

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE  
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

32.

## SEDUTA POMERIDIANA DI VENERDÌ 19 DICEMBRE 1969

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE BIANCHI GERARDO

## INDICE

	PAG.
<b>Congedo:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	293
<b>Disegno di legge (Discussione e approvazione):</b>	
Disposizioni concernenti la costruzione e l'esercizio di ferrovie metropolitane (Modificato dalla VII Commissione permanente del Senato) (1555-B) . . . . .	293
PRESIDENTE . . . . .	293, 294, 295
ALESSANDRINI . . . . .	294
BELCI, <i>Relatore</i> . . . . .	293
GASPARI, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i> . . . . .	294
GUGLIELMINO . . . . .	294
MARRACCINI . . . . .	294
<b>Votazione segreta:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	301

## Congedo.

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo l'onorevole Molè.

**Discussione del disegno di legge: Disposizioni concernenti la costruzione e l'esercizio di ferrovie metropolitane (Modificato dalla VII Commissione permanente del Senato) (1555-B).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disposizioni concernenti la costruzione e l'esercizio di ferrovie metropolitane », approvato dal Senato della Repubblica nella seduta del 29 maggio 1969, modificato dalla nostra Commissione nella seduta del 22 ottobre 1969 ed ulteriormente modificato dalla VII Commissione del Senato nella seduta del 17 dicembre 1969.

Il relatore, onorevole Belci, ha facoltà di svolgere la sua relazione sulle modifiche introdotte dal Senato.

BELCI, *Relatore*. Rispetto al testo da noi approvato, il Senato ha introdotto alcune modifiche, precedute da un incontro informale fra i componenti della VIII Commissione del Senato ed alcuni membri delle Commissioni trasporti e lavori pubblici della Camera, per

**La seduta comincia alle 16,10.**

PIRASTU, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

confrontare i punti di vista prima di introdurre le modifiche, al fine di facilitare l'ulteriore *iter* del provvedimento.

Si tratta di poche modifiche al testo da noi recentemente approvato. La prima riguarda l'articolo 1, e si riferisce all'ipotesi che si costituiscano consorzi non solo fra comuni, ma anche con la partecipazione delle province. Questo ha portato alla soppressione nel secondo comma della dizione « di comuni », lasciando invece l'espressione « di competenza dei comuni o dei consorzi ». Questa soppressione consente la possibilità della formazione di consorzi anche con le province, ai sensi dell'articolo 157 del testo unico del 1934.

Per motivi di coordinamento questa soppressione ricorrerà poi al terzo comma dell'articolo 1, al primo, secondo e quarto comma dell'articolo 2, all'ultimo comma dell'articolo 3, al terzo comma dell'articolo 4.

La seconda modifica, che è quella più importante, introdotta dopo un approfondimento del problema, riguarda l'approvazione di massima dei progetti di metropolitane.

Come i colleghi ricorderanno, con un emendamento da noi approvato (e dovuto anche al contributo di alcuni componenti della Commissione lavori pubblici) si era stabilito che i progetti di massima fossero approvati insieme col piano dei trasporti che i comuni o i loro consorzi devono presentare alle autorità periferiche (regione o provveditorati alle opere pubbliche). Viceversa ora i progetti di massima vengono affidati, insieme ai progetti esecutivi, all'approvazione del Ministero dei trasporti, come organo centrale. Questo è dovuto al fatto che i progetti di massima delle metropolitane sono degli elaborati molto ponderosi, più vicini ai progetti esecutivi che non ad un piano.

Quindi al primo comma dell'articolo 2 si è soppressa la dizione « ed i relativi progetti di massima », che passano invece al secondo comma dello stesso articolo 2, insieme ai progetti esecutivi. In altre parole, i progetti di massima e quelli esecutivi vengono presentati al Ministero dei trasporti, il quale sente la Commissione di cui all'articolo 10 della legge n. 1221 del 1952.

La terza modifica sostanziale, sempre all'articolo 2, secondo comma, riguarda l'inserimento nella commissione di cui all'articolo 10 della legge n. 1221 di un esperto dell'esercizio.

Un'ultima modifica, formale questa, è stata apportata al comma sesto dell'articolo 6. Invece che « del regio decreto 5 febbraio 1931, n. 225 », il Senato ha più esattamente dispo-

sto: « 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 ».

Sono queste le modifiche apportate dal Senato, modifiche che il relatore auspica siano accolte dalla nostra Commissione in modo che il provvedimento possa essere sollecitamente approvato.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione generale. Avverto che la Commissione lavori pubblici ha espresso parere favorevole sulle modifiche approvate dal Senato.

**ALESSANDRINI.** Annuncio il voto favorevole del gruppo liberale, con le riserve espresse nel corso della precedente nostra discussione su questo stesso argomento. Ci dichiariamo favorevoli alle modifiche apportate dal Senato, anche perché in parte rispondenti ad alcune nostre indicazioni per quanto riguarda la centralizzazione delle responsabilità, e perché idonee a rendere più veloce l'*iter* di attuazione delle metropolitane.

**GUGLIELMINO.** Il gruppo comunista, riconfermando le osservazioni fatte in occasione della precedente discussione sul provvedimento, si dichiara d'accordo per l'approvazione del testo modificato dal Senato. Indubbiamente si tratta di una legge che avvia tutto un processo in seguito al quale, per risolvere determinati problemi, il Parlamento dovrà varare idonei provvedimenti.

**MARRACCINI.** Il gruppo democristiano si dichiara favorevole al provvedimento, anche con gli emendamenti apportati dal Senato. Siamo convinti che esso servirà a fornire gli strumenti idonei a migliorare il traffico ed a snellire soprattutto quello pendolare, con grande vantaggio dei lavoratori che ogni giorno devono coprire lunghi percorsi per recarsi dalle loro case sul posto di lavoro e viceversa.

**PRESIDENTE.** Nessun altro chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione generale.

**GASPARI, Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.** Le modifiche apportate dal Senato hanno avuto il solo scopo di rendere più agevole l'*iter* per la realizzazione delle metropolitane.

Come rappresentante del Governo, sono molto favorevole agli emendamenti introdotti

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 DICEMBRE 1969

dal Senato perché credo — ed ho avuto occasione di dirlo in sede di approvazione del bilancio — che la soluzione dei problemi del traffico urbano e metropolitano risieda nella realizzazione delle metropolitane. È inutile puntare su sistemi diversi che potranno certamente arrecare sollievo al traffico, ma tutto quello che noi faremo in superficie, almeno allo stato attuale della tecnica, non potrà risolvere radicalmente i problemi della sicurezza, della rapidità e della quantità del trasporto che interessa le grandi aree urbane.

Nel nostro Paese, dobbiamo riconoscerlo, su questo piano siamo un po' in ritardo, per cui dobbiamo affrettarci per riguadagnare il tempo perduto e metterci in condizione di parità con i Paesi più progrediti nel settore dei trasporti. Tuttavia, a questo proposito dobbiamo dire che il tanto deprecato ritardo in un certo senso ci avvantaggia, perché abbiamo a nostra disposizione le esperienze degli altri. A Parigi, per esempio, nei giorni scorsi ho avuto modo di vedere i risultati di un nuovo tipo di trasporto veloce anche per quanto concerne le metropolitane, e dai giornali ho appreso che questa nuova linea regionale veloce inaugurata a Parigi ha avuto il primo giorno una frequenza assolutamente eccezionale di 200 mila persone.

Io mi auguro quindi che veramente si possa fare un notevole passo avanti in questo campo con l'approvazione del disegno di legge predisposto dai ministri Scalfaro, Ferrari Aggradi e Colombo, cui la Camera e il Senato hanno portato opportuni emendamenti. Certo i mezzi finanziari non sono abbondanti, però sono convinto che una volta che questo sistema di trasporto si sarà affermato, nascerà nel Paese, negli enti locali, un tale movimento di adesione che lo Stato dovrà dedicare un impegno assai maggiore a questo settore, che è l'unico idoneo a risolvere i problemi del trasporto cittadino, soprattutto per quanto riguarda i lavoratori.

Nei giorni scorsi, soprattutto da parte sindacale, è stato rilevato che in fondo la riduzione di orario per i lavoratori non è grande cosa se si pensa al tempo che devono impiegare per raggiungere i posti di lavoro. Questa è una realtà alla quale purtroppo non si sfugge. Quindi, se vogliamo risolvere la situazione critica esistente in questo settore, altro non possiamo fare se non predisporre mezzi celeri di trasporto che risolvano i problemi del traffico cittadino.

Concludo pregando gli onorevoli colleghi di voler approvare il disegno di legge con le modifiche introdotte dal Senato.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli. Do lettura dell'articolo 1 nel testo approvato dalla nostra Commissione:

## ART. 1.

*(Competenza per la costruzione e l'esercizio di ferrovie metropolitane)*

Per ferrovia metropolitana si intende un sistema di trasporto rapido di massa di alta capacità e frequenza, con sede propria, che può svolgersi nel territorio di un solo comune o di più comuni confinanti e comunque costituenti col comune più popolato un solo complesso urbano ovvero un unico comprensorio caratterizzato da insediamenti urbani, industriali e sociali comuni o interdipendenti.

La costruzione e l'esercizio di ferrovie metropolitane sono di competenza dei comuni o dei consorzi di comuni, da costituirsi, a tale scopo, a norma dell'articolo 157 del testo unico approvato con regio decreto 3 marzo 1934, n. 383, a seconda che la ferrovia si svolga nell'ambito del territorio di un solo comune o di più comuni confinanti.

Ferma restando la facoltà dei comuni e dei consorzi di comuni di assumere direttamente il servizio, mediante una azienda speciale, ai sensi del testo unico approvato con regio decreto 15 ottobre 1925, n. 2578, la concessione per l'esercizio potrà essere accordata solo a favore di enti pubblici o di consorzi di enti pubblici, ovvero di società a prevalente capitale pubblico.

Il Senato ha così modificato il secondo comma:

« La costruzione e l'esercizio di ferrovie metropolitane sono di competenza dei comuni o dei consorzi, da costituirsi a tale scopo a norma dell'articolo 157 del testo unico approvato con regio decreto 3 marzo 1934, n. 383, a seconda che la ferrovia si svolga nell'ambito del territorio di un solo comune o di più comuni confinanti ».

Pongo in votazione il secondo comma così modificato.

*(È approvato).*

Il Senato ha così modificato il terzo comma:

« Ferma restando la facoltà dei comuni o dei consorzi di cui al comma precedente di assumere direttamente il servizio, mediante una azienda speciale, ai sensi del testo unico

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 DICEMBRE 1969

approvato con regio decreto 15 ottobre 1925, n. 2578, la concessione per l'esercizio potrà essere accordata solo a favore di enti pubblici o di consorzi di enti pubblici, ovvero di società a prevalente capitale pubblico ».

Pongo in votazione il terzo comma così modificato.

*(È approvato).*

A seguito delle modifiche testé approvate l'articolo 1 risulta così formulato:

ART. 1.

*(Competenza per la costruzione e l'esercizio di ferrovie metropolitane)*

Per ferrovia metropolitana si intende un sistema di trasporto rapido di massa di alta capacità e frequenza, con sede propria, che può svolgersi nel territorio di un solo comune o di più comuni confinanti e comunque costituenti col comune più popolato un solo complesso urbano ovvero un unico comprensorio caratterizzato da insediamenti urbani, industriali e sociali comuni o interdipendenti.

La costruzione e l'esercizio di ferrovie metropolitane sono di competenza dei comuni o dei consorzi, da costituirsi a tale scopo a norma dell'articolo 157 del testo unico approvato con regio decreto 3 marzo 1934, n. 383, a seconda che la ferrovia si svolga nell'ambito del territorio di un solo comune o di più comuni confinanti.

Ferma restando la facoltà dei comuni o dei consorzi di cui al comma precedente di assumere direttamente il servizio, mediante una azienda speciale, ai sensi del testo unico approvato con regio decreto 15 ottobre 1925, n. 2578, la concessione per l'esercizio potrà essere accordata solo a favore di enti pubblici o di consorzi di enti pubblici, ovvero di società a prevalente capitale pubblico.

Lo pongo in votazione.

*(È approvato).*

Do lettura dell'articolo 2 nel testo approvato dalla nostra Commissione:

ART. 2.

*(Approvazione dei progetti e procedure espropriative)*

I comuni o i consorzi dei comuni presentano un piano dei trasporti pubblici del com-

prendorio ed i relativi progetti di massima, per il miglior coordinamento delle linee metropolitane con le ferrovie e con il sistema viario e di trasporto. Il piano è approvato dalla regione o, qualora essa non sia costituita, dai provveditorati regionali alle opere pubbliche, previo parere dei comitati regionali per la programmazione economica.

I progetti esecutivi di costruzione di ferrovie metropolitane — corredati dei piani finanziari e del piano di cui al precedente comma — e le relative varianti sono approvati dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentita la commissione di cui all'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, integrata da un rappresentante della associazione nazionale dei comuni d'Italia, da un rappresentante della Confederazione italiana dei servizi pubblici degli enti locali e da un rappresentante del comune o del consorzio di comuni interessato, nonché da un esperto in costruzioni di impianti fissi metropolitani e da un esperto di materiale rotabile metropolitano nominati dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

Il parere favorevole della commissione indicata nel comma precedente sostituisce ogni altro intervento consultivo di qualsiasi altra autorità. L'approvazione dei progetti di massima equivale a dichiarazione di pubblica utilità e di urgenza e di indifferibilità delle opere approvate.

Non appena sia intervenuta l'approvazione del progetto di massima, il comune o il consorzio di comuni, ovvero la società o l'ente concessionario, potrà occupare in via di urgenza ed espropriare le aree interessanti il progetto, che debbono comprendere anche quelle necessarie per la istituzione dei parcheggi di corrispondenza e dei necessari interscambi.

Per le espropriazioni e per la costituzione di servitù si applicano le norme degli articoli 57, 59 e 60 del testo unico delle disposizioni di legge sulle ferrovie concesse, approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, e dell'articolo 13, secondo, terzo e quarto comma, della legge 15 gennaio 1885, n. 2892.

I fabbricati comunque interessati dalle opere di costruzione della ferrovia sono sottoposti a vincolo fino a tre anni dopo la data di apertura al pubblico esercizio dei singoli tronchi della ferrovia medesima, per l'esecuzione delle opere di sottomurazione e rinforzo.

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 DICEMBRE 1969

La VII Commissione del Senato ha così modificato il primo comma e la rubrica dell'articolo:

*(Approvazione del piano dei trasporti e dei progetti; procedure espropriative).*

« I comuni o i consorzi di cui al secondo comma del precedente articolo 1 presentano un piano dei trasporti pubblici del comprensorio per il miglior coordinamento delle linee metropolitane con le ferrovie e con gli altri modi di trasporto. Il piano è approvato dalla regione o, qualora essa non sia costituita, dai provveditorati regionali alle opere pubbliche, previo parere dei comitati regionali per la programmazione economica ».

Pongo in votazione tali modifiche.

*(È approvato).*

La VII Commissione del Senato ha così modificato il secondo comma:

« I progetti di massima e i progetti esecutivi di costruzione di ferrovie metropolitane — corredati dei piani finanziari e del piano di cui al precedente comma — e le relative varianti sono approvati dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentita la commissione di cui all'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, integrata da un rappresentante della associazione nazionale dei comuni d'Italia, da un rappresentante della Confederazione italiana dei servizi pubblici degli enti locali e da un rappresentante del comune o del consorzio di cui al secondo comma dell'articolo 1 interessato, nonché da un esperto in costruzioni di impianti fissi metropolitani, da un esperto di materiale rotabile metropolitano e da un esperto dell'esercizio nominati dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile ».

Pongo in votazione il secondo comma così modificato.

*(È approvato).*

La VII Commissione del Senato ha così modificato il quarto comma:

« Non appena sia intervenuta l'approvazione del progetto di massima, il comune o il consorzio di cui al secondo comma dell'articolo 1, ovvero la società o l'ente concessionario, potrà occupare in via di urgenza ed espropriare le aree interessanti il progetto, che debbono comprendere anche quelle necessarie per la istituzione dei parcheggi di corrispondenza e dei necessari interscambi ».

Pongo in votazione il quarto comma così modificato.

*(È approvato).*

A seguito delle modifiche testè approvate l'articolo 2 risulta così formulato:

#### ART. 2.

*(Approvazione del piano dei trasporti e dei progetti; procedure espropriative)*

I comuni o i consorzi di cui al secondo comma del precedente articolo 1 presentano un piano dei trasporti pubblici del comprensorio per il miglior coordinamento delle linee metropolitane con le ferrovie e con gli altri modi di trasporto. Il piano è approvato dalla Regione o, qualora essa non sia costituita, dai provveditorati regionali alle opere pubbliche, previo parere dei comitati regionali per la programmazione economica.

I progetti di massima e i progetti esecutivi di costruzione di ferrovie metropolitane — corredati dei piani finanziari e del piano di cui al precedente comma — e le relative varianti sono approvati dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentita la commissione di cui all'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, integrata da un rappresentante della associazione nazionale dei comuni d'Italia, da un rappresentante della Confederazione italiana dei servizi pubblici degli enti locali e da un rappresentante del comune o del consorzio di cui al secondo comma dell'articolo 1 interessato, nonché da un esperto in costruzioni di impianti fissi metropolitani, da un esperto di materiale rotabile metropolitano e da un esperto dell'esercizio nominati dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

Il parere favorevole della commissione indicata nel comma precedente sostituisce ogni altro intervento consultivo di qualsiasi altra autorità. L'approvazione dei progetti di massima equivale a dichiarazione di pubblica utilità e di urgenza e di indifferibilità delle opere approvate.

Non appena sia intervenuta l'approvazione del progetto di massima, il comune o il consorzio di cui al secondo comma dell'articolo 1, ovvero la società o l'ente concessionario, potrà occupare in via di urgenza ed espropriare le aree interessanti il progetto, che debbono comprendere anche quelle necessarie per la istituzione dei parcheggi di corrispondenza e dei necessari interscambi.

Per le espropriazioni e per la costituzione di servitù si applicano le norme degli arti-

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 DICEMBRE 1969

coli 57, 59 e 60 del testo unico delle disposizioni di legge sulle ferrovie concesse, approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, e dell'articolo 13, secondo, terzo e quarto comma, della legge 15 gennaio 1885, n. 2892.

I fabbricati comunque interessati dalle opere di costruzione della ferrovia sono sottoposti a vincolo fino a tre anni dopo la data di apertura al pubblico esercizio dei singoli tronchi della ferrovia medesima, per l'esecuzione delle opere di sottomurazione e rinforzo.

Lo pongo in votazione  
(È approvato).

Do lettura dell'articolo 3 nel testo approvato dalla nostra Commissione:

## ART. 3.

(Contributo statale)

Per la realizzazione di ferrovie metropolitane in comuni od agglomerati di comuni con popolazione complessiva non inferiore a 400 mila abitanti, potrà essere accordato dallo Stato un contributo annuale per anni trenta non superiore al 6 per cento delle spese necessarie per la costruzione della linea e per la provvista del materiale rotabile e di esercizio, riconosciute ammissibili dalla commissione di cui al precedente articolo 2; il contributo sarà concesso, su base delle indicazioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica, con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il Ministro del tesoro, su domanda del comune o del consorzio di comuni interessato ovvero del concessionario, corredata del progetto di massima e della relazione finanziaria.

Il contributo sarà liquidato per quote non inferiori ad un decimo, in proporzione ai lavori eseguiti ed all'approvvigionamento del materiale rotabile e di esercizio, e potrà essere messo a disposizione del comune o del consorzio di comuni o, col consenso del concedente, a disposizione del concessionario, per operazioni finanziarie.

La VII Commissione del Senato lo ha così modificato:

## ART. 3.

(Contributo statale)

Per la realizzazione di ferrovie metropolitane in comuni od agglomerati di comuni con popolazione complessiva non inferiore

a 400 mila abitanti, potrà essere accordato dallo Stato un contributo annuale per anni trenta non superiore al 6 per cento delle spese necessarie per la costruzione della linea e per la provvista del materiale rotabile e di esercizio, riconosciute ammissibili dalla commissione di cui al precedente articolo 2; il contributo sarà concesso, sulla base delle indicazioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica, con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il Ministro del tesoro, su domanda del comune o del consorzio di cui al secondo comma dell'articolo 1 interessato ovvero del concessionario, corredata del progetto di massima e delle relazione finanziaria.

Il contributo sarà liquidato per quote non inferiori ad un decimo, in proporzione ai lavori eseguiti ed all'approvvigionamento del materiale rotabile e di esercizio, e potrà essere messo a disposizione del comune o del consorzio di cui al secondo comma dell'articolo 1 ovvero, del consenso del concedente, a disposizione del concessionario, per operazioni finanziarie.

Pongo in votazione l'articolo 3 nel testo del Senato.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 4 nel testo approvato dalla nostra Commissione:

## ART. 4.

(Norme relative alla stipulazione dei mutui)

Gli enti locali, ovvero gli enti e le società concessionarie, che abbiano ottenuto il contributo ai sensi della presente legge, possono contrarre mutui della durata massima di 30 anni con il Consorzio di credito per le opere pubbliche, con l'Istituto di credito per le imprese di pubblica utilità, con l'Istituto mobiliare italiano, con le Casse di risparmio, con i Monti di credito su pegno di prima categoria ed i loro istituti finanziari, con le sezioni opere pubbliche degli Istituti di credito fondiario e degli Istituti di credito di diritto pubblico, con gli Enti e gli Istituti di assicurazione e di previdenza i quali sono tutti autorizzati a concederli, anche in deroga alle loro disposizioni statutarie e alle norme che regolano le loro operazioni ordinarie.

Gli enti medesimi potranno, altresì, previa autorizzazione con decreto del Ministro del tesoro, sentito il Comitato interministeriale per il credito e il risparmio, contrarre, per la

costruzione di ferrovie metropolitane, mutui con la Banca europea per gli investimenti anche per il tramite degli Istituti di credito di cui al primo comma del presente articolo. Nei limiti dell'importo dell'investimento complessivo risultante dal piano finanziario, dedotto il valore attuale del contributo statale al tasso previsto dal piano finanziario medesimo, i conseguenti impegni assunti dagli enti suddetti con la Banca europea per gli investimenti potranno essere garantiti dallo Stato per il rimborso del capitale e il pagamento degli interessi, mediante decreto del Ministro del tesoro.

Per i mutui da contrarre dai comuni e dai consorzi dei comuni per la costruzione di linee metropolitane non si applicano le condizioni e limitazioni previste dagli articoli 300 e 333 del testo unico della legge comunale e provinciale approvato con regio decreto 3 marzo 1934, n. 383.

La VII Commissione del Senato ha così modificato il primo comma:

« Gli enti locali, ovvero gli enti e le società concessionari, che abbiano ottenuto il contributo ai sensi della presente legge, possono contrarre mutui della durata massima di 30 anni con il Consorzio di credito per le opere pubbliche, con l'Istituto di credito per le imprese di pubblica utilità, con l'Istituto mobiliare italiano, con le Casse di risparmio, con i Monti di credito su pegno di prima categoria ed i loro istituti finanziari, con le sezioni opere pubbliche degli Istituti di credito fondiario e degli Istituti di credito di diritto pubblico, con gli Enti e gli Istituti di assicurazione e di previdenza, i quali sono tutti autorizzati a concederli, anche in deroga alle loro disposizioni statutarie e alle norme che regolano le loro operazioni ordinarie ».

Pongo in votazione il primo comma così modificato.

*(È approvato).*

La VII Commissione del Senato ha così modificato il terzo comma:

« Per i mutui da contrarre dai comuni e dai consorzi di cui al secondo comma dell'articolo 1 per la costruzione di linee metropolitane non si applicano le condizioni e limitazioni previste dagli articoli 300 e 333 del testo unico della legge comunale e provinciale approvato con regio decreto 3 marzo 1934, n. 383 ».

Pongo in votazione il terzo comma così modificato.

*(È approvato).*

A seguito delle modifiche testè approvate, l'articolo 4 risulta così formulato:

#### ART. 4.

*(Norme relative alla stipulazione dei mutui)*

Gli enti locali, ovvero gli enti e le società concessionari, che abbiano ottenuto il contributo ai sensi della presente legge, possono contrarre mutui della durata massima di 30 anni con il Consorzio di credito per le opere pubbliche, con l'Istituto di credito per le imprese di pubblica utilità, con l'Istituto mobiliare italiano, con le Casse di risparmio, con i Monti di credito su pegno di prima categoria ed i loro istituti finanziari, con le sezioni opere pubbliche degli Istituti di credito fondiario e degli Istituti di credito di diritto pubblico, con gli Enti e gli Istituti di assicurazione e di previdenza, i quali sono tutti autorizzati a concederli, anche in deroga alle loro disposizioni statutarie e alle norme che regolano le loro operazioni ordinarie.

Gli enti medesimi potranno, altresì, previa autorizzazione con decreto del Ministro del tesoro, sentito il Comitato interministeriale per il credito e il risparmio, contrarre, per la costruzione di ferrovie metropolitane, mutui con la Banca europea per gli investimenti anche per il tramite degli Istituti di credito di cui al primo comma del presente articolo. Nei limiti dell'importo dell'investimento complessivo risultante dal piano finanziario, dedotto il valore attuale del contributo statale al tasso previsto dal piano finanziario medesimo, i conseguenti impegni assunti dagli enti suddetti con la Banca europea per gli investimenti potranno essere garantiti dallo Stato per il rimborso del capitale e il pagamento degli interessi, mediante decreto del Ministro del tesoro.

Per i mutui da contrarre dai comuni e dai consorzi di cui al secondo comma dell'articolo 1 per la costruzione di linee metropolitane non si applicano le condizioni e limitazioni previste dagli articoli 300 e 333 del testo unico della legge comunale e provinciale approvato con regio decreto 3 marzo 1934, n. 383.

Lo pongo in votazione.

*(È approvato).*

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 DICEMBRE 1969

L'articolo 5 non è stato modificato.

Do lettura dell'articolo 6 nel testo approvato dalla nostra Commissione:

ART. 6.

*(Garanzia dello Stato)*

I mutui contratti e le obbligazioni emesse ai sensi del primo comma dell'articolo 4 e dell'articolo 5 sono garantiti dallo Stato per l'intero importo dell'investimento complessivo per la realizzazione delle opere risultanti dal piano finanziario, dedotto il valore attuale del contributo statale al tasso previsto dal piano finanziario medesimo.

In relazione alla garanzia prestata dallo Stato a termine del precedente comma si applicano le norme dell'articolo 2 della legge 8 aprile 1954, n. 144.

Le obbligazioni emesse dagli istituti di credito indicati al primo comma dell'articolo 4 in contropartita di mutui accordati per la costruzione di ferrovie metropolitane, sono garantite dallo Stato per il rimborso del capitale ed il pagamento degli interessi.

La garanzia dello Stato prevista dalla presente legge diventa automaticamente operante, su richiesta del creditore o del rappresentante comune degli obbligazionisti, dopo sessanta giorni dalle singole scadenze rateali risultanti dai contratti di mutuo o dai titoli obbligazionari, 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 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, ad una gestione separata del « Fondo centrale di garanzia per le autostrade », istituito con l'articolo 6 della legge 28 marzo 1968, n. 382, con le modalità previste dall'articolo medesimo.

A tale scopo la dotazione del « Fondo » sarà integrata nei modi previsti dal successivo articolo 9.

Per la gestione separata prevista dal settimo comma del presente articolo il comitato amministrativo del « Fondo », che assumerà la denominazione di « Fondo centrale di ga-

ranzia per le autostrade e per le ferrovie metropolitane », è integrato con un rappresentante degli enti locali e degli enti o società concessionari, designato dagli enti medesimi a seguito di apposita riunione.

La VII Commissione del Senato ha così modificato il sesto comma:

« 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 ».

Pongo in votazione il sesto comma così modificato.

*(È approvato).*

A seguito della modifica testé approvata, l'articolo 6 risulta così formulato:

ART. 6.

*(Garanzia dello Stato)*

I mutui contratti e le obbligazioni emesse ai sensi del primo comma dell'articolo 4 e dell'articolo 5 sono garantiti dallo Stato per l'intero importo dell'investimento complessivo per la realizzazione delle opere risultanti dal piano finanziario, dedotto il valore attuale del contributo statale al tasso previsto dal piano finanziario medesimo.

In relazione alla garanzia prestata dallo Stato a termine del precedente comma si applicano le norme dell'articolo 2 della legge 8 aprile 1954, n. 144.

Le obbligazioni emesse dagli istituti di credito indicati al primo comma dell'articolo 4 in contropartita di mutui accordati per la costruzione di ferrovie metropolitane, sono garantite dallo Stato per il rimborso del capitale ed il pagamento degli interessi.

La garanzia dello Stato prevista dalla presente legge diventa automaticamente operante, su richiesta del creditore o del rappresentante comune degli obbligazionisti, dopo sessanta giorni dalle singole scadenze rateali risultanti dai contratti di mutuo o dai titoli obbligazionari, 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.



V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA POMERIDIANA DEL 19 DICEMBRE 1969

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, ad una gestione separata del « Fondo centrale di garanzia per le autostrade », istituito con l'articolo 6 della legge 28 marzo 1968, n. 382, con le modalità previste dall'articolo medesimo.

A tale scopo la dotazione del « Fondo » sarà integrata nei modi previsti dal successivo articolo 9.

Per la gestione separata prevista dal settimo comma del presente articolo il comitato amministrativo del « Fondo », che assumerà la denominazione di « Fondo centrale di garanzia per le autostrade e per le ferrovie metropolitane », è integrato con un rappresentante degli enti locali e degli enti o società concessionari, designato dagli enti medesimi a seguito di apposita riunione.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

I successivi articoli non sono stati modificati.

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

#### Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge oggi esaminato.

(Segue la votazione).

Comunico i risultati della votazione:

Disegno di legge:

« Disposizioni concernenti la costruzione e l'esercizio di ferrovie metropolitane » (*Modificato dalla VII Commissione permanente del Senato*) (1555-B).

Presenti e votanti . . . . . 26

Maggioranza . . . . . 14

Voti favorevoli . . . . . 26

Voti contrari . . . . . 0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Alessandrini, Amodio, Azimonti, Belci, Bianchi Gerardo, Canestrari, Cebrelli, Dagnino, Damico, Foscarini, Giachini, Guglielmino, Ianniello, Mancini Antonio, Marocco, Maraccini, Merli, Pirastu, Reale Giuseppe, Russo Ferdinando, Salomone, Scianatico, Squicciarini, Tripodi Girolamo, Turnaturi, Zanibelli.

È in congedo:

Molè.

La seduta termina alle 16,40.

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. GIORGIO SPADOLINI

---

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

Dott. ANTONIO MACCANICO

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO