaggianti su rotaie, aventi particolari caratteristiche di percorso, portata oraria, celerità e regolarità nell'ambito territoriale di un comune ovvero tra lo stesso e uno o più comuni con esso direttamente confinanti, può essere accordato dallo Stato all'ente concedente un contributo in capitale a fondo perduto pari al 70 per cento della spesa riconosciuta ammissibile per la costruzione della via di corsa (sede stradale, deposito officina, armamento) ed al 30 per cento della spesa riconosciuta ammissibile per la costruzione delle opere di completamento (attrezzaggio) e per l'approvvigionamento di materiale rotabile rispondente ai criteri generali tecnico-costruttivi e alle norme tecniche essenziali stabilite dal Ministero dei trasporti ai sensi dell'articolo 88, punto 11), del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.

ART. 2.

I mutui contratti e le obbligazioni emesse dagli enti concedenti per far fronte alla parte della spesa di cui all'articolo 1 non coperta dal contributo sono garantiti dallo Stato.

Gli enti che ottengono la garanzia dello Stato sono tenuti ad affidare il servizio di tesoreria, per tutte le entrate, ad una delle aziende di credito previste dall'articolo 5 del regio decreto-legge 12 marzo 1936, n. 375, e successive modificazioni, e nelle convenzioni relative deve essere inserita una clausola che autorizzi l'intendente di finanza a prelevare sulle somme di spettanza dell'ente quelle corrispondenti alle annualità di ammortamento dei mutui garantiti scadute e non pagate.

Le obbligazioni emesse dagli istituti di credito in contropartita di mutui accordati sono garantite dallo Stato per il rimborso del capitale ed il pagamento degli interessi.

La garanzia dello Stato diventa automaticamente operante, su richiesta del creditore o del rappresentante comune degli obbligazionisti, 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 regolamento per l'esecuzione del testo unico delle leggi sull'ordinamento delle casse di risparmio e dei monti di pietà di prima categoria, approvato con 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, alla gestione separata del « Fondo centrale di garanzia per le autostrade e per le ferrovie metropolitane » istituita dall'articolo 6 della legge 29 dicembre 1969, n. 1042, la cui dotazione sarà integrata nei modi previsti dal successivo articolo 9.

ART. 3.

Per la parte della spesa relativa alle opere di completamento e all'approvvigionamento di materiale rotabile non coperto dal contributo di cui all'articolo 1 l'ente concedente può beneficiare di finanziamento statale da rimborsare entro un periodo massimo di dieci anni dall'apertura della linea all'esercizio o dall'ammissione in servizio del materiale.

Il finanziamento fa carico ad apposito capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti denomi-

nato « fondo di rotazione per finanziamento spese di attrezzaggio e materiale rotabile metropolitane ».

ART. 4.

I requisiti cui devono rispondere i collegamenti per essere ammessi ai benefici della presente legge sono stabiliti con propri decreti dal Ministro dei trasporti, sentiti i rappresentanti delle categorie dei costruttori e degli esercenti e gli enti di unificazione interessati.

I detti requisiti riguardano in particolare le caratteristiche plano-altimetriche della sede, la velocità minima di regime e la velocità commerciale minima tra due fermate consecutive, la portata oraria dei convogli sia nell'ora di punta sia nelle tre ore tra loro consecutive di massimo carico, la composizione massima e minima dei convogli attuabili automaticamente, il movimento dei viaggiatori sia a bordo dei convogli sia a terra anche in dipendenza del traffico veicolare pubblico e privato circostante le fermate, il regime di circolazione dei convogli e la protezione automatica contro le interferenze, il conforto dei viaggiatori e il trattamento dell'informazione sia agli effetti interni del servizio sia nei confronti dell'utenza.

ART. 5.

La richiesta dei benefici di cui agli articoli 1 e 3, da inoltrarsi al Ministero dei trasporti, deve essere corredata da un piano di fattibilità che, tenuto conto delle soluzioni imposte o consentite dai piani di trasporto locali regolarmente approvati, dimostri la corretta e naturale utilizzazione delle caratteristiche del collegamento fissate a norma dell'articolo precedente.

Eventuali difformità, se riguardanti il tracciato e l'attrezzaggio, comportano l'applicabilità dei benefici alle sole tratte conformi alle caratteristiche fissate. Per il materiale rotabile viene detratto dal beneficio di cui all'articolo 2 l'importo

delle eventuali varianti sempreché queste risultino tali da non precludere la circolazione in esercizio dei veicoli in altre linee dello stesso tipo. In caso contrario il beneficio non viene applicato.

La redazione del piano di fattibilità può beneficiare del contributo di cui all'articolo 1, da calcolarsi sulla spesa documentata e riconosciuta ammissibile.

Il contributo viene accordato, previo parere della competente autorità regionale sul piano, nei modi indicati dal secondo comma dell'articolo seguente ed erogato in unica soluzione.

Ove per qualsiasi motivo le opere e forniture, per le quali siano stati concessi i benefici della presente legge, non possano essere realizzate, l'onere del contributo di cui ai due commi precedenti viene trasferito a carico del fondo di rotazione di cui all'articolo 3 e si applica l'articolo 8.

ART. 6.

La concessione dei benefici di cui agli articoli 1 e 2 presuppone l'approvazione, da parte della competente autorità regionale, dei progetti tecnici che ne giustifichino gli importi.

Si provvede con decreti del Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro del tesoro sentita la commissione interministeriale di cui all'articolo 2 della legge 29 dicembre 1969, n. 1042.

L'erogazione avviene in quote annue, il cui numero ed importo vengono stabiliti su proposta motivata dell'ente beneficiario con i provvedimenti di cui al comma precedente, e può esser fatta, su delega dell'ente stesso, all'affidatario delle opere o forniture.

Le dette quote sono soggette ad aggiornamento nei modi previsti dal successivo articolo 9.

ART. 7.

L'erogazione di ciascuna quota successiva alla prima è subordinata alla pre-

sentazione dello stato di avanzamento dei lavori e forniture.

La mancata o incompleta utilizzazione di una quota o l'utilizzazione, in difformità delle modalità stabilite comporta la sospensione o la riduzione delle successive erogazioni.

Verificandosi per due anni consecutivi l'ipotesi di cui al comma precedente il beneficio può essere, previa diffida, revocato con decreto del Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro del tesoro sentita la commissione di cui all'articolo precedente.

Salvo il diritto dello Stato alla restituzione, a norma dell'articolo 8 delle quote di finanziamento erogate, i fondi relativi al beneficio revocato restano disponibili per l'accoglimento di altre richieste.

ART. 8.

La restituzione dell'importo del finanziamento di cui all'articolo 3 avviene in rate annuali.

Ogni rata comprende una quota costante di ammortamento nel capitale e l'interesse scalare nella misura del tasso d'inflazione risultante dall'ultima rilevazione ufficiale, diminuito di un punto.

Gli enti beneficiari sono obbligati a stanziare ogni anno le somme a l'uopo occorrenti.

L'erogazione del finanziamento è comunque subordinata alla stipula, da parte degli enti, di convenzioni aggiuntive ai contratti di appalto del servizio di tesoreria per autorizzare l'intendenza di finanza a prelevare le somme corrispondenti alle annualità scadute e non pagate.

ART. 9.

I benefici della presente legge possono essere accordati anche per la realizzazione delle linee destinarie dei contributi trentennali di cui alla legge 29 dicembre 1969, n. 1042, e 16 ottobre 1975, n. 493, previa rinuncia a tali contributi da parte dei comuni assegnatari e in tal caso le

quote di contributo eventualmente già erogate saranno detratte dall'importo dei benefici concedibili ai sensi della presente legge.

ART. 10.

Lo stanziamento annuale dei capitoli istituiti ai sensi degli articoli 1 e 3 della presente legge viene stabilito dalla legge finanziaria.

La stessa legge finanziaria determina le percentuali di aggiornamento delle annualità di cui al secondo comma dell'articolo 6 in relazione alle variazioni dei costi delle costruzioni, rilevate dagli indici ISTAT, rispetto alla data di riferimento degli importi dei benefici.

Viene del pari stabilita dalla legge finanziaria l'integrazione del Fondo centrale di garanzia per le autostrade e per le ferrovie metropolitane richiamato dall'articolo 2 della presente legge.