

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 848

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

DELRIO, SERRACCHIANI, PIZZETTI

Disposizioni per il potenziamento e lo sviluppo dei sistemi di trasporto rapido di massa

Presentata il 2 luglio 2018

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presente proposta di legge si muove nel solco del lavoro compiuto dal Governo nella XVII legislatura in materia di infrastrutture in generale, e di trasporto su ferro in particolare, che si è caratterizzato per aver posto al centro della propria azione i fabbisogni dei cittadini e delle imprese, concependo le infrastrutture come strumento per soddisfare la domanda di mobilità di passeggeri e merci e per connettere le aree del Paese attraverso interventi utili allo sviluppo economico e al tempo stesso proporzionati ai bisogni.

L'allegato al Documento di economia e finanza (DEF) 2017, dal titolo « Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture », approvato un anno fa, ha individuato i fabbisogni infrastrutturali del nostro Paese fino al 2030, fondandoli su due pilastri ritenuti fondamentali: la centralità

della pianificazione strategica, cioè l'individuazione delle reti infrastrutturali — ferroviarie, stradali, portuali, aeroportuali e di mobilità ciclabile turistica — necessarie per connettere le diverse aree del Paese, e la valutazione *ex ante* delle opere, ovvero la considerazione dei costi e dei benefici delle singole infrastrutture.

Del resto anche gli innovativi strumenti strategici e tecnici introdotti dal codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 (cosiddetto nuovo codice degli appalti) — come le linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche, il piano generale dei trasporti e della logistica, il documento pluriennale di pianificazione — si sono mossi in questa duplice direzione.

Obiettivo della presente proposta di legge è dunque quello di sviluppare e potenziare gli interventi nel settore del trasporto ra-

pido di massa, istituendo un nuovo e autonomo fondo nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con una dotazione di 1.000 milioni di euro annui, fino al 2033, e disciplinando altresì una procedura trasparente, con una tempistica definita, per l'accesso a queste risorse, sulla base di requisiti soggettivi e oggettivi definiti e con un'indicazione specifica dei criteri che verranno utilizzati per la valutazione delle diverse domande di finanziamento degli interventi.

L'articolo 1 della presente proposta di legge definisce dunque le finalità dell'intervento normativo e istituisce allo scopo un nuovo fondo per il potenziamento e lo sviluppo dei sistemi di trasporto rapido di massa, stabilendo, al comma 2, che entro il 31 ottobre di ciascun anno i soggetti definiti dal successivo articolo 2 potranno presentare domanda di accesso a queste risorse secondo le modalità stabilite dalla legge.

L'articolo 2 stabilisce che possono presentare domanda di accesso ai finanziamenti, di cui all'articolo 1, le città metropolitane e i comuni capoluogo delle città metropolitane, i comuni capoluogo di regione e i comuni con oltre 100.000 abitanti. Esclusivamente in presenza di interventi volti a risolvere gravi criticità per la mobilità pubblica, relativamente al trasporto rapido di massa, compreso il materiale rotabile, possono altresì presentare domanda per l'accesso al finanziamento i comuni che singolarmente, o in convenzione con altri comuni, abbiano un numero di abitanti non inferiore a 80.000.

L'articolo 3, comma 1, delimita l'ambito oggettivo degli interventi che possono essere proposti – potenziamento e valorizzazione delle linee metropolitane, tranviarie e filoviarie esistenti, realizzazione di nuove linee metropolitane, tranviarie e filoviarie ed estensione e implementazione della rete di trasporto rapido di massa, anche con sistemi ad impianti fissi di tipo innovativo, rinnovo del parco veicolare esistente – mentre il comma 2 indica la documentazione

che i soggetti richiedenti devono presentare a pena di irricevibilità della domanda.

L'articolo 4 indica una serie accurata di elementi di valutazione sulla base dei quali saranno esaminate le domande e verrà predisposto il piano di riparto delle risorse. Il piano di riparto sarà predisposto con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti da adottarsi previa intesa in sede di Conferenza unificata, al fine di garantire l'opportuno coinvolgimento dei comuni interessati e il puntuale rispetto di eventuali competenze concorrenti regionali.

Gli articoli 5 e 6 introducono le necessarie norme di copertura: l'articolo 5 finanzia il Fondo per il potenziamento e lo sviluppo dei sistemi di trasporto rapido di massa, di cui all'articolo 1, per 1.000 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2019 al 2033, a valere sulle maggiori risorse derivanti da interventi di razionalizzazione e revisione della spesa pubblica; mentre l'articolo 6, al fine di sostenere parte dei costi di esercizio conseguenti agli interventi nel settore dei sistemi del trasporto rapido di massa, prevede un incremento dello stanziamento a favore del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, nelle regioni a statuto ordinario, di 100 milioni a decorrere dal 2023, di ulteriori 100 milioni a decorrere dal 2024, di ulteriori 200 milioni a decorrere dal 2025 e di ulteriori 200 milioni a decorrere dal 2026 e prevede che tale incremento sia coperto con un aumento della percentuale del prelievo erariale unico sugli apparecchi di cui all'articolo 110, comma 6, lettera *b*), del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, di cui al regio decreto n. 773 del 1931, che a decorrere dal 1° gennaio 2019 passerà dal 6 per cento all'8 per cento.

L'articolo 7, infine, reca una norma transitoria concernente i termini di presentazione delle domande in fase di prima attuazione, mentre l'articolo 8 disciplina l'entrata in vigore della legge.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Finalità).

1. Al fine di potenziare gli interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa, compreso il materiale rotabile, è istituito nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il Fondo per il potenziamento e lo sviluppo dei sistemi di trasporto rapido di massa, con una dotazione di 1.000 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2019 al 2033.

2. Entro il 31 ottobre di ciascun anno i soggetti di cui all'articolo 2 possono presentare istanza per accedere alle risorse del Fondo di cui al comma 1, secondo le modalità stabilite dalla presente legge.

ART. 2.

(Soggetti che possono presentare istanza di accesso al contributo).

1. Possono presentare domanda per l'accesso ai finanziamenti di cui all'articolo 1 le città metropolitane e i comuni capoluogo delle città metropolitane, i comuni capoluogo di regione e i comuni con oltre 100.000 abitanti.

2. Esclusivamente in presenza di interventi volti a risolvere gravi criticità per la mobilità pubblica, relativamente al trasporto rapido di massa, compreso il materiale rotabile, possono altresì presentare domanda, per l'accesso ai finanziamenti di cui all'articolo 1, i comuni che abbiano un numero di abitanti non inferiore a 80.000, singolarmente o congiuntamente con altri comuni con i quali abbiano stipulato una convenzione per la gestione dei servizi di trasporto pubblico, ai sensi dell'articolo 30 del testo unico di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267.

ART. 3.

(Requisiti per la presentazione della domanda).

1. Possono essere ammessi ai finanziamenti di cui all'articolo 1 esclusivamente

gli interventi proposti dai soggetti di cui all'articolo 2 che abbiano ad oggetto:

a) il potenziamento e la valorizzazione delle linee metropolitane, tranviarie e filoviarie esistenti;

b) la realizzazione di nuove linee metropolitane, tranviarie e filoviarie e l'estensione e l'implementazione della rete di trasporto rapido di massa, anche con sistemi a impianti fissi o in sede isolata di tipo innovativo;

c) il rinnovo e il miglioramento del parco veicolare.

2. Le istanze di finanziamento devono contenere, a pena di irricevibilità delle stesse:

a) con riferimento agli interventi di cui alle lettere *a)* e *b)* del comma 1, un progetto di fattibilità, redatto ai sensi dell'articolo 23 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, tenendo conto delle Linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche nei settori di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di cui al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 16 giugno 2017, n. 300, o, se disponibile, il progetto definitivo;

b) con riferimento agli interventi di cui alle lettere *a)* e *b)* del comma 1, un piano economico-finanziario, da cui risulti che i costi di gestione del servizio e dell'infrastruttura siano coperti per almeno il 35 per cento dai proventi derivanti dai rientri tariffari e che la residua quota sia coperta dalla regione o dall'ente beneficiario del contributo, prioritariamente mediante il riordino dei servizi conseguenti all'attivazione della nuova infrastruttura;

c) con riferimento agli interventi di cui alla lettera *c)* del comma 1, il progetto definitivo, qualora disponibile, o il capitolato prestazionale, e la documentazione che attesti l'esigenza del rinnovo in termini di vetustà dei rotabili o di miglioramento in relazione all'incremento della domanda di trasporto compatibilmente con le capacità dell'infrastruttura;

d) una relazione che dimostri la coerenza dell'intervento con il Piano generale dei trasporti e della logistica di cui all'articolo 201 del codice dei contratti pubblici, di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, ove redatto, e con l'allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza, e la convenienza della realizzazione dell'intervento, anche alla luce dei criteri di valutazione di cui all'articolo 4 della presente legge;

e) con riferimento agli interventi di cui alla lettera a) del comma 1, un'analisi costi-efficacia, ai sensi di quanto previsto dal citato decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 300 del 2017, o un'analisi *multicriteria* ove non già disponibile nel progetto;

f) con riferimento agli interventi di cui alla lettera b) del comma 1, un'analisi costi-benefici, ove non già disponibile;

g) con riferimento agli interventi di cui alle lettere a) e b) del comma 1, l'indicazione degli strumenti di pianificazione in cui è inserito l'intervento, a tale fine intendendosi: per i comuni, i piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS) e, per le città metropolitane, i piani strategici metropolitani e i PUMS; nel caso di mancata adozione dei PUMS da parte delle città metropolitane, si intendono i PUMS del comune capoluogo;

h) con riferimento agli interventi di cui alle lettere a) e b) del comma 1, eventuale documentazione a supporto dell'avvenuto dibattito pubblico sull'intervento e della condivisione in merito alla sua realizzazione;

i) il cronoprogramma della attività connesse all'attuazione dell'intervento, con evidenza della ripartizione della spesa per anno, nonché attestazione dei pareri, nulla osta e approvazioni già acquisiti;

l) eventuale disponibilità di cofinanziamenti a fondo perduto o con finanza di progetto.

ART. 4.

(Criteri per l'esame delle domande).

1. Entro tre mesi dalla scadenza del termine per la presentazione delle istanze di cui all'articolo 1, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, nel rispetto di quanto previsto dal citato decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 16 giugno 2017, n. 300, e previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, predispone un piano di riparto delle risorse sulla base dei seguenti elementi di valutazione dell'intervento:

a) coerenza con gli strumenti di programmazione per gli interventi di cui all'articolo 3, comma 1, lettere a) e b);

b) rispondenza alle esigenze di mobilità e benefici in materia di riequilibrio tra trasporto pubblico e privato;

c) efficacia nella risoluzione di questioni oggetto di procedura di infrazione da parte dell'Unione europea in materia ambientale, con particolare riguardo alla direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2008, in materia di qualità dell'aria;

d) effetti in materia di risparmio energetico e di riduzione delle incidentalità;

e) redditività economico-sociale;

f) fattibilità tecnico-economica;

g) sostenibilità finanziaria gestionale e amministrativa, connessa allo stato di avanzamento del progetto e dell'*iter* procedurale di approvazione;

h) possibilità di realizzazione in tempi certi, connessa al grado di elaborazione e condivisione del progetto;

i) eventuale disponibilità di cofinanziamenti a fondo perduto o con finanza di progetto.

ART. 5.

(Copertura finanziaria).

1. Agli oneri derivanti dall'articolo 1, pari a 1.000 milioni di euro per ciascuno

degli anni dal 2019 al 2033, si provvede a valere sulle maggiori risorse derivanti da appositi interventi di razionalizzazione e revisione della spesa pubblica. A tal fine, entro il 31 dicembre 2018 sono adottati provvedimenti regolamentari e amministrativi di razionalizzazione e di revisione della spesa pubblica tali da assicurare minori spese per 1.000 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2019 al 2033.

ART. 6.

(Misure a sostegno dei costi di esercizio degli interventi nel settore dei sistemi del trasporto rapido di massa).

1. Al fine di sostenere parte dei costi di esercizio conseguenti agli interventi nel settore dei sistemi del trasporto rapido di massa, autorizzati secondo quanto previsto dall'articolo 4, comma 1, della presente legge, la dotazione del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, nelle regioni a statuto ordinario, di cui all'articolo 16-*bis* del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, è incrementata di 100 milioni di euro a decorrere dal 2023, di ulteriori 100 milioni di euro a decorrere dal 2024, di ulteriori 200 milioni di euro a decorrere dal 2025 e di ulteriori 200 milioni di euro a decorrere dal 2026. Agli oneri derivanti dal presente comma si provvede con le maggiori entrate derivanti dalla disposizione di cui al comma 2.

2. A decorrere dal 1° gennaio 2019 la percentuale del prelievo erariale unico sugli apparecchi di cui all'articolo 110, comma 6, lettera *b*), del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, di cui al regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, come rideterminata dall'articolo 6, comma 1, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, è fissata in misura pari all'8 per cento dell'ammontare delle somme giocate.

ART. 7.

(Norma transitoria).

1. Ai fini della presentazione dell'istanza per l'accesso alle risorse del Fondo

di cui all'articolo 1, in sede di prima attuazione il termine di cui al medesimo articolo 1 è stabilito nel centottantesimo giorno dalla data di entrata in vigore della presente legge.

ART. 8.

(Entrata in vigore).

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

