SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

8ª COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

127° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI VENERDÌ 31 GENNAIO 1992

Presidenza del Presidente BERNARDI

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

«Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa» **(3217)**, risultante dall'unificazione di un disegno di legge d'iniziativa dei deputati Sanguinetti ed altri e di un disegno di legge d'iniziativa governativa, approvato dalla Camera dei deputati

(Discussione)

PRESIDENTE ..... *Pag.* 2, 3, 6 e *passim*
CONTE, *ministro per i problemi delle aree urbane* ..... 6, 8, 10 e *passim*
MARNIGA *(PSI)* 5, 15
REZZONICO *(DC), relatore alla Commissione* 2, 6, 9
SENESI *(Com.-PDS)* 4, 8, 14

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1150)

I lavori hanno inizio alle ore 10.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

«Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa» (3217), (risultante dall'unificazione di un disegno di legge d'iniziativa dei deputati Sanguinetti e daltri e di un disegno di legge di iniziativa governativa), approvato dalla Camera dei deputati

(Discussione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa», risultante dall'unificazione di un disegno di legge d'iniziativa dei deputati Sanguinetti, Testa Antonio, Lucchesi, Ridi, Bruno Antonio, Dutto, Grippo, Ciocci Lorenzo, Cannelonga, Baghino, Maccheroni, Reina, Cerofolini, Potì, Barbalace, Andæ, Artioli, Salerno, Piermartini, Breda, D'Amato Carlo e Nonne e di un disegno di legge di iniziativa governativa, già approvato dalla Camera dei deputati.

Onorevoli colleghi, poichè i prescritti pareri delle Commissioni 1ª e 5ª non sono ancora pervenuti, propongo di sospendere la seduta.

Poichè non si fanno osservazioni, così resta stabilito.

I lavori vengono sospesi alle ore 10,05 e sono ripresi alle ore 12,15.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, mi auguro che la legislatura possa chiudersi con l'approvazione di questo disegno di legge di grande importanza e lungamente atteso soprattutto nelle aree metropolitane, proprio per i problemi posti dal traffico di superficie e dal relativo inquinamento acustico ed atmosferico.

Prego il senatore Rezzonico di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

REZZONICO, *relatore alla Commissione*. Il problema del trasporto pubblico nelle aree urbane vede con questo disegno di legge un intervento parziale, ma significativo in ordine alla messa a disposizione di risorse finanziarie per quanto concerne due settori particolari, il primo relativo alle metropolitane leggere, il secondo relativo al rifinanziamento della legge n. 910 concernente le ferrovie concesse.

Si prevede che le regioni interessate, su proposta dei singoli comuni, individuino un piano di interventi per la mobilità nell'ambito delle aree urbane e che il Ministero per le aree urbane, di concerto con il Ministro dei trasporti, valuti tali proposte e quindi identifichi nell'ambito dei singoli progetti le opportunità di intervento in fase di applicazione della legge stessa. I programmi di intervento vengono

sottoposti al Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET) per l'approvazione, nonchè per l'individuazione delle eventuali fonti di finanziamento.

Si prevede che entro 90 giorni dalla data di approvazione dei programmi di intervento i soggetti interessati trasmettano al Ministro dei trasporti la progettazione esecutiva distinta per lotti funzionali. Si prevede altresì che sovrintenda a tutta l'impostazione applicativa della legge una commissione di vigilanza composta di 5 membri, integrata con un esperto designato dal comune interessato al progetto stesso, in modo che si possano controllare momento per momento le modalità con cui i singoli finanziamenti si sviluppano. Nel contempo è previsto che sia il Ministero dei trasporti sia il Ministro per i problemi delle aree urbane possano avvalersi, nell'ambito delle rispettive competenze, dell'apporto collaborativo di una organizzazione tecnico-professionale che abbia maturato nello specifico settore significative esperienze di supporto ed assistenza a pubbliche amministrazioni.

Si prevede che l'erogazione dei finanziamenti di competenza statale sia disposta dal Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro per i problemi delle aree urbane. Per le modalità di finanziamento, accanto ai finanziamenti previsti dalla legge finanziaria per il 1993 e per il 1994, è previsto che i soggetti attuatori possano essere autorizzati ad emettere obbligazioni sul mercato interno e internazionale al fine di attivare canali di finaziamento integrativi rispetto ai mutui accesi con la Cassa depositi e prestiti per effetto del finanzialento statale. Si prevede inoltre che vi sia un onere a carico dei soggetti attuatori dei singoli interventi, in modo da creare una sinergia tra mezzi pubblici e privati, cioè mezzi finanziari messi a disposizione dallo Stato e mezzi finanziari messi a disposizione a livello di privati costruttori. I contributi devono essere in misura non superiore al 10 per cento dell'investimento e per una durata massima di trent'anni; i mutui stessi sono garantiti dallo Stato.

Questo per quanto riguarda le metropolitane leggere. All'articolo 10, invece, si prevede che accanto ai citati interventi sia possibile accedere, sempre attraverso il meccanismo dei mutui decennali garantiti dallo Stato, ad interventi per la realizzazione di sistemi ferroviari passanti, di collegamenti ferroviari con aree aeroportuali, espositive ed universitarie di sistemi di trasporto rapido di massa e di programmi urbani integrati. Ciò significa che, nell'ambito del finanziamento previsto, una quota-parte debba essere destinata alle ferrovie concesse per la realizzazione dei passanti ferroviari e dei collegamenti, così come la legge recita.

I mezzi finanziari messi a disposizione sono configurati in 195 miliardi per il 1993 ed ulteriori 195 miliardi per il 1994, come quota di rimborso per capitale e conto interessi in relazione all'accensione dei mutui con la Cassa depositi e prestiti.

Data l'urgenza della situazione in ordine alle difficoltà del sistema dei trasporti locali a livello delle aree metropolitane, auspico l'approvazione del disegno di legge nel testo pervenuto dalla Camera dei deputati, in modo da rendere la legge operante.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

SENESI. Il presente disegno di legge ci giunge in chiusura dell'attività legislativa del Parlamento, dopo che da più parti si sollecitava l'adozione di un provvedimento di questo genere. Che vi sia la necessità di dare vita ad un piano di interventi nelle aree urbane in materia di trasporto rapido di massa non può essere negato da alcuno. Devo sottolineare che come Commissione continuiamo a legiferare in merito ad interventi molto parziali per risolvere i problemi delle grandi aree urbane. Ciò nonostante riteniamo utile che tale disegno di legge prosegua il suo *iter*.

Devo comunque sollevare alcune riserve. In primo luogo, il nostro Gruppo teme che i finanziamenti in parte legati all'attività della Cassa depositi e prestiti possano subire la stessa sorte dei procedimenti previsti per la legge n. 122. Signor Ministro, lei stesso ci ha inviato una relazione da cui emerge che in pratica quasi nessuna grande area urbana ha attivato mutui e attività legati ad interventi per le grandi aree di interscambio e per i parcheggi. Da parte dei comuni mi è stato detto che ciò è per lo più dovuto al blocco che la Cassa depositi e prestiti avrebbe ricevuto circa i finanziamenti per la legge n. 122.

È ovvio che se per il disegno di legge in esame vi sono dei mutui che dovrebbero teoricamente seguire il medesimo percorso, la prima preoccupazione, al di là dell'entità della cifra pur modesta, è quella che possa verificarsi una situazione analoga. La nostra riserva deriva dal fatto che potremmo attivare non soltanto delle aspettative ma anche dei progetti reali per poi subire un arresto.

Per quanto riguarda la seconda parte, posso comprendere lo spirito con cui il Ministro per i problemi delle aree urbane interpreta l'articolo 4 che prevede il potere di iniziativa per la conferenza dei servizi introducendo una modifica della legge n. 142 del 1990. Si riconosce infatti in tale articolo al Ministro per i problemi delle aree urbane il potere di iniziativa per l'applicazione dell'articolo 27 di tale legge. La legge n. 142 deve però ancora essere compiutamente applicata e realizzata.

Sollevo tale questione in piena fede, perchè posso capire la volontà e le buone intenzioni, ma la preoccupazione che mi muove è che tale norma possa interferire a livello locale, ad esempio, sui progetti già avviati. Non vorrei cioè che vi potessero essere delle interruzioni che potrebbero danneggiare la volontà di realizzare le metropolitane. Sono peraltro consapevole che molte amministrazioni comunali sono completamente assenti per quanto concerne gli impegni da affrontare, sia circa i piani di traffico, sia circa i piani dei trasporti. Ci riserveremo comunque, in sede di applicazione della futura legge, di verificare fino a che punto sarà efficace l'articolo 4.

Un altro punto, signor Ministro, su cui noi siamo perplessi è l'articolo 6. Lei sa bene che è un problema già sollevato anche presso l'altro ramo del Parlamento. Ci auguriamo che questa Commissione riesca veramente a snellire le procedure, in modo da non creare «colli di bottiglia» dal punto di vista delle attività svolte dai vigili del fuoco per i compiti attribuiti. Noi preferiamo la strada della rapida iniziativa degli enti locali. Anche presso le regioni i rapporti istituzionali dovranno tener presente che la Commissione di vigilanza svolgerà un ruolo non indifferente in questa materia. Le nostre perplessità rimangono quindi quelle già sollevate presso la Camera dei deputati.

Aspettavamo questo disegno di legge da tempo e, come Gruppo, abbiamo favorito nell'ambito della legge finanziaria la copertura dei capitoli appositi ed abbiamo inoltre dato un grosso contributo affinchè questo avvenisse. Non impediremo pertanto che il provedimento venga approvato. Abbiamo però delle riserve – ripeto – sul ruolo che potranno avere gli enti locali in questa materia.

Naturalmente, prima di esprimere definitivamente il nostro parere, aspettiamo di conoscere le osservazioni della Commissione bilancio, perchè non so se il ritardo deriva anche da osservazioni di merito sul testo. Il parere della 5ª Commissione è importante sia per la copertura che per l'accensione dei mutui, anche considerando le esperienze precenti. Vorrei avere delle assicurazioni dal Ministro perchè conosco l'attesa delle nostre città nei riguardi di una legge del genere.

Ovviamente faremo la nostra parte, ma la preoccupazione è che le scarse risorse attivino pochissime iniziative. Sarebbe interessante sapere se già ora esistono progetti e richieste da parte di alcune grandi città per avere cognizione dei primi effetti del provvedimento. Spero che il Ministro ci vorrà fornire queste indicazioni. Quanto a noi, valuteremo nel merito il nostro voto sul disegno di legge.

MARNIGA. Signor Presidente, voglio molto brevemente esprimere l'apprezzamento su questo disegno di legge presentato in quest'ultimo scorcio di legislatura. Il mio intervento è molto breve anche per favorire una veloce approvazione del disegno di legge.

Parecchie volte in questa Commissione, anche nei mesi scorsi, si è parlato della necessità di approvare un provvedimento i cui scopi e le cui finalità fossero quelle di cercare di risolvere i grossi problemi derivanti dalla congestione ormai insopportabile del traffico nei grossi centri urbani e nelle grosse aree metropolitane, così come individuate dal disegno di legge. Le finalità del provvedimento sono quindi quelle di migliorare il traffico urbano e dei pedoni che mettono a rischio la propria vita non solo per il pericolo di incidenti fisici, ma anche per l'incidenza che l'intensità del traffico ha sulla respirabilità dell'aria; si respira con molta fatica e si ingeriscono sostanze tossiche e nocive. L'altra finalità è quella di portare all'esame del Parlamento anche un piano di interventi organici per avviare a soluzione questi problemi.

Per il Gruppo del Partito socialista italiano questo è un disegno di legge che può rappresentare una risposta concreta a questi problemi e che va nella direzione di favorire l'attuazione di progetti nel settore del trasporto rapido di massa con la realizzazione delle metropolitane leggere, sempre con lo scopo di risolvere, oltre ai problemi delle congestione del traffico, anche quelli dell'inquinamento atmosferico e acustico nelle situazioni più gravi. Nei centri urbani in cui si registrano i maggiori indici di incidentalità, causata ormai dall'impossibilità di consentire un transito regolare dei veicoli, si pone soprattutto l'obiettivo di eliminare alla radice le cause della congestione del trasporto.

Il provvedimento in esame serve anche a stabilire un riequilibrio e una diversa modalità nel sistema dei trasporti in una situazione che evidentemente è ormai troppo sbilanciata sul trasporto su gomma, non tanto per il trasporto pubblico, ma soprattutto per l'eccessiva libertà di

trasporto con mezzi privati, nonchè per l'eccessiva libertà di consentire la sosta indiscriminata degli autoveicoli lungo le strade cittadine, con il conseguente restringimento delle carreggiate e quindi di ulteriore confusione.

Circa l'articolato, riservandomi eventualmente di entrare nel merito durante la discussione degli articoli, credo di dover suggerire alla Commissione di procedere rapidamente, facendo ognuno le proprie osservazioni, ma mantenendo inalterato, per ovvi motivi, il testo che abbiamo oggi al nostro esame.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

REZZONICO, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, non ho nulla da aggiungere alla relazione.

CONTE, *ministro per i problemi delle aree urbane*. Sia il relatore, senatore Rezzonico, sia i senatori Senesi e Marniga hanno motivato le ragioni di questo provvedimento, ragioni che condivido e che non intendo richiamare.

In effetti, la finalità del provvedimento è esemplarmente illustrata dall'articolo 1: trasporti rapidi di massa e tranvie veloci. Per raggiungere questa finalità vengono proposte procedure nuove per il nostro sistema legislativo e un'autonoma copertura finanziaria, prevista nella misura di 175 miliardi nel 1993 e 225 miliardi nel 1994 come limiti di impegno, con l'attivazione di un volume di investimenti di circa 2.500 miliardi. Con le leggi finanziarie successive tale punto, potrà essere integrato normalmente.

L'altra finalità importante si ricollega alla previsione introdotta in sede di esame del disegno di legge finanziaria: mi riferisco all'articolo 10 laddove si prevedono interventi riferiti ai passanti ferroviari, alle ferrovie concesse, ai collegamenti ferroviari con aree aeroportuali, espositive ed universitarie, vale a dire alla possibilità che all'interno delle città si passi a veri e propri interventi di risistemazione urbana. In particolare, vorrei precisare che il riferimento alle aree aeroportuali comprende e non esclude le aree portuali. Da tale quadro emerge una visione del trasporto urbano di massa come strumento di rinnovamento della città, teso a corrispondere alle esigenze di mobilità dei cittadini, alla riorganizzazione dei servizi e alla tutela dell'ambiente e della salute.

Per quanto riguarda le motivazioni del provvedimento, non posso che rifarmi al consenso espresso da tutti i Gruppi politici. La senatrice Senesi, riferendosi alla legge n. 122, ha messo in evidenza che la Cassa depositi e prestiti ha di fatto compresso lo sviluppo dei piani relativi a questa legge dal momento che ne ha contenuto i finanziamenti all'interno dei limiti di spesa per gli enti locali. Alla Cassa depositi e prestiti ed al Ministro del tesoro abbiamo ripetutamente rappresentato una posizione diversa, ritenendo che questo limite di impegno non dovesse essere aggiuntivo e quindi da non computare nel pacchetto fissato per il sistema degli enti locali. Si tratta di una questione ancora non risolta, anche perchè molti comuni non hanno attivato in tempo debito le procedure per l'accensione dei mutui. Speriamo che

quest'anno – e, a dire la verità, mi sembra che ciò stia avvenendo – i comuni procedano in modo più spedito così che la vertenza diventi concreta e si possa far rispettare il principio.

Per quanto riguarda la copertura finanziaria del provvedimento, ricordo che non ci si limita alla previsione dell'indebitamento con la Cassa depositi e prestiti nei limiti generali del sistema degli enti locali, ma che si è anche data la possibilità di alternative di finanziamento, quali il ricorso agli istituti bancari e al mercato intermedio.

Va evidenziato, altresì che il potere sostitutivo, di cui all'articolo 4, è stato introdotto perchè nelle grandi città, in particolare Torino, Milano e Roma, ove sono in corso lavori per i passanti ferroviari e per le metropolitane leggere, bisognerebbe intervenire con un nuovo provvedimento legislativo. Sicchè in carenza di iniziative per gli accordi di programma da parte delle regioni si è prevista la facoltà del Ministro delle aree urbane non di svolgere una attività, appunto, di programma ma di intervenire a sostegno delle iniziative in corso o per dare impulso alle procedure legislative.

Per quanto riguarda poi le perplessità relative all'articolo 6, desidero ribadire che non si tratta di un previsione diretta ad intralciare o a sovrapporre le competenze del sistema degli enti locali, tutt'altro. La commissione di cui si parla all'articolo 6 ha soprattutto compiti di alta sorveglianza sull'intero sistema, invece che sui singoli lavori. L'organo è presieduto da un magistrato e vuole corrispondere alle esigenze di snellimento e di sostegno delle attività degli enti locali. È prevista altresì la facoltà per il Ministro dei trasporti e per quello delle aree urbane di avvalersi di strutture tecnico-professionali di supporto: anche in questo caso si tratta di iniziative volte non a sostituirsi al sistema degli enti locali, ma a sostenerlo. L'articolo probabilmente è stato interpretato in modo non conforme alle finalità oggettive dell'intero provvedimento.

In conclusione voglio ricordare che la copertura finanziaria è stata individuata dal Ministero dei tesoro e condivisa all'unanimità dalla Camera dei deputati. Anche la Commissione di merito aveva individuato un altro tipo di copertura, ma il Ministero del tesoro ha indicato la sua proposta come condizione per approvare in sede legislativa il disegno di legge.

Credo che il provvedimento in esame corrisponde alle esigenze delle nostre città letteralmente occupate da un traffico ormai non più controllabile e ridotte ad una viabilità precaria anche dal punto di vista sanitario. Confido pertanto nell'approvazione da parte della Commissione.

PRESIDENTE. È pervenuto dalla Commissione affari costituzionali il seguente parere: «La Commissione, esaminato il disegno di legge in titolo, esprime, per quanto di competenza, parere favorevole.

Si evidenzia comunque che, in sede di attuazione, occorrerà evitare che l'individuazione degli enti locali che possono avvalersi dei benefici della legge risulti demandata al Governo.

Appare inoltre costituzionalmente scorretta la formulazione dell'articolo 1, comma 2, che, in caso di inadempimento regionale, affida al Ministro per i problemi delle aree urbane il compito di individuare i comuni interessati agli interventi. Alle regioni spetta infatti la potestà

legislativa in materia di trasporti, e non può farsi luogo a un potere sostitutivo del Ministro sulla base della pura e semplice scadenza del termine.

Si segnala infine l'opportunità di coordinare le previsioni del disegno di legge con le disposizioni contenute nella legge n. 142 del 1990, recante il nuovo ordinamento delle autonomie locali».

CONTE, *ministro per i problemi delle aree urbane*. La principale osservazione del parere della Commissione affari costituzionali riguarda il potere sostitutivo previsto dal comma 2 dell'articolo. Nel caso di inerzia da parte delle regioni nell'attività di programmazione, interviene il Ministro delle aree urbane, d'intesa col Ministro dei trasporti. Ho già osservato che non si tratta dell'esercizio di potere legislativo, poichè il programma andrà formulato sulla base del piano nazionale o regionale dei trasporti o comunque su una proposta della regione interessata. Qualora questa non eserciti la sua facoltà, si autorizza il Ministro a sostituirsi.

PRSIDENTE. È stato presentato il seguente ordine del giorno:

«La 8ª Commissione permanente del Senato, impegna il Governo ad operare per inserire, tra le aree destinatarie dei benefici di cui all'articolo 1 del disgno di legge sugli interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa, l'area dello Stretto con le città di Messina e Reggio Calabria, secondo le consolidate scelte politiche e legislative di cui ai commi 14 e 15 dell'articolo 13 della legge 11 marzo 1988, n. 67, al comma 1 dell'articolo 6, della legge 24 marzo 1989, n. 122 e alla tabella B allegata alla legge 31 dicembre 1991, n. 415».

0/3217/8/1 ANDÒ, MARNIGA, REZZONICO, SENESI, ULIANICH, BERNARDI

CONTE, *ministro per i problemi delle aree urbane*. Il Governo può accogliere come raccomandazione l'ordine del giorno, nel rispetto delle procedure di cui all'articolo 1 circa le competenze delle regioni e il piano nazionale dei tasporti.

PRESIDENTE. Ascoltato il parere del Governo, i presentatori intendono insistere sulla votazione dell'ordine del giorno?

SENESI. Non insistiamo, signor Presidente.

PRESIDENTE. Poichè non è ancora pervenuto il parere della 5ª Commissione, siamo costretti a sospendere i nostri lavori in attesa appunto che tale parere ci venga trasmesso.

(*I lavori vengono sospesi alle ore 12,45, sono ripresi alle ore 13,55*).

PRESIDENTE. Do ora lettura del parere trasmesso dalla 5ª Commissione permanente:

«La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato il disegno di legge, per quanto di propria competenza, dichiara

all'unanimità la propria contrarietà sull'articolo 6 e invita la Commssione di merito a modificare tale articolo o comunque ad impegnare il Governo a non prevedere compensi, con esclusione dei rimborsi spese, per i membri della Commissione di vigilanza che già svolgono mansioni nella pubblica amministrazione. Per quanto concerne poi l'attività di supporto sempre prevista dall'articolo 6, la Commissione fa presente che si può utilizzare lo *staff* tecnico della Banca Europea degli investimenti, che ha finanziato negli ultimi anni i maggiori progetti in materia di metropolitane e ferrovie leggere in Europa: ove la BEI non fosse disponibile, la Commissione invita quella di merito affinchè preveda la possibilità di rivolgersi ad organismi internazionali, dato che in Italia i limitati investimenti effettuati ed i legami con le aziende produttrici di sistemi di trasporto sconsigliano di avvalersi delle società di consulenza nazionali.

La Convenzione di cui all'articolo 6, il cui costo è pari a 15 miliardi per il 1993, deve coprire tutta l'attività di assitenza e sorveglianza per tutti gli investimenti finanziati con il disegno di legge in titolo.

Dichiara poi di non aver nulla da osservare sugli altri articoli».

Come vedete, onorevoli colleghi, vi è un'osservazione importante della Commissione bilancio di cui non possiamo non tener conto. Non si tratta però, a mio avviso, di un'osservazione vincolante, cioè condizionante per l'approvazione del disegno di legge. Non avendo infatti invocato l'articolo 81 della Costituzione sulla copertura finanziaria, o condizionato ad esso l'approvazione del disegno di legge, ritengo sia una osservazione da considerare in tutta la sua importanza, ma credo allo stesso tempo che la Commissione possa esaminare il disegno di legge e, ove lo ritenga, anche approvarlo nella stesura pervenuta dalla Camera dei deputati.

REZZONICO, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, in relazione all'osservazione formulata dalla Commissione bilancio, debbo fare rilevare, per l'opportuna conoscenza di tutti, che l'articolo 6 prevede la commissione di vigilanza e la possibilità di avvalersi di «un'organizzazione tecnico-professionale che abbia maturato nello specifico settore significative esperienze di supporto ed assistenza a pubbliche amministrazioni». Tenendo conto del fatto che all'interno di questo sistema sono previsti finanziamenti alle ferrovie concesse nell'ambito di applicazione della legge n. 910 del 1986, e che è già stato attivato un identico meccanismo che prevede la possibilità per la Commissione di vigilanza di procedere all'armonizzazione tecnica di queste diverse realtà che già stanno operando in ordine all'utilizzazione dei 5.000 miliardi e che potrebbero avere titolo per questo settore delle ferrovie concesse, trattandosi di finanziamenti supplettivi della legge precedente, a continuare nella stessa opera, ritengo che questo profilo rende accoglibile l'osservazione della 5ª Commissione e anche praticabile in tempi brevi la possibilità di utilizzo di queste strutture già in essere, senza doversi avvalere in altre strutture, anche a livello internazionale. Per il resto non ho nulla da osservare e quindi invito all'approvazione del disegno di legge.

CONTE, *ministro per i problemi delle aree urbane*. Signor Presidente, Lei faceva rilevare che il parere della 5ª commissione non contiene alcun rilievo sulla copertura finanziaria. I consigli espressi attengono al merito della legge, quindi ad argomenti di competenza della Commissione trasporti. Naturalmente sono consigli che vengono da una fonte autorevole, ma non si tratta di condizioni: sono inviti che possono valere in termini di valutazione politica. Ne terremo conto per quanto possibile.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame e alla votazione degli articoli. Ne do lettura:

Art. 1.

1. Ai fini dello sviluppo del trasporto pubblico nelle aree urbane e per favorire l'installazione di sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata in sede propria e di tramvie veloci, a contenuto tecnologico innovativo atti a migliorare in tali aree la mobilità e le condizioni ambientali, possono avvalersi dei benefici previsti dalla presente legge le città metropolitane, nonchè i comuni individuati, su proposta delle regioni interessate, dal Ministro per i problemi delle aree urbane, di concerto con il Ministro dei trasporti, sulla base delle indicazioni del piano generale dei trasporti e, ove esistenti ed aggiornati, dei piani regionali dei trasporti.

2. Qualora le regioni non formulino le proposte di cui al comma 1 entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, i comuni possono essere individuati dal Ministro per i problemi delle aree urbane, di concerto con il Ministro dei trasporti, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano.

È approvato.

Art. 2.

1. Gli enti locali di cui all'articolo 1, per la realizzazione e la gestione, anche disgiunte, dei programmi di interventi di cui alla presente legge, possono avvalersi di società costituite ai sensi dell'articolo 22 della legge 8 giugno 1990, n. 142, ovvero delle società di cui all'articolo 2 della legge 15 dicembre 1990, n. 385, nonchè di aziende e società già concessionarie di reti metropolitane a guida vincolata.

È approvato.

Art. 3.

1. Gli enti locali interessati predispongono i piani di intervento corredati da analisi comparative costi-benefici definendo, ove necessario, accordi di programma con le amministrazioni ed i soggetti

interessati, ai sensi dell'articolo 27, commi 1, 2, 3, 4, 5 e 6, della legge 8 giugno 1990, n. 142. I programmi di interventi e gli accordi di programma devono, tra l'altro:

a) essere corredati dalla progettazione di massima, dallo studio di valutazione di impatto ambientale e dal piano economico-finanziario volto ad assicurare l'equilibrio finanziario, che deve, tra l'altro, indicare l'investimento complessivo ivi compresi gli oneri finanziari, i costi di manutenzione delle infrastrutture e degli impianti, i costi di gestione, i prevedibili proventi vari, i proventi dell'esercizio calcolati sulla base delle tariffe definite per conseguire l'equilibrio del piano economico-finanziario medesimo nonchè gli investimenti privati ed i finanziamenti pubblici derivanti da leggi statali e regionali e da impegni di bilancio comunale;

b) indicare i tempi previsti per l'acquisizione delle aree, per la realizzazione degli interventi e per la fornitura del materiale rotabile;

c) stabilire le modalità specifiche di integrazione con le altre reti di trasporto pubblico e la loro eventuale ristrutturazione in funzione del nuovo sistema.

È approvato.

Art. 4.

1. In carenza di tempestive iniziative dei soggetti competenti di cui all'articolo 3, il Ministro per i problemi delle aree urbane esercita il potere di iniziativa di cui all'articolo 27 della legge 8 giugno 1990, n. 142, per promuovere la definizione di interventi, anche ricadenti nell'ambito di programmi già in corso di esecuzione, per la realizzazione, l'ammodernamento e l'ampliamento di sistemi di trasporto rapido di massa a guida vincolata in sede propria anche ad automazione integrale, ivi compresi i connessi sistemi attrezzati di interscambio nonchè l'acquisizione del relativo materiale rotabile, con esclusione delle spese relative ad opere già realizzate.

È approvato.

Art. 5.

1. I programmi di interventi e gli accordi di programma di cui agli articoli 1, 2, 3 e 4 sono trasmessi, previo parere della Commissione di cui all'articolo 6, al Ministro per i problemi delle aree urbane il quale, di concerto con il Ministro dei trasporti, li sottopone al Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET) per l'approvazione nonchè per l'individuazione delle eventuali fonti di finanziamento a carico dello Stato e per la determinazione delle quote delle disponibilità di cui all'articolo 9 da destinare annualmente ai singoli interventi.

2. Entro novanta giorni dalla data di approvazione dei programmi di interventi, i soggetti interessati trasmettono al Ministro dei trasporti la progettazione esecutiva, distinta per lotti funzionali, delle opere e degli interventi ammessi a finanziamento ai sensi del comma 1, ai fini degli

adempimenti approvativi di cui all'articolo 2 della legge 29 dicembre 1969, n. 1042, e all'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753. La Commissione di cui all'articolo 10 della legge 2 agosto 1952, n. 1221, come integrata ai sensi del citato articolo 2 della legge n. 1042 del 1969, è, nel caso specifico, ulteriormente integrata da un rappresentante della Direzione generale della protezione civile e dei servizi antincendi del Ministero dell'interno e da un rappresentante del Ministro per i problemi delle aree urbane.

È approvato.

Art. 6.

1. Ferme restando le competenze di cui al testo unico delle disposizioni di legge per le ferrovie concesse all'industria privata, le tramvie a trazione meccanica e gli automobili, approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, e successive modificazioni, ai fini dell'attuazione degli interventi di cui alla presente legge e per l'esercizio delle competenze di alta sorveglianza sulla esecuzione di lavori, è costituita una Commissione di vigilanza, composta da cinque membri, nominata, d'intesa tra loro, dal Ministro dei trasporti e dal Ministro per i problemi delle aree urbane, integrata con un esperto designato dal comune interessato al progetto. Fanno parte della Commissione: un consigliere di Stato o un avvocato dello Stato, con funzioni di presidente, due membri in rappresentanza del Ministro dei trasporti e due membri in rappresentanza del Ministro per i problemi delle aree urbane. Per tutte le attività di supporto tecnico-amministrativo, il Ministro dei trasporti ed il Ministro per i problemi delle aree urbane possono avvalersi, nell'ambito delle rispettive competenze, dell'apporto collaborativo di una organizzazione tecnico-professionale che abbia maturato nello specifico settore significative esperienze di supporto ed assistenza a pubbliche amministrazioni. Per le finalità di cui al presente articolo è autorizzata la spesa di lire 15 miliardi per il 1993.

È approvato.

Art. 7.

1. L'erogazione dei finanziamenti di competenza statale di cui all'articolo 9 è disposta dal Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro per i problemi delle aree urbane, ed è subordinata alle approvazioni di cui all'articolo 5, comma 2, nonchè alla dimostrata disponibilità delle altre fonti di finanziamento, con riferimento anche ai singoli lotti funzionali.

È approvato.

Art. 8.

1. I soggetti attuatori sono autorizzati, anche in deroga ai limiti di cui all'articolo 2410 del codice civile, ad emettere obbligazioni sul

mercato interno ed internazionale, previa approvazione del Ministro del tesoro e con eventuale previsione di un periodo di preammortamento. Gli istituti di credito e le banche di cui all'articolo 5, primo comma, lettere *a)*, *b)* ed *e)*, del regio decreto-legge 12 marzo 1936, n. 375, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 marzo 1938, n. 141, e successive modificazioni, sono autorizzati, anche in deroga alle disposizioni statutarie, ad assumere le obbligazioni di cui al presente comma.

2. I mutui di cui all'articolo 9 e le obbligazioni emesse dai soggetti attuatori sono garantiti dallo Stato per il rimborso del capitale ed il pagamento degli interessi. Gli eventuali oneri derivanti dalla operatività della garanzia statale sono imputati, previa autorizzazione del Ministro del tesoro, alla gestione separata del Fondo centrale di garanzia per le autostrade e le ferrovie metropolitane che vi provvede utilizzando il saldo netto, accertato al 1° gennaio di ciascun anno, delle disponibilità finanziarie ad esso affluite, ivi comprese quelle derivanti dai rimborsi di cui all'articolo 15 della legge 12 agosto 1982, n. 531, e successive modificazioni.

È approvato.

Art. 9.

1. Per la realizzazione degli interventi previsti dagli articoli 1, 2, 3 e 4 della presente legge, possono essere corrisposti contributi, in misura non superiore al 10 per cento dell'investimento, per la durata massima di trenta anni, in relazione ad operazioni di mutuo contratte dagli enti locali e dai soggetti attuatori, a decorrere dal secondo semestre dell'anno 1992, con la Cassa depositi e prestiti, con istituti di credito abilitati ai sensi della normativa vigente ovvero con istituti di credito esteri. A tal fine sono autorizzati limiti di impegno trentennali di lire 175 miliardi per l'anno 1993 e di ulteriori 50 miliardi per l'anno 1994.

È approvato.

Art. 10.

1. Gli enti indicati all'articolo 8 della legge 15 dicembre 1990, n. 385, e gli altri enti interessati sono autorizzati ad accendere mutui decennali, garantiti dallo Stato, per la realizzazione delle finalità indicate al medesimo articolo 8, nonchè per la realizzazione di sistemi ferroviari passanti, di collegamenti ferroviari con aree aeroportuali, espositive ed universitarie, di sistemi di trasporto rapido di massa e di programmi urbani integrati. A tal fine gli enti interessati sono tenuti a presentare domanda, sulla base dei relativi progetti, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

2. Il CIPET, su proposta del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro per i problemi delle aree urbane, approva il piano di riparto delle risorse e concede, per i singoli interventi, contributi in misura pari agli oneri per capitale ed interessi derivanti dall'ammortamento dei mutui.

3. Le modalità per la concessione e l'erogazione dei contributi sono stabilite dal Ministro del tesoro, su proposta del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro per i problemi delle aree urbane.

4. Per l'erogazione dei contributi in conto capitale ed in conto interessi previsti dal presente articolo sono autorizzati limiti di impegno decennali di lire 195 miliardi per l'anno 1993 e di ulteriori 155 miliardi per l'anno 1994.

È approvato.

Art. 11.

1. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 6, pari a lire 15 miliardi per l'anno 1993, si provvede mediante parziale utilizzo della proiezione per il medesimo anno dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1992-1994, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1992, all'uopo utilizzando quota dell'accantonamento «Concorso dello Stato per gli oneri sostenuti dagli enti locali, dalle ferrovie in concessione e in gestione governativa e da consorzi pubblici per il servizio dei mutui accesi per la costruzione dei sistemi ferroviari passanti e aeroportuali e di collegamento ferroviario con aree aeroportuali ed espositive, nonchè trasporti rapidi di massa e programmi integrati urbani (limiti di impegno)».

2. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 9, pari a lire 175 miliardi per l'anno 1993 e a lire 225 miliardi per l'anno 1994, si provvede mediante utilizzo delle proiezioni per gli anni medesimi dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1992-1994, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1992, all'uopo utilizzando l'accantonamento «Istituzione di un fondo per interventi nel settore dei trasporti rapidi di massa, nel settore del traffico e per il risanamento urbano (limiti di impegno)».

3. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 10, pari a lire 195 miliardi per l'anno 1993 e a lire 350 miliardi per l'anno 1994, si provvede mediante parziale utilizzo delle proiezioni per gli anni medesimi dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1992-1994, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1992, all'uopo utilizzando quota dell'accantonamento «Concorso dello Stato per gli oneri sostenuti dagli enti locali, dalle ferrovie in concessione ed in gestione governativa e da consorzi pubblici per il servizio dei mutui accesi per la costruzione dei sistemi ferroviari passanti e aeroportuali e di collegamento ferroviario con aree aeroportuali ed espositive, nonchè trasporti rapidi di massa e programmi integrati urbani (limiti di impegno)».

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

È approvato.

Passiamo alla votazione finale.

SENESI. Signor Presidente, le perplessità avanzate dal punto di vista costituzionale dalla 1ª Commissione permanente e le altre

formulate dalla Commissione bilancio non fanno che rafforzare quelle da noi espresse in discussione generale. Per questa ragione il Gruppo comunista PDS si astiene nella votazione finale del disegno di legge. Ci auguriamo comunque che i rilievi della 5ª Commissione possano essere tenuti presenti dal Governo in sede di attuazione della legge.

PRESIDENTE. A nome del Gruppo democratico cristiano, annuncio il voto favorevole, ma voglio anch'io rimarcare che le osservazioni delle Commissioni bilancio ed affari costituzionali sono meritevoli di attenzione da parte del Governo. È vero che è competenza della Commissione di merito decidere come utilizzare gli stanziamenti, ma è anche vero che la Commissione bilancio ha il dovere, in un più ampio quadro di politica economica, di richiamare l'attenzione su una maggiore austerità della spesa.

MARNIGA. Annuncio il voto favorevole dei senatori socialisti.

CONTE, *ministro per i problemi delle aree urbane*. Desidero confermare che le osservazioni pervenute dalle Commissioni affari costituzionali e bilancio del Senato saranno tenute nella dovuta considerazione da parte del Governo.

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

È approvato.

I lavori terminano alle ore 14,05.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOTT.SSA MARISA NUDDA