

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XII LEGISLATURA —————

N. 2603

## DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Presidente del Consiglio dei ministri e Ministro del tesoro**

(DINI)

e dal **Ministro dei trasporti e della navigazione**

(CARVALE)

di concerto col **Ministro del bilancio e della programmazione economica**

(ARCELLI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 22 APRILE 1996

---

Conversione in legge del decreto-legge 12 aprile 1996, n. 199,  
recante rifinanziamento di interventi nel settore dei  
trasporti

---

---

*(\*) Già presentato alla Camera dei deputati il 16 aprile 1996 e successivamente trasferito al Senato della Repubblica.*

## INDICE

Relazione .....	<i>Pag.</i>	3
Relazione tecnica .....	»	4
Disegno di legge .....	»	6
Testo del decreto-legge .....	»	7

**ONOREVOLI SENATORI.** - I gravi disagi che le collettività urbane sopportano a causa dei crescenti livelli di congestione del traffico automobilistico di superficie e del conseguente inquinamento atmosferico e acustico, richiedono di intervenire tempestivamente sulle infrastrutturazioni del trasporto pubblico locale, privilegiando le metropolitane e le tramvie veloci, che consentono l'impiego di soluzioni tecnologicamente adeguate ai problemi della mobilità delle persone.

Il CIPE con le delibere del 20 novembre e del 21 dicembre 1995 ha già avviato l'azione pubblica in questo campo, approvando 29 dei 65 progetti di intervento predisposti ai sensi della legge 21 febbraio 1992, n. 211, concernente interventi per l'ammodernamento e lo sviluppo dei sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata e in sede propria.

Al fine di completare il programma di intervento, il Governo ha inserito, fra le finalità del fondo speciale in conto capitale relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione, di cui alla Tabella B della legge 28 dicembre 1995, n. 550 (legge finanziaria per il 1996), un apposito accantonamento di 100 miliardi di lire, destinato al rifinanziamento della legge 26 febbraio 1992, n. 211.

Tenuto conto delle indicazioni del Parlamento e dei sindaci delle città metropolitane, con l'articolo 1 del presente provvedimento si intende utilizzare tale accantonamento per l'erogazione di contributi in conto capitale e in conto interessi a partire dal 1997, in relazione a mutui garantiti dallo Stato, per realizzare programmi di intervento predisposti dalle amministrazioni locali ai sensi dell'articolo 9 della citata legge n. 211.

Si tratta di assicurare il sostegno pubblico ad iniziative per la costruzione di opere infrastrutturali ritenute valide dalla commissione di alta vigilanza prevista dall'articolo 4 del decreto-legge 1 aprile 1995, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 maggio 1995, n. 204, ma non ricomprese tra quelle ammesse dal CIPE al finanziamento a causa dell'esaurimento dei fondi disponibili.

Nella stessa logica si inserisce l'esigenza di integrare gli interventi per il potenziamento e l'ammodernamento delle ferrovie in concessione ed in gestione commissariale governativa, di cui all'articolo 2, comma 3, della legge 22 dicembre 1986, n. 910, che prevedono un coordinamento con le reti di trasporto urbano.

Al fine poi di favorire i complessi adempimenti necessari per la redazione della progettazione esecutiva, e tenendo conto dell'emendamento approvato dal Senato in sede di esame del decreto-legge 29 dicembre 1995, n. 557, nella seduta del 30 gennaio 1996, si dispone un prolungamento del termine per la formulazione di tali progetti, attualmente previsto in novanta giorni dalla data di approvazione dei programmi di intervento.

Nell'articolo 2 viene autorizzata per il biennio 1996 e 1997 la spesa per il funzionamento della commissione di alta vigilanza prevista dal decreto-legge n. 98 del 1995, convertito dalla legge n. 204 del 1995, nel testo integrato dal decreto-legge n. 86 del 1996, di cui si avvale il Ministro dei trasporti e della navigazione per l'assolvimento dei compiti di coordinamento degli interventi contemplati dalle leggi n. 910 del 1986 e n. 211 del 1992.

## XII LEGISLATURA DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

## RELAZIONE TECNICA

## Articolo 1, comma 1

La legge 26 febbraio 1992, n. 211 concernente «Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa», ha, tra l'altro, autorizzato le seguenti spese:

## Articolo 9 - Limiti di impegno trentennali a decorrere dal 1993:

1993	1994	1995
	<i>(in miliardi)</i>	
175	175	175
	50	50
175	225	225

Gli importi sopra indicati sono stati «rimodulati» con la legge finanziaria 1994 (legge n. 538 del 1993) nel seguente modo:

1993	1994	1995	1996
	<i>(in miliardi)</i>		
175	175	175	175
		50	50
175	175	225	225

La necessità di rifinanziare gli interventi di cui all'articolo 9 della legge n. 211 del 1992 - per l'installazione di sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata in sede propria a carattere innovativo finalizzati al miglioramento della mobilità e delle condizioni ambientali delle città metropolitane e dei centri urbani - comporta l'utilizzazione dell'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione determinando il seguente piano finanziario trentennale:

1993	1994	1995	1996	1997	1998
	<i>(in miliardi)</i>				
175	175	175	175	175	175
		50	50	50	50
				100	100
175	175	225	225	325	325

*Articolo 1, comma 3*

I programmi di ammodernamento e potenziamento delle ferrovie in concessione ed in gestione commissariale governativa, che interessano 29 realtà ferroviarie, sono al momento in avanzata fase di esecuzione. Tuttavia il volume di investimenti finanziato (pari a 5.000 miliardi di lire) non è stato sufficiente per la realizzazione di tutti gli interventi necessari e, a tale scopo, più volte negli anni l'Amministrazione interessata aveva richiesto un rifinanziamento.

Ciò in relazione alla circostanza che il finanziamento originario non teneva conto degli oneri per «prezzo chiuso» (articolo 33, comma 4, legge n. 41 del 1986) previsti nelle convenzioni di attuazione degli interventi.

L'urgenza del provvedimento è legata alla circostanza che, allo stato attuale, le convenzioni per l'affidamento in concessione di progettazione ed esecuzione degli interventi sono, per la maggior parte dei casi, in fase di chiusura ed in mancanza di ulteriori fondi non sarà possibile realizzare tutti gli interventi necessari strettamente integrati e coordinati con quelli eseguiti ed in corso.

*Articolo 2*

Il decreto-legge n. 98 del 1995 convertito, con modificazioni, dalla legge n. 204 del 1995, all'articolo 4 dispone che ai membri della commissione di alta vigilanza siano corrisposti compensi complessivi per 300 milioni l'anno.

Tale disposizione non prevede la copertura finanziaria del relativo onere. La disposizione di cui all'articolo 3 del presente provvedimento tende ad individuare la copertura finanziaria per il periodo di due anni dell'onere sopra previsto nella considerazione che per tale periodo la commissione possa esaurire i compiti affidati.

*Articolo 3*

L'articolo 3 al comma 1 prevede che all'onere complessivo per gli interventi previsti dall'articolo 1 si fa fronte mediante riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro e che all'onere previsto dall'articolo 2 si provvede mediante riduzione dello stanziamento iscritto sul capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro.

**DISEGNO DI LEGGE**

---

**Art. 1.**

1. È convertito in legge il decreto-legge 12 aprile 1996, n. 199, recante rifinanziamento di interventi nel settore dei trasporti.

*Decreto-legge 12 aprile 1996, n. 199, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 89 del 12 aprile 1996*

## **Rifinanziamento di interventi nel settore dei trasporti**

### **IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA**

Visti gli articoli 77 e 87 della Costituzione;

Ritenuta la straordinaria necessità ed urgenza di rifinanziare gli interventi di cui all'articolo 9 della legge 26 febbraio 1992, n. 211, per l'installazione di sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata in sede propria a carattere innovativo, finalizzati al miglioramento della mobilità e delle condizioni ambientali delle città metropolitane e dei centri urbani, nonché il potenziamento e l'ammodernamento delle reti ferroviarie di cui all'articolo 3, comma 2, della legge 22 dicembre 1986, n. 910, per la relativa interconnessione con il trasporto urbano;

Ritenuta, altresì, la straordinaria necessità ed urgenza di assicurare il funzionamento della commissione di alta vigilanza sui trasporti rapidi di massa;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 10 aprile 1996;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri e Ministro del tesoro e del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del bilancio e della programmazione economica;

EMANA

il seguente decreto-legge:

#### **Articolo 1.**

*(Rifinanziamento di interventi nel settore dei trasporti)*

1. Per consentire la prosecuzione degli interventi concernenti i sistemi di trasporto rapido di massa di cui alla legge 26 febbraio 1992, n. 211, è autorizzato per l'anno 1997 il limite di impegno trentennale di lire 100 miliardi per le finalità di cui all'articolo 9 della stessa legge n. 211.

2. Al comma 2 dell'articolo 5 della legge 26 febbraio 1992, n. 211, le parole: «Entro novanta giorni» sono sostituite dalle seguenti: «Entro centocinquanta giorni».

3. Per consentire il completamento dei programmi di potenziamento ed ammodernamento delle ferrovie in concessione ed in gestione commissariale governativa di cui all'articolo 2, comma 3, della legge 22 dicembre 1986, n. 910, è autorizzata l'accensione di ulteriori mutui in relazione al limite di impegno decennale di lire 150 miliardi per l'anno 1997, intendendosi conseguentemente elevato il limite di cui al medesimo articolo 2, comma 3.

#### Articolo 2.

*(Compensi per la commissione di alta vigilanza sui trasporti rapidi di massa)*

1. Per il funzionamento della commissione di cui all'articolo 4 del decreto-legge 1° aprile 1995, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 maggio 1995, n. 204, nella composizione integrata dal decreto-legge 26 febbraio 1996, n. 86, è autorizzata la spesa di lire 300 milioni per ciascuno degli anni 1996 e 1997.

#### Articolo 3.

*(Copertura finanziaria)*

1. Al complessivo onere derivante dall'attuazione dell'articolo 1, pari a lire 250 miliardi per ciascuno degli anni 1997 e 1998, si provvede, mediante utilizzo delle proiezioni, per gli anni medesimi, dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1996-1998, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro, per l'anno 1996, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

2. Alla copertura finanziaria dell'onere di cui all'articolo 2, pari a lire 300 milioni per ciascuno degli anni 1996 e 1997, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1996-1998, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1996, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

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

#### Articolo 4.

*(Entrata in vigore)*

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 12 aprile 1996.

SCALFARO

DINI - CARAVALE - ARCELLI

Visto, il Guardasigilli: CAIANIELLO

