

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

58.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 7 APRILE 1971

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **BIANCHI GERARDO**

INDICE

	PAG.		PAG.
Congedo:		MANCINI ANTONIO	544
PRESIDENTE	541	MONACO	544
Commemorazione del ministro Mannironi:		QUERCI, <i>Relatore</i>	543, 545
PRESIDENTE	541	ZUCCHINI	544
CENGARLE, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	542	Votazione segreta:	
Proposta di legge (Discussione e rinvio):		PRESIDENTE	547
Senatori TRABUCCHI e FORMICA: Concessione di contributi per investimenti alle aziende pubbliche di trasporto (<i>Approvata dalla VII Commissione permanente del Senato</i>) (3212)	542		
PRESIDENTE	542, 543		
AZIMONTI, <i>Relatore</i>	542		
CENGARLE, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	542		
ZUCCHINI	542		
Disegno di legge (Discussione e approvazione):			
Autorizzazione di un'ulteriore spesa per la costruzione della ferrovia metropolitana di Roma da piazza Risorgimento a Termini e ad Osteria del Curato (3230)	543		
PRESIDENTE	543, 544, 545, 546		
AZIMONTI	545		
CENGARLE, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	545		

La seduta comincia alle 10,10.

MARRACCINI, *Segretario ff.*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Congedo.

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Cascio.

Commemorazione del ministro Mannironi.

PRESIDENTE. Prima di dare inizio alla discussione degli argomenti all'ordine del giorno desidero, a nome della Commissione, esprimere il vivissimo senso di dolore per la notizia, appresa solo da pochi minuti, della scomparsa del senatore Mannironi, ministro della marina mercantile. Questa notizia non può che causare a tutti, di qualsiasi parte

politica, profondo rinascimento, perché tutti abbiamo potuto apprezzare le qualità di bontà e di intelligenza del senatore Mannironi. Sono certo di interpretare il sentimento di tutti i commissari esprimendo anche alla famiglia il nostro profondo cordoglio per l'imatura scomparsa del ministro Mannironi.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo si associa alle espressioni di cordoglio formulate dal Presidente della Commissione ed esprime ai familiari del compianto collega le più vive e fervide condoglianze.

Discussione della proposta di legge senatori Trabucchi e Formica: Concessione di contributi per investimenti alle aziende pubbliche di trasporto (Approvata dalla VII Commissione permanente del Senato) (3212).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa dei senatori Trabucchi e Formica: « Concessione di contributi per investimenti alle aziende pubbliche di trasporto » già approvata dalla VII Commissione permanente del Senato.

L'onorevole Azimonti ha facoltà di svolgere la relazione.

AZIMONTI, *Relatore*. La proposta di legge oggi al nostro esame e che è stata già approvata dalla VII Commissione del Senato nella seduta del 10 marzo 1971, si compone di due articoli. Nell'articolo 1 si stabilisce che a decorrere dal 1972 viene concesso alle aziende speciali di cui al testo unico del 15 ottobre 1925, n. 2578, che gestiscono il servizio di trasporto, un contributo annuo, per 30 anni, a carico del bilancio dello Stato, pari al 5 per cento delle spese effettuate per il finanziamento degli investimenti in materiale mobile, attrezzature fisse e mobili eccetera. I contributi verranno decisi dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il Ministro del tesoro, su domanda delle aziende stesse.

Nell'articolo 2 si precisa che per la concessione di tali contributi statali è autorizzato il limite di impegno di lire 4 miliardi per l'esercizio 1972 e che gli stanziamenti per il pagamento di questi contributi saranno iscritti nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti dal 1972 al 2001.

La proposta di legge intende coprire, in forma transitoria, anche se lunga, un certo

periodo di tempo, in attesa di una sistemazione definitiva del nostro sistema di trasporto urbano ed extra-urbano, secondo i criteri indicati nel « progetto 80 ». Direi che essa ricalca il provvedimento, anche questo ritenuto di carattere transitorio, che questa Commissione ha approvato a suo tempo, relativamente alle concessioni di contributi alle imprese concessionarie di autolinee di servizio. Se dovessi fare una osservazione (pur riconfermando il mio personale convincimento che i servizi pubblici di questo tipo, soprattutto per gli aspetti gravissimi che il fenomeno del traffico ha assunto, dovrebbero impegnare tutta la politica del Governo, perché si arrivi al più presto alla loro pubblicizzazione) dovrei rilevare che rispetto al provvedimento di cui sopra, quello che esaminiamo questa mattina appare molto più organico e vincolante riguardo agli investimenti, che devono avere per obiettivo l'effettivo miglioramento e ampliamento dei servizi stessi, la trasformazione ed il miglioramento delle attrezzature.

Il provvedimento è stato lungamente discusso al Senato, prima di essere approvato, ed è stato esaminato per il prescritto parere anche dalla Commissione bilancio della Camera che ha, per il momento, deliberato di rinviare l'espressione del parere stesso in vista dell'opportunità di acquisire chiarimenti in merito alle esigenze di copertura dell'onere implicato dal provvedimento, con riferimento all'esercizio finanziario in corso.

In sostanza le riserve formulate dalla V Commissione si riferiscono alla mancanza di specifici chiarimenti, relativamente allo stanziamento per l'esercizio in corso, essendo i successivi stanziamenti rinviati ai futuri bilanci.

In mancanza del prescritto parere della Commissione bilancio e poiché il rappresentante del Tesoro, che stamattina non è presente, si è riservato di esprimere qui in Commissione di merito le obiezioni del suo dicastero, è necessario rinviare l'esame del provvedimento, salvo che i colleghi non vogliano intanto iniziare una discussione preliminare.

PRESIDENTE. Io proporrei di rinviare senz'altro il seguito della discussione sulla proposta di legge ad una successiva riunione della Commissione, in attesa del parere della V Commissione.

ZUCCHINI. Sono favorevole al rinvio.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo si

rimette alle decisioni della Commissione, tenuto conto, anche, dell'assenza del sottosegretario di Stato per il tesoro. Mi pare strano che quest'ultimo abbia delle riserve sul provvedimento, che è stato lungamente discusso al Senato dove lo stesso Ministro del tesoro aveva espresso il suo consenso all'iniziativa legislativa.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, può pertanto rimanere stabilito che il seguito della discussione del provvedimento è rinviato ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

Discussione del disegno di legge: Autorizzazione di un'ulteriore spesa per la costruzione della ferrovia metropolitana di Roma da piazza Risorgimento a Termini e ad Osteria del Curato (3230).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di un'ulteriore spesa per la costruzione della ferrovia metropolitana di Roma da piazza Risorgimento a Termini e ad Osteria del Curato ».

L'onorevole Querci ha facoltà di svolgere la relazione.

QUERCI, Relatore. Questo disegno di legge riguarda l'autorizzazione di un ulteriore finanziamento alla linea metropolitana di Roma da Prati a Termini e ad Osteria del Curato. Per la costruzione di questa ferrovia la legge 24 dicembre 1959, n. 1145, autorizzò la spesa di lire 26 miliardi, poi elevata, con legge 12 marzo 1968, n. 285, a lire 40 miliardi. Per l'adozione di alcune varianti sono stati spesi dalle ditte appaltatrici 38 miliardi e 850 milioni di lire, per cui praticamente restano in cassa un miliardo e 147 milioni.

Ora per la deviazione di pubblici esercizi, espropri e costituzioni delle servitù necessarie per la realizzazione della metropolitana, per le varianti che si debbono fare, per l'aumento dei prezzi che è intervenuto dal 1962 ad oggi, si calcola che occorreranno ulteriori 19 miliardi e 860 milioni di lire.

Questo disegno di legge riguarda appunto il necessario finanziamento di questo maggiore onere di 19 miliardi, da ripartire in sei annualità da tre miliardi e una settima da un miliardo.

Io vorrei proporre a questo disegno di legge un articolo aggiuntivo, inteso a limitare quella sovrapposizione di compiti che si è ma-

nifestata nella realizzazione della metropolitana creando gravi inconvenienti.

Con la legge 29 dicembre 1969, n. 1042 (disposizioni concernenti la costruzione e l'esercizio di ferrovie metropolitane) viene attribuita alla Commissione, prevista dall'articolo 2 (secondo e terzo comma) della legge, una competenza generale ad esprimere pareri sia in linea tecnica che economica sui progetti di metropolitana.

Solo per la linea « A » della metropolitana di Roma, ed in particolare per le eventuali varianti ai progetti tenuti a base degli atti di concessione già approvati, deve essere sentito, a norma della legge 24 dicembre 1959, n. 1145, il parere di altro organo consultivo.

Allo scopo di trattare tutta la materia delle metropolitane con criteri unitari, il primo comma dell'articolo aggiuntivo che propongo prevede che anche le eventuali varianti ai progetti di detta linea di metropolitana vengano sottoposti al parere della Commissione prevista dalla legge n. 1042 del 1969.

Inoltre, nel corso della costruzione della citata linea, l'amministrazione ha rilevato la necessità di far effettuare, prima di assumere definitive decisioni in ordine alla esecuzione, studi, indagini e ricerche in aggiunta a quelli effettuati dai concessionari ed indipendentemente dagli obblighi dei concessionari medesimi.

Tali operazioni, peraltro, non possono essere effettuate direttamente dall'Amministrazione dei trasporti e dell'aviazione civile, che non ne potrebbe coprire gli oneri in assenza di particolari capitoli del suo bilancio destinati allo scopo.

Per ovviare a tale situazione, che potrebbe aver pregiudizievole riflessi sullo svolgimento dei lavori, si prevede al secondo comma dell'articolo aggiuntivo che la spesa relativa a detti studi, indagini e ricerche possa essere esclusa dal corrispettivo forfettario e pagata al concessionario a rimborso di spesa.

L'articolo aggiuntivo che propongo è il seguente:

« A parziale modifica del terzo comma dell'articolo 2 della legge 24 dicembre 1959, n. 1145, le eventuali varianti ai progetti di cui agli atti di concessione previsti dal medesimo articolo 2 saranno approvate dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, d'intesa col Ministro del tesoro, sulla base del parere espresso in linea tecnica ed economica dalla Commissione prevista dai commi secondo e terzo dell'articolo 2 della legge 29 dicembre 1969, n. 1042.

Sarà in facoltà del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile di disporre, a cura dei concessionari, l'esecuzione di studi, ricerche ed indagini inerenti ai lavori di costruzione della linea « A » della metropolitana di Roma anche indipendentemente dagli obblighi facenti carico ai concessionari stessi. La relativa spesa verrà rimborsata ai concessionari con provvedimento del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, d'intesa con il Ministro del tesoro, sentita la Commissione di cui al precedente comma ».

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

MANCINI ANTONIO. Sono favorevole all'emendamento formulato dal relatore in quanto tende a ridurre i tempi morti e ad accelerare la realizzazione di questa importantissima opera.

Vorrei però sottoporre all'attenzione della Commissione un'altra questione relativa ai tempi di esecuzione. Nel disegno di legge si parla di ripartire la spesa in sette annualità. Secondo me ci troviamo di fronte a un periodo di tempo estremamente lungo. Possiamo ritenere che si possa aspettare tanto tempo per realizzare quest'opera o non è opportuno vedere di accelerare un po' i tempi?

Nell'interno di Roma la situazione è quella che è e che tutti ben conosciamo. Noi speriamo che attraverso opere di questo tipo, che si stanno avviando faticosamente, si riesca ad attenuare nell'interno della città il peso del traffico che è diventato intollerabile.

ZUCCHINI. Faccio mie le osservazioni del collega Mancini in merito al disegno di legge oggi al nostro esame e mi dichiaro anche favorevole all'emendamento del relatore in quanto si propone di semplificare l'iter di esecuzione di questa opera. Debbo però rilevare che la necessità di norme come quella proposta dall'onorevole Querci deriva dal fatto che manca il piano generale dei trasporti che comprenda tutti i rami di questo settore e fissi dei tempi abbastanza stretti di realizzazione in rapporto a quello che è lo sviluppo socio-economico del paese. Se alle considerazioni fatte dal collega che mi ha preceduto ed ai motivi che rendono opportuno l'emendamento presentato dall'onorevole Querci, aggiungiamo il fatto concernente le attrezzature della metropolitana (per le quali si prevedono dei tempi abbastanza lunghi per la loro messa in atto) e se ai tempi di realizzazione del tunnel aggiungiamo quelli per l'armamento

e le stazioni, ci rendiamo conto che andiamo molto in là nel tempo, mentre vi è l'urgenza immediata di dare ad una città come Roma un traffico snello, celere che riduca i costi umani ed economici. Da alcuni dati elaborati dalla Direzione generale della motorizzazione civile e da altri relativi all'intera Europa si ricava in modo preciso quanto vengono ad incidere nell'economia del paese le ingenti perdite di tempo dovute al traffico delle grandi aree metropolitane.

Noi siamo, dunque, favorevoli al disegno di legge ed anche all'emendamento Querci, ma raccomandiamo nuovamente, vivamente e con forza che il Governo voglia, una volta per tutte, compiere uno sforzo unitario, collegiale dei vari ministeri, affinché vi sia un piano organico che, partendo dalle ferrovie e dalle metropolitane, risolva razionalmente e globalmente il problema dei trasporti nel nostro paese.

MONACO. Non volevo prendere la parola per non ritardare l'approvazione di questo disegno di legge, però, dopo quanto è stato detto dal relatore e dai colleghi, voglio manifestare anche la mia opinione.

La storia della metropolitana di Roma è una storia dolorosa: la progettazione di massima risale al 1954, le linee essenziali furono poste con la legge del 1959, l'appalto fu aggiudicato nel 1964 ed i lavori per il primo tronco avrebbero dovuto aver termine in tre anni. Devo rilevare che indubbiamente in questi ultimi tempi da parte del Ministero e anche, in una certa misura, dell'amministrazione comunale di Roma, si è proceduto ad un acceleramento dei lavori, però non bisogna dimenticare gli errori commessi in principio e la mancanza di coordinamento fra Ministero e comune, che ha enormemente intralciato questi lavori e provocato ritardi.

Vi è stata l'aggiudicazione dell'appalto ad una società, la SACOP, vi è stato anche lo sconvolgimento di un grande quartiere di Roma con 300.000 abitanti per la effettuazione di lavori a cielo aperto e si è addivenuti al cambiamento del sistema, adottando lo scudo che era stato proposto da altre imprese con una maggiore spesa, perché gli anni trascorsi avevano determinato un aumento dei costi. Poi si sono verificati degli altri inconvenienti, come i discordi pareri tra il Ministero ed il comune circa la pericolosità degli stabili ed il sottosegretario ha giustamente rivendicato al Ministero una decisa azione di fronte alla presa di posizione del sindaco di Roma che

in seguito al parere della commissione comunale ordinava lo sgombero di alcuni stabili giudicati pericolanti.

Sono favorevole all'emendamento proposto dal relatore, perché esso consente una maggiore rapidità di azione, ed un maggiore coordinamento fra le due amministrazioni e mi domando se l'onorevole Mancini non abbia ragione in merito alla ripartizione della spesa nei vari esercizi, per un così lungo periodo di tempo, che può condurre ad un ulteriore ritardo nell'esecuzione dell'opera. Se ciò fosse vero, io sono del parere che l'osservazione dell'onorevole Mancini venga presa in considerazione. Su questo io desidererei un'assicurazione da parte del rappresentante del Governo, sempre allo scopo che il lavoro venga accelerato e non derivino ulteriori ritardi da questa ripartizione nei vari esercizi.

AZIMONTI. Chiedo scusa ai colleghi se ripeterò cose già dette, ma vale la pena di riaffermarle.

Sono anch'io favorevole all'emendamento proposto dal relatore, che evidentemente, sul piano procedurale, tende ad abbreviare un po' i tempi di esecuzione, ed ha ragione l'onorevole Mancini di denunciare una mancanza di coordinamento fra il comune ed il Ministero dei trasporti. Bisognerebbe denunciare anche una mancanza di coordinamento con le intendenze alle belle arti che fanno sospendere i lavori per la scoperta di un sasso. Anche ciò costituisce un elemento di ritardo. C'è da rilevare che quando il piano di finanziamento sarà prorogato per un così lungo periodo di tempo, la Commissione dovrà essere chiamata un paio di volte per aumentare gli stanziamenti predisposti dal disegno di legge in esame i quali, tenuto conto della dinamica dei prezzi, non saranno più sufficienti per completare l'opera, con conseguenti ritardi rispetto alla realizzazione.

Se noi pensiamo che questo disegno di legge riguarda una linea della metropolitana di Roma e stiamo a domandarci se risolveremo il problema dell'intasamento della città e dei servizi pubblici, allora vale la pena perché si compia ogni sforzo, sia sul piano dei finanziamenti che dei vari coordinamenti, ma soprattutto sul piano delle disponibilità finanziarie, per affrettare al massimo questa realizzazione che, ripeto, è l'unico obiettivo verso il quale il legislatore deve tendere per portare un po' di ordine sul piano dei trasporti pubblici in questa disordinatissima città di Roma.

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

QUERCI, *Relatore*. Vorrei aggiungere alcune considerazioni, in quanto stimolato dagli interventi dei colleghi nella discussione generale. Mi sembra che quanto affermato dagli onorevoli Mancini e Zucchini, che hanno richiamato l'attenzione sui tempi lunghi, sul piano dei trasporti, eccetera, costituisca un grosso problema, che esiste non solo a Roma, ma un po' dappertutto. Quando si dice riforma dei trasporti, si afferma questo: noi facciamo la nostra metropolitana e sappiamo che nel momento in cui l'attuiamo, perseguiamo la coda di una politica di prestigio, ma non risolviamo il traffico della città di Roma.

Il discorso è estremamente ampio, perché noi ci limitiamo a discutere sui 19 miliardi e sull'emendamento una soluzione la troviamo, ma sembra che non riusciamo a fare un passo avanti nel prendere di petto questo problema dal punto di vista generale. Tutti quanti noi siamo coscienti che nel votare un provvedimento del genere, non diamo alcun contributo alla soluzione del problema, ma forse saniamo una situazione che si è creata per una scelta che è stata fatta a monte. Il discorso importante, però, mi sembra quello di fondo: se noi vogliamo affrontare il problema dei trasporti, dovremo anche domandarci in che maniera affrontarlo e attraverso quali strumenti, altrimenti non ne usciremo mai fuori, anche perché sono convintissimo, come credo sia anche l'onorevole Monaco, che pur se siamo partiti con uno stanziamento di 40 miliardi e se arriveremo ai 100, alla fine, però, non risolveremo certo in questo modo il problema più vasto della riforma dei trasporti.

È una questione di scelte prioritarie stabilire se i centri storici debbano o no esser chiusi al traffico. Ci sono dei nodi fondamentali rispetto ai quali è necessaria una presa di posizione politica. Non si possono risolvere con una singola legge o con un'altra metropolitana. Noi sfondiamo sempre porte aperte, ma quello che non riusciamo mai a chiarire è in che maniera la Commissione possa costruttivamente affrontare questo problema, per avviarlo a una soluzione tempestiva.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Convengo con l'onorevole Monaco che quando si parla della metropolitana di Roma si parla di una storia lunga e dolorosa. È necessario attuare rapidi

interventi se vogliamo andare avanti con i progetti previsti e completare questa linea « A » che servirà ad alleggerire il traffico romano e che si inserisce nel più vasto quadro della metropolitana romana.

Dobbiamo però tener presenti le difficoltà che continuamente si incontrano per la costruzione della metropolitana. Molte volte ci si trova di fronte a scavi che gli incaricati alle belle arti giudicano preziosi e bisogna fermare i lavori, riprogettare e rifinanziare le varianti.

Convengo che la discussione ci ha portato ad affrontare sul piano generale tutta la politica dei trasporti. Il nostro Ministero ha elaborato un suo piano che è all'esame di appositi organi ministeriali. Un primo incontro si è avuto anche tra il Ministero dei trasporti e il Ministero per l'attuazione delle regioni, perché se è vero che andremo ad elaborare un piano di carattere generale, è anche vero che la nuova realtà delle regioni ci porrà nelle condizioni di decentrare molta materia che spetta al Ministero dei trasporti per dare a questo nuovo istituto i compiti che gli sono affidati dalla Costituzione.

Il nostro Ministero ha fatto ogni sforzo per accelerare i tempi di attuazione della linea « A » e recepire i necessari finanziamenti. Spero che questa assicurazione serva a dissipare le preoccupazioni espresse dall'onorevole Monaco.

Sono favorevole all'emendamento proposto dal relatore che serve ad accelerare le procedure che hanno fino ad oggi ritardato l'esecuzione delle opere. Prego quindi la Commissione di dare voto favorevole a questo disegno di legge.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli. Poiché agli articoli 1 e 2 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 1.

Per il finanziamento dei maggiori oneri relativi alla totale esecuzione dei lavori di costruzione, previsti dall'articolo 2 della legge 24 dicembre 1959, n. 1145, di una ferrovia metropolitana in Roma da piazza Risorgimento a Termini e Osteria del Curato è autorizzata, in aggiunta a quella prevista dalla legge 12 marzo 1968, n. 285, un'ulteriore spesa di lire 19.000.000.000, da iscrivere nello stato di previsione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile in ragione di lire

3.000.000.000 per ciascuno degli anni finanziari dal 1971 al 1976 e di lire 1.000.000.000 per l'anno 1977.

(È approvato).

ART. 2.

All'onere di lire 3.000.000.000 derivante dall'applicazione della presente legge, per l'anno finanziario 1971, si farà fronte mediante riduzione del fondo iscritto al capitolo n. 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo.

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

(È approvato).

L'onorevole Querci ha presentato il seguente emendamento: *Aggiungere il seguente articolo:*

ART. ...

A parziale modifica del terzo comma dell'articolo 2 della legge 24 dicembre 1959, n. 1145, le eventuali varianti ai progetti di cui agli atti di concessione previsti dal medesimo articolo 2 saranno approvate dal ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, d'intesa col ministro del tesoro, sulla base del parere espresso in linea tecnica ed economica della Commissione prevista dai commi secondo e terzo dell'articolo 2 della legge 29 dicembre 1969, n. 1042.

Sarà in facoltà del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile di disporre, a cura dei concessionari, l'esecuzione di studi, ricerche ed indagini inerenti ai lavori di costruzione della linea « A » della metropolitana di Roma anche indipendentemente dagli obblighi facenti carico ai concessionari stessi.

La relativa spesa verrà rimborsata ai concessionari con provvedimento del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, d'intesa con il ministro del tesoro sentita la Commissione di cui al precedente comma.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

In seguito all'approvazione dell'articolo aggiuntivo proposto dal relatore, propongo che il titolo del disegno di legge sia così modificato:

« Autorizzazione di un'ulteriore spesa per la costruzione della ferrovia metropolitana di

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 APRILE 1971

Roma da piazza Risorgimento a Termini e ad Osteria del Curato e modifica dell'articolo 2 della legge 24 dicembre 1959, n. 1145 ».

Pongo in votazione il nuovo titolo.

(È approvato).

Chiedo di essere autorizzato a procedere al coordinamento del disegno di legge.

Se non vi sono obiezioni così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

Il disegno di legge sarà votato immediatamente a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

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

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Autorizzazione di una ulteriore spesa per la costruzione della ferrovia metropolitana di Roma da piazza Risorgimento a Termini e ad Osteria del Curato

e modifica dell'articolo 2 della legge 24 dicembre 1959, n. 1145 » (3230).

Presenti e votanti 24

Maggioranza 13

Voti favorevoli 24

Voti contrari 0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Amodio, Azimonti, Ballarin, Bassi Aldo, Bianchi Gerardo, Canestrari, Cebrelli, Cicerone, Damico, Foscarini, Giachini, Mancini Antonio, Marocco, Marraccini, Merli, Monaco, Querci, Russo Ferdinando, Salomone, Skerk, Squicciarini, Tripodi Girolamo, Turnaturi e Zucchini.

È in congedo: Cascio.

La seduta termina alle 11.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. GIORGIO SPADOLINI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
Dott. ANTONIO MACCANICO

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO