

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 3527

---

## DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEI TRASPORTI  
(SANTUZ)

E DAL MINISTRO PER I PROBLEMI DELLE AREE URBANE  
(TOGNOLI)

DI CONCERTO COL MINISTRO DELL'INTERNO  
(GAVA)

COL MINISTRO DEL BILANCIO E DELLA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA  
(FANFANI)

COL MINISTRO DEL TESORO  
(AMATO)

COL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI  
(FERRI)

COL MINISTRO DELL'AMBIENTE  
(RUFFOLO)

E COL MINISTRO PER GLI AFFARI REGIONALI ED I PROBLEMI ISTITUZIONALI  
(MACCANICO)

—

Istituzione di un fondo per gli interventi nel settore dei  
sistemi di trasporto rapido di massa

---

*Presentato il 16 gennaio 1989*

---

ONOREVOLI DEPUTATI! — La situazione del trasporto delle persone in Italia si caratterizza oggi in termini di crescente emergenza. Le difficoltà che insorgono nell'attuazione di un pur necessario processo di sviluppo e di adeguamento del sistema di trasporto su guida vincolata, le incertezze che perdurano nel campo delle dotazioni strutturali e infrastrutturali pur in presenza di situazioni di saturazione e di congestione, evidenziano una situazione non più sostenibile e che costituisce un serio ostacolo alla mobilità e fluidità della vita economica e sociale del Paese fino a livello di centri medi o medio-piccoli.

Ma qualsiasi approccio alle problematiche presenti nel trasporto pubblico locale non può oggi prescindere dalla constatazione che il nostro, così come la maggior parte dei Paesi industrializzati, si è ormai inoltrato in quella fase dello sviluppo che può essere definita come la terza rivoluzione industriale. Tale fase, apertasi con gli sviluppi più recenti delle tecniche di produzione e gestione industriale, di telecomunicazione e di trasporto, muta gli orientamenti localizzativi ed i modelli di urbanizzazione esistenti facendo emergere processi insediativi più diffusi e decentrati, nonché profonde conversioni delle basi economiche urbane verso funzioni direzionali e di servizio.

È arrivato, pertanto, il momento in cui il Paese — ed in questo va dato merito alla rilevante attenzione posta al tema dal Piano generale trasporti — deve prendere coscienza di una realtà, che balza evidente dai seguenti dati:

il 55 per cento della popolazione del Paese è ubicata in medie e grosse concentrazioni;

il 70 per cento delle attività produttive è presente nelle concentrazioni urbane;

l'80 per cento dei processi di movimentazione delle merci avviene nelle concentrazioni urbane;

il 60 per cento dei processi di mercato avviene nelle grandi aggregazioni urbane;

il 90 per cento delle attività del terziario avviene nelle grandi, medie e piccole realtà urbane.

Le grandi aggregazioni urbane su cui direttamente e indirettamente gravano le medie e piccole città, vale a dire i « sistemi urbani », diventano quindi i riferimenti portanti di ogni scelta strategica, sociale ed economica del Paese. La « questione urbana » diventa così « tematica nazionale ».

Non possono venire dimenticati, però, gli attuali limiti strutturali dell'offerta di trasporto che si avvale, ormai, pressoché esclusivamente di quello su gomma. Le città diventano così gli ambiti con il maggior numero di incidenti mortali causati da trasporto, con elevato tasso di inquinamento atmosferico ed acustico, ed inoltre, dal punto di vista produttivo, si devono registrare notevoli diseconomie. Pochi dati bastano a dare l'entità fisica della carenza di sistemi di trasporti urbani collettivi alternativi: Milano e Roma, messe insieme le rispettive reti metropolitane, totalizzano circa 70 chilometri; Barcellona e Madrid superano insieme 160 chilometri, Monaco 50 chilometri, Amburgo 70 e Francoforte 65 chilometri. Infine, Parigi e Londra, storicamente legate in termini di sviluppo ur-

bano alla funzione delle reti ferroviarie, dispongono oggi di reti di trasporto pubblico di tipo metropolitano pari rispettivamente a circa 300 e 400 chilometri.

Balza evidente, pertanto, la necessità di colmare tale grave lacuna.

Il provvedimento che si è predisposto vuole costituire una risposta concreta — anche se parziale — ai problemi che si sono richiamati, favorendo la attuazione dei programmi e dei progetti dei comuni nel settore del trasporto rapido di massa, mediante la realizzazione di linee metropolitane tradizionali e leggere.

A tal fine, l'articolo 1 prevede la costituzione, presso il Ministero dei trasporti, del Fondo straordinario per gli investimenti nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata in sede propria, da effettuare nei comuni con popolazione non inferiore a 300.000 abitanti e nelle aree circostanti che, attraverso i nuovi sistemi di trasporto, possono conseguire un potenziamento dei rapporti di integrazione in ordine alle attività economiche, sociali e culturali. Il Fondo potrà essere, inoltre, utilizzato per il finanziamento di analoghi interventi nei comuni che saranno individuati tenendo conto dei tassi di intensità abitativa, di intensità di traffico di superficie e di frequenza dei sinistri, dei bassi indici di velocità commerciale dei mezzi pubblici di trasporto esistenti, nonché dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico.

Le somme stanziare nel Fondo sono destinate alla concessione di contributi in conto capitale ai comuni, o loro consorzi, che intendano provvedere alla realizzazione, all'ammodernamento e all'ampliamento delle linee di trasporto e dei sistemi attrezzati di interscambio, compresi i relativi parcheggi, agli eventuali espropri delle aree interessanti i progetti stessi, nonché all'acquisto dei relativi mezzi di trasporto.

L'articolo 2 prevede che, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge, il Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, con il Ministro per i problemi delle aree urbane e con il Ministro del tesoro, deter-

mini, nel rispetto delle indicazioni contenute nel Piano generale dei trasporti approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 1° aprile 1986, i criteri e le priorità per l'ammissione dei progetti ai benefici previsti dalla legge con particolare riguardo ai collegamenti assicurati, alle potenzialità del sistema ed alle caratteristiche tecniche dell'impianto, nonché le modalità per la concessione e la erogazione dei contributi stessi.

Lo stesso articolo, inoltre, stabilisce che i comuni inviino alla regione competente la richiesta di contributo con la documentazione relativa, ivi compresa quella concernente l'eventuale stato di attuazione del progetto e l'analisi costi-benefici derivanti dall'attuazione degli interventi. La regione, esaminate le richieste, le trasmetta al Ministro dei trasporti ed al Ministro per i problemi delle aree urbane nei successivi trenta giorni, indicandone l'ordine di priorità nell'ambito regionale.

Esaurita tale fase, il Ministro dei trasporti ed il Ministro per i problemi delle aree urbane, di concerto con il Ministro dell'interno e con il Ministro del tesoro, sentiti i Presidenti delle giunte regionali, dovranno individuare i progetti da ammettere ai finanziamenti nell'ambito di un piano di riparto temporalmente articolato.

L'articolo 3 prevede che la concessione dei finanziamenti venga disposta dal Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno e con il Ministro per i problemi delle aree urbane, e sia subordinata alla dimostrazione che per la realizzazione delle opere e degli interventi sia stato adottato, su iniziativa della regione, un apposito accordo tra i soggetti interessati. Detto accordo costituisce un vero e proprio accordo di programma ed ha per oggetto le opere e gli interventi da realizzare, i tempi di esecuzione, le fonti di disponibilità e di provvista finanziaria, le modalità per la verifica dello stato di attuazione, le misure organizzative di coordinamento, nonché quant'altro necessario per la tempestiva e puntuale attuazione dei progetti.

L'accordo è approvato con decreto del Presidente della giunta regionale ed il decreto di approvazione costituisce dichiarazione di pubblica utilità, urgenza ed indifferibilità delle opere da realizzare e determina, per quanto occorre, la variazione automatica degli strumenti urbanistici. L'approvazione dell'accordo comporta l'obbligo delle parti che lo hanno sottoscritto di darvi esecuzione; essa, inoltre, sostituisce per ogni intervento gli atti deliberativi che ciascuna amministrazione o soggetto competente sarebbe tenuto ad adottare in sede di esecuzione dell'accordo.

La norma contiene inoltre le disposizioni per il caso di inosservanza degli obblighi contenuti nell'accordo. In questa ipotesi, l'autorità vigilante invita il soggetto inadempiente al puntuale rispetto degli obblighi stessi, assegnando al riguardo un congruo termine, decorso inu-

tilmente il quale segnala la persistenza dell'inadempimento al Ministro dei trasporti ed al Ministro per i problemi delle aree urbane ai fini dell'eventuale nomina, di concerto con il Ministro per gli affari regionali ed i problemi istituzionali, di un commissario per l'esecuzione dell'accordo.

L'articolo 4 indica la dotazione del fondo che, per il periodo 1989-1994, è fissata in lire quattromila miliardi. Nel primo triennio potranno essere erogati 150 miliardi nel 1989, 300 nel 1990 e 400 nel 1991; per gli anni successivi gli stanziamenti verranno fissati, come è regola, nell'ambito della legge finanziaria.

La norma, infine, stabilisce la copertura finanziaria del provvedimento mediante corrispondente riduzione dell'apposito stanziamento iscritto nel capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro.

## RELAZIONE TECNICA

*(Articolo 11-ter, comma 2, della legge 5 agosto 1978, n. 468, introdotto dall'articolo 7 della legge 23 agosto 1988, n. 362).*

Scopo del provvedimento è quello di recare un importante contributo al perseguimento dell'obiettivo di riequilibrio tra le diverse modalità di trasporto che insistono sulle aree urbane caratterizzate da maggiori volumi di traffico, attraverso interventi volti a favorire la realizzazione o il potenziamento in tali aree di sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata (metropolitane pesanti e leggere).

La situazione di congestionamento del traffico urbano è oggi tale che le città costituiscono gli ambiti con maggior indice di incidentalità causata da trasporti, con massimo tasso di inquinamento atmosferico e acustico, con crescenti penalizzazioni della qualità della vita e con un altissimo spreco di risorse che interessa sia il sistema economico nel complesso, sia la finanza pubblica. In carenza di analitiche ricognizioni di carattere organico sulla effettiva dimensione delle diseconomie che in tal modo si producono, a titolo indicativo può essere utile rammentare che una stima effettuata di recente ha portato a determinare in circa 1.600 miliardi di lire il costo annuale del congestionamento del traffico nella sola città di Roma.

La rete di linee metropolitane attualmente in esercizio nel nostro Paese è tale da coprire solo una parte minima del traffico che si svolge all'interno delle aree urbane.

Per quanto riguarda il settore delle metropolitane pesanti, la lunghezza complessiva dei tratti in esercizio è infatti limitata a soli 59 chilometri, distribuiti tra le due città di Roma e Milano. Si tratta di una realtà assolutamente insoddisfacente e di un dato, comunque, largamente al di sotto degli *standards* europei, come evidenzia un raffronto effettuato nel 1985 con un campione di nove città (Amburgo, Monaco, Stoccolma, Bruxelles, Londra, Lione, Marsiglia, Parigi e Vienna), nelle quali il rapporto medio tra estensione della rete di metropolitane e popolazione servita risulta pari a 0,04 chilometri/abitante, contro quello pari ad appena lo 0,01 che si registra nell'insieme per Roma e Milano. Né la situazione muta ove a tale dotazione si aggiunga quella relativa all'uso « metropolitano » della rete ferroviaria nazionale, particolarmente significativo nella sola area di Napoli.

Per ciò che attiene la consistenza della dotazione della rete di linee metropolitane cosiddette « leggere », la novità del concetto induce a far riferimento, anche se in maniera non del tutto appropriata, alla realtà tramviaria, che ha costituito per decenni il nucleo

forte del trasporto urbano ma che, oggetto di progressiva dismissione, si riduce ora a una estensione di soli 463 chilometri, concentrati nelle città di Roma, Milano, Torino e Napoli.

Per sopperire alle gravi carenze del sistema di trasporto rapido di massa sono già in corso di esecuzione taluni lavori di ampliamento della rete di metropolitane pesanti, per altri 12 chilometri, che una volta ultimati porteranno l'estensione della rete a un totale di 71 chilometri.

Le competenti amministrazioni locali hanno poi già delineato nuovi programmi di realizzazione di linee metropolitane, sia pesanti che leggere, per ulteriori 120 chilometri circa. Il costo complessivo degli interventi programmati, compreso quello relativo all'acquisizione del materiale rotabile, è stato valutato in circa 9.400 miliardi di lire, che dal punto di vista della dislocazione territoriale risultano orientativamente riferiti alle seguenti esigenze: Roma 2.800 miliardi di lire, Milano 1.200 miliardi, Torino 450 miliardi, Brescia 280 miliardi, Bologna 600 miliardi, Firenze 500 miliardi, Napoli 1.100 miliardi, Genova 700 miliardi, Bari 450 miliardi, Palermo 700 miliardi e Catania 600 miliardi.

La disaggregazione del predetto importo di lire 9.400 miliardi in relazione sia ai diversi sistemi e materiali prescelti, sia a differenti caratteristiche di tracciato, porta a stimare in via unitaria i costi degli interventi in questione in misure ricomprese tra i 34 ed i 60 miliardi di lire a chilometro per le metropolitane leggere e tra i 130 ed i 180 miliardi di lire a chilometro per quelle pesanti.

Assumendo, all'interno di quelli ora indicati, valori medi di costo rispettivamente di 44 e di 150 miliardi di lire, il volume di finanziamenti, pari a complessivi 4.000 miliardi di lire, che potranno essere erogati nel periodo 1989-1994 attraverso l'intervento dell'istituendo Fondo presso il Ministero dei trasporti, consentirà nell'insieme di realizzare circa 55 chilometri di nuove linee metropolitane, di cui 40 di tipo leggero e 15 di tipo pesante, ivi comprese — laddove necessarie — le connesse infrastrutture (peraltro di marginale entità).

Lo sviluppo temporale del piano di investimenti che si intende realizzare evidenzia cadenze di spesa, il cui carattere di progressività tiene conto dell'esigenza di assicurare flussi finanziari strettamente correlati all'effettivo fabbisogno destinato a determinarsi in relazione alle diverse fasi di programmazione e realizzazione degli interventi.

In coerenza con tale impostazione, ed in piena aderenza a quanto disposto dall'articolo 11-*quater* della legge 5 agosto 1978, n. 468, introdotto dalla legge 23 agosto 1988, n. 362, il fabbisogno viene individuato in maniera puntuale limitatamente al solo primo triennio di attuazione della legge, in termini (150 miliardi per il 1989, 300 miliardi per il 1990 e 400 miliardi per il 1991) che tengono conto del più contenuto impatto finanziario relativo alle attività di natura preliminare (progettazioni, espropri delle aree occorrenti, eccetera), lasciandosi alla sede della legge finanziaria la determinazione delle quote da assegnare per i residui anni del periodo considerato, entro il limite rappresentato dalla complessiva autorizzazione di spesa di 4.000 miliardi di lire.

Ovviamente, le iniziative realizzabili attraverso le risorse che si intendono assicurare al settore non potranno soddisfare per intero il fabbisogno che al momento emerge dai programmi di intervento definiti dagli enti locali nel settore stesso: né questo, peraltro, è l'obiettivo del provvedimento. Consentiranno, però, di fare un primo, importante passo verso la realizzazione di sistemi di trasporto locale più equilibrati in termini di peso delle diverse modalità e perciò più efficiente. In ogni caso, la prevista definizione di procedure dirette a privilegiare, nella scelta dei progetti da ammettere al finanziamento statale, quelli di maggior utilità ai fini del decongestionamento del traffico urbano, farà sì che questo primo contributo alla soluzione del problema risulti particolarmente qualificato sotto il profilo della redditività economico-sociale ed assicuri, quindi, il massimo di produttività della spesa pubblica.

Relativamente agli aspetti concernenti la copertura finanziaria, si fa presente che alla spesa derivante dal provvedimento (valutata in lire 150 miliardi per il 1989, in lire 300 miliardi per il 1990 ed in lire 400 miliardi per il 1991) si provvede mediante l'utilizzo dell'accantonamento del fondo speciale del bilancio relativo a « Progetti integrati per l'avvio di un piano pluriennale di infrastrutture, impianti tecnologici e linee metropolitane nelle aree urbane ».

Ciò in conformità a quanto disposto in materia dall'articolo 11-ter, comma 1, lettera a), della legge n. 468 del 1978 introdotto dalla legge 23 agosto 1988, n. 362, trattandosi di utilizzo di accantonamento preordinato nel fondo speciale di bilancio per le peculiari finalità in questione.

PAGINA BIANCA



**DISEGNO DI LEGGE**

PAGINA BIANCA

## DISEGNO DI LEGGE

## ART. 1.

1. È costituito presso il Ministero dei trasporti il Fondo straordinario per gli investimenti nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata in sede propria, da effettuare:

a) nei comuni con popolazione non inferiore a 300.000 abitanti e nelle aree di comuni circostanti che, attraverso nuovi o più efficienti sistemi di trasporto, conseguano un potenziamento dei rapporti di integrazione in ordine alle attività economiche, sociali e culturali;

b) nelle aree dei comuni, individuati con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri dei lavori pubblici, dell'ambiente e per i problemi delle aree urbane, tenendo conto dei tassi di intensità abitativa, di intensità del traffico di superficie, di frequenza dei sinistri, dei bassi indici di velocità commerciale dei mezzi pubblici di trasporto esistenti, nonché dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico.

2. Il Fondo provvede al finanziamento di interventi, anche ricadenti nell'ambito di programmi già in corso di esecuzione, per la realizzazione, l'ammodernamento e l'ampliamento delle linee di trasporto di cui al comma 1, dei connessi sistemi attrezzati di interscambio, dei relativi parcheggi, degli eventuali espropri delle aree occorrenti, nonché dell'acquisto dei relativi mezzi di trasporto, con esclusione delle spese relative ad opere già realizzate.

3. Per gli interventi previsti dalla presente legge, i comuni interessati provvedono alla progettazione ed alla esecuzione dei lavori, con affidamento, anche in concessione nel rispetto della legge 8 agosto 1977, n. 584, e con le procedure di cui alla legge 17 febbraio 1987, n. 80, a

società, imprese di costruzioni anche cooperative, loro consorzi o associazioni.

4. Alla fornitura del materiale rotabile dovrà provvedersi con procedure d'appalto separate dalle precedenti, tenuto conto delle caratteristiche risultanti dalle unificazioni costruttive vigenti e di quelle delle sedi sulle quali detto materiale rotabile sarà posto in esercizio. Per gli interventi in cui sia necessario assicurare una particolare compatibilità degli impianti fissi con materiale rotabile di tipo non unificato, il comune può ricorrere all'affidamento in concessione unitaria della progettazione e dell'esecuzione delle opere, nonché della fornitura del materiale rotabile, con la procedura di cui al comma 3 a società, consorzi o associazioni di imprese di provata esperienza nella progettazione integrata e nella realizzazione di sistemi ferroviari metropolitani, nelle quali siano presenti le imprese fornitrici di materiale rotabile.

5. Ai consorzi o associazioni di cui ai commi 3 e 4 devono comunque partecipare imprese di costruzione, in possesso dei requisiti di legge, che garantiscano un fatturato complessivo di lavori eseguiti nell'ultimo triennio non inferiore al 150 per cento dell'importo dei lavori oggetto della concessione fino a lire 20 miliardi e non inferiore al 200 per cento dell'importo dei lavori oltre lire 20 miliardi.

6. I comuni possono provvedere alla gestione dei servizi anche con affidamento in concessione a imprese anche cooperative, a società anche a partecipazione pubblica, nonché a loro consorzi o associazioni.

## ART. 2.

1. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno, per i problemi delle aree urbane e del tesoro, determina con proprio decreto, nel rispetto delle indicazioni del Piano generale dei trasporti, i criteri e le priorità per l'ammissione dei progetti ai finanziamenti previsti dalla presente legge, con particolare riguardo

ai collegamenti assicurati, alle potenzialità del sistema ed alle caratteristiche tecniche della sede, degli impianti e del materiale rotabile, nonché le modalità per la concessione e la erogazione dei finanziamenti stessi.

2. Entro novanta giorni dalla pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana del decreto di cui al comma 1, i comuni di cui all'articolo 1 trasmettono alla regione competente i progetti relativi agli interventi da realizzare, corredati della documentazione relativa allo stato di attuazione degli eventuali programmi in corso, nonché di quella concernente la dimostrazione dei costi e dei benefici derivanti dall'attuazione degli interventi, del conseguente impatto ambientale e dei tempi di realizzazione previsti. Trasmettono altresì il piano economico-finanziario che consideri gli effetti dell'espletamento del servizio, nonché la dimostrazione dei costi che tengano conto di ogni ragione di spesa connessa all'attuazione degli interventi. La regione, esaminati i progetti, li trasmette al Ministro dei trasporti ed al Ministro per i problemi delle aree urbane nei successivi trenta giorni, indicandone l'ordine di priorità nell'ambito regionale.

3. I Ministri dei trasporti e per i problemi delle aree urbane, di concerto con i Ministri dell'interno e del tesoro, sentiti i Presidenti delle giunte regionali interessate, individuano i progetti da ammettere al finanziamento, nell'ambito di un piano di riparto temporalmente articolato per categorie di opere.

4. Resta invariata la competenza del Ministro dei trasporti circa il rilascio del nulla osta ai fini della sicurezza, previa acquisizione del parere della commissione di cui alla legge 29 dicembre 1969, n. 1042, integrata da un rappresentante del Ministero dell'interno — Direzione generale protezione civile e servizi antincendio.

### ART. 3.

1. La concessione del finanziamento è disposta dal Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno e per

i problemi delle aree urbane, ed è subordinata alla dimostrazione che per la realizzazione delle opere e degli interventi sia stato adottato, su iniziativa della regione, d'intesa con il comune, un apposito accordo tra le amministrazioni pubbliche interessate, anche ad ordinamento autonomo, gli enti pubblici anche locali, i soggetti gestori o concessionari di pubblici servizi. Detto accordo ha per oggetto le opere e gli interventi da realizzare, le localizzazioni, i tempi di esecuzione, le modalità per la verifica dello stato di attuazione, le misure organizzative di coordinamento, nonché quant'altro necessario per la tempestiva e puntuale attuazione dei progetti, e individua l'autorità incaricata di vigilare sull'attuazione del medesimo.

2. L'accordo è approvato con decreto del Presidente della giunta regionale. Il decreto di approvazione costituisce dichiarazione di pubblica utilità, urgenza ed indifferibilità delle opere da realizzare e determina, per quanto occorre, la variazione automatica degli strumenti urbanistici. L'approvazione dell'accordo comporta l'obbligo delle parti che lo hanno sottoscritto di darvi esecuzione nei tempi e con le modalità ivi stabilite e sostituisce per ogni intervento gli atti deliberativi che ciascuna amministrazione o soggetto competente sarebbe tenuto ad adottare in sede di esecuzione dell'accordo. Ove il decreto di approvazione dell'accordo non sia adottato entro sei mesi dalla comunicazione dell'ammissione a finanziamento, l'ammissione stessa si intende revocata. In tale caso, il piano di riparto di cui all'articolo 2, comma 3, viene conseguentemente modificato tenendo conto delle risorse rese disponibili.

3. In caso di inosservanza degli obblighi contenuti nell'accordo, l'Autorità vigilante invita il soggetto inadempiente al puntuale rispetto degli obblighi stessi, assegnando al riguardo un congruo termine e, decorso inutilmente tale termine, segnala la persistenza dell'inadempimento al Ministro dei trasporti ed al Ministro per i problemi delle aree urbane, i quali, ove necessario, nominano, di concerto con il Ministro per gli affari regionali ed i

problemi istituzionali, un commissario per l'esecuzione dell'accordo, previa deliberazione del Consiglio dei ministri. Il commissario provvede in sostituzione ed a spese del soggetto inadempiente, avvalendosi, ove possibile, dell'organizzazione e delle strutture del medesimo. Il compenso del commissario è fissato con decreto del Ministro dei trasporti e del Ministro per i problemi delle aree urbane, di concerto con il Ministro del tesoro, ed è posto a carico del soggetto inadempiente.

4. I Ministri dei trasporti e per i problemi delle aree urbane sovrintendono all'attuazione dei progetti da realizzare ai sensi della presente legge.

5. Le disposizioni della presente legge sono applicabili nelle regioni a statuto speciale e nelle province autonome di Trento e Bolzano, fatte salve le disposizioni dei rispettivi statuti e delle relative norme di attuazione.

#### ART. 4.

1. Per la dotazione del Fondo di cui all'articolo 1 è autorizzata la complessiva spesa di lire 4.000 miliardi nel periodo 1989-1994. Le quote relative al triennio 1989-1991 sono determinate in lire 150 miliardi per l'anno 1989, in lire 300 miliardi per l'anno 1990 ed in lire 400 miliardi per l'anno 1991. Le somme non utilizzate in ciascun anno possono esserlo in quelli successivi.

2. All'onere di lire 150 miliardi per l'anno 1989, di lire 300 miliardi per l'anno 1990 e di lire 400 miliardi per l'anno 1991 si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1989-1991, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1989, all'uopo utilizzando l'accantonamento « Progetti integrati per l'avvio di un piano pluriennale di infrastrutture, impianti tecnologici e linee metropolitane nelle aree urbane ».

3. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.