

SENATO DELLA REPUBBLICA

V LEGISLATURA

7^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile)

VENERDÌ 24 GENNAIO 1969

(8^a seduta, in sede deliberante)

Presidenza del Presidente TOGNI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

Discussione e approvazione con modificazioni:

« Nuove disposizioni in materia di passaggi a livello in consegna a privati » (317)
(Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE	Pag. 126, 130, 131, 132, 133, 134, 135
ANDÒ	132
AVEZZANO COMES, relatore	126, 130, 131
GENCO	128, 129, 130, 131, 133, 134
LOMBARDI	134
MADERCHI	134
PICCOLO	129
SAMMARTINO, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile	129, 130, 131, 134, 135

Discussione e approvazione con modificazioni:

« Finanziamento dell'esercizio della ferrovia Metropolitana di Roma (Termini-EUR)

esercitata dalla STEFER per conto dello Stato » (327) (1):

PRESIDENTE	Pag. 135, 136, 137
CAVALLI	137
LOMBARDI, relatore	135, 137
MADERCHI	136, 137
SAMMARTINO, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile	137

Coordinamento:

« Costruzione da parte dell'Istituto nazionale per le case degli impiegati dello Stato (INCIS) di alloggi da assegnare in locazione semplice al personale dipendente dalla Amministrazione delle poste e telecomunicazioni e dall'Azienda di Stato per i servizi telefonici » (344):

PRESIDENTE	126
SAMMARTINO, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile	126
SPAGNOLLI, relatore	126

(1) Durante la discussione il titolo del disegno di legge è stato così modificato: « Proroga della concessione e finanziamento dell'esercizio della ferrovia Metropolitana di Roma (Termini-EUR) esercitata dalla STEFER per conto dello Stato ».

La seduta è aperta alle ore 10,30.

Sono presenti i senatori: Andò, Avezzano Comes, Bargellini, Bonazzi, Florena, Genco, Lombardi, Maderchi, Piccolo, Raia, Spagnolli, Spasari, Spataro, Tansini, Togni e Volgger.

Interviene il Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile Sammartino.

P I C C O L O. *Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

Coordinamento del disegno di legge: « Costruzione da parte dell'Istituto nazionale per le case degli impiegati dello Stato (INCIS) di alloggi da assegnare in locazione semplice al personale dipendente dall'Amministrazione delle poste e telecomunicazioni e dall'Azienda di Stato per i servizi telefonici » (344)

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca il coordinamento del disegno di legge: « Costruzione da parte dell'Istituto nazionale per le case degli impiegati dello Stato (INCIS) di alloggi da assegnare in locazione semplice al personale dipendente dall'Amministrazione delle poste e telecomunicazioni e dall'Azienda di Stato per i servizi telefonici », che — come si ricorderà — abbiamo approvato nella precedente seduta con alcune modificazioni, accogliendo anche un emendamento proposto dal Governo all'articolo 1, tendente a sopprimere le parole: « in Roma, nella zona dell'EUR o nelle sue adiacenze ». A seguito di questo emendamento occorre eliminare gli altri specifici richiami alla città di Roma contenuti nello stesso articolo, per cui ora si rendono necessarie, per coordinamento, alcune modifiche al secondo e al terzo comma dell'articolo 1.

Nel secondo comma occorre sopprimere le parole: « destinati a prestare servizio negli uffici delle Amministrazioni predette aventi sede nell'anzidetta zona ».

Nel terzo comma, anzichè: « Negli uffici indicati nel presente articolo », occorre dire: « nella sede nella quale sono situati gli alloggi »; e, più oltre, occorre sostituire le parole: « ad altro ufficio » con le seguenti: « ad

altra sede », poichè, se un impiegato viene trasferito in un'altra città, è chiaro che perde il diritto all'alloggio.

Si tratta, come si vede, di modifiche puramente formali, per le quali non credo possano esservi obiezioni.

S P A G N O L L I, *relatore*. Concordo col Presidente sulla necessità di apportare le modifiche proposte.

S A M M A R T I N O, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Anche il Governo è d'accordo.

P R E S I D E N T E. Poichè non si fanno osservazioni, le modifiche di coordinamento s'intendono approvate.

Discussione ed approvazione, con modificazioni del disegno di legge: « Nuove disposizioni in materia di passaggi a livello in consegna a privati » (317) (Approvato dalla Camera dei deputati)

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Nuove disposizioni in materia di passaggi a livello in consegna a privati », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

A V E Z Z A N O C O M E S, *relatore*. Onorevoli colleghi, il disegno di legge al nostro esame riguarda quei passaggi a livello a raso i quali interessano la proprietà privata, e che dovrebbero essere circa quattromila, su un totale di quasi quindicimila passaggi a livello esistenti in Italia. Il provvedimento mira a sostituire l'ormai longeva legge n. 2248, allegato F, del 20 marzo 1865, non più rispondente alle necessità ed alle esigenze delle comunicazioni ferroviarie. La preindicata legge n. 2248 recitava così: « Chi costruisce una strada ferrata pubblica ha l'obbligo di ristabilire in convenienti condizioni di comodità e di sicurezza, a proprie spese, tutte le comunicazioni pubbliche e private che dalle opere della sua impresa rimanessero interrotte ». Ed ancora: « Per le comunicazioni private, gravate da servitù pubbliche, chi costruisce la strada ferrata

ha unicamente l'obbligo di acquistare, a favore degli utenti, la servitù attiva del passaggio sul terreno necessario per il loro ristabilimento ».

Con il presente disegno di legge si vuole eliminare il pericolo degli attraversamenti affidati a privati, abolendo tali comunicazioni private, o, quando sia il caso, deviandole, anche attraverso fondi intermedi, su strade pubbliche o private, in maniera tale da ristabilire le comunicazioni in convenienti condizioni di sicurezza, salva naturalmente la corresponsione, in caso di danno, di un indennizzo agli interessati.

In tal maniera, lasciando impregiudicata la proprietà privata ed il suo attraversamento, si assicura una maggiore sicurezza di circolazione e di esercizio.

Questo è il contenuto dell'articolo 1 del disegno di legge, il quale nell'articolo 2 prevede che, in alternativa, l'avente diritto all'attraversamento, limitatamente alle esigenze dell'esercizio ferroviario, può chiedere all'azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato la costruzione di un cavalcavia o di un sottovia, oppure l'adozione di idonei provvedimenti protettivi di custodia dell'attraversamento. Naturalmente, le maggiori spese di tali costruzioni sono a carico degli aventi diritto all'attraversamento.

L'articolo 4 del disegno di legge prevede anche il caso in cui le località servite dalla comunicazione privata attraversante a raso la ferrovia abbiano mutato la destinazione rispetto a quella esistente al momento della istituzione dell'attraversamento. In questo caso gli aventi diritto all'attraversamento sono tenuti a provvedere all'attuazione di tutte quelle opere che l'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato riterrà opportune per le esigenze della circolazione dei convogli e della sicurezza dell'esercizio.

L'approvazione dei progetti relativi a provvedimenti di cui alla presente legge — recita l'articolo 5 — equivale a dichiarazione di pubblica utilità.

Per quanto riguarda, infine, l'onere derivante dall'attuazione del provvedimento, esso farà carico ai fondi iscritti nel capitolo 509 dello stato di previsione della spesa dell'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Sta-

to per l'esercizio 1968 e nei capitoli corrispondenti dei successivi esercizi.

Il giudizio conclusivo sul presente disegno di legge non può che essere positivo, perchè, considerando l'ormai vertiginoso traffico ferroviario e le sue sempre più alte velocità, le misure di sicurezza previste dalla precedente regolamentazione legislativa non sono più rispondenti alle esigenze di una società moderna, sempre più veloce, dinamica ed anche indisciplinata.

Lasciare in custodia, dunque, sia pure per attraversamento privato, alcuni passaggi a livello, rappresenta un pericolo sempre incombente per le vite umane e per la sicurezza del traffico ferroviario ed automobilistico.

Naturalmente, avremmo preferito che il provvedimento riguardasse l'eliminazione di tutti i quindicimila passaggi a livello a raso esistenti in Italia, ma la spesa diventerebbe esorbitante. Sarebbero, infatti, necessari 900 miliardi per sopprimere tutti i passaggi a livello e quindi dobbiamo accontentarci di eliminare prima questi quattromila che interessano la proprietà privata.

Ma c'è, in questo disegno di legge, qualcosa che non va tecnicamente e che evidentemente è sfuggito ai colleghi della Camera dei deputati.

L'ultima riga dell'articolo 3, infatti, contiene un riferimento errato al secondo comma dell'articolo 2. Si tratta di una imprecisione, di un errore tecnico: il riferimento va fatto non al secondo comma dell'articolo 2 bensì al secondo periodo del primo comma.

Inoltre, senza voler mancare di rispetto alla Camera dei deputati, che ha già approvato il disegno di legge (del resto, il provvedimento deve tornare in ogni caso all'esame dell'altro ramo del Parlamento per la correzione dell'errore tecnico cui ho testè fatto cenno), io proporrei di sostituire il testo dell'articolo 1, che mi sembra un po' pleonastico, con un altro più semplice, facendo riferimento chiaramente alla legge in vigore. L'emendamento sostitutivo dell'articolo 1 da me proposto è il seguente:

« L'azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato, qualora sia necessario per esigenze della circolazione o per la sicurezza dell'eser-

cizio o per la tutela della pubblica incolumità, può sopprimere o interrompere le comunicazioni private a suo tempo ristabilite ai sensi dell'articolo 229 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, ed i passaggi a raso previsti dall'articolo 213 della stessa legge.

In tali casi, ove si verifichi interclusione di fondi, l'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato dovrà ricostituire, a proprie spese, in convenienti condizioni di comodità e di sicurezza, le comunicazioni interrotte o soppresse anche mediante deviazione delle comunicazioni con attraversamenti di fondi intermedi.

Ove ciò non sia possibile o non sia ritenuto conveniente, l'Azienda stessa dovrà corrispondere al proprietario una indennità commisurata alla perdita del diritto.

Nel caso sia necessario procedere ad espropriazioni, si applicheranno le norme della legge 15 gennaio 1885, n. 2892 ».

Questo testo mi sembra molto più semplice e chiaro di quello originario dell'articolo 1, che appare involuto.

Inoltre, proporrei l'inserimento di un nuovo articolo concernente i passaggi a livello che rientrano nella competenza della Direzione generale della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione. Si tratta di pochissimi passaggi a livello dei quali è opportuno far menzione in questo provvedimento. Il nuovo articolo andrebbe così formulato:

Art. 5-bis.

« Le disposizioni di cui sopra si applicano anche per i passaggi a livello che rientrano nella competenza della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione per quanto concerne le ferrovie e tranvie concesse all'industria privata od in regime di gestione commissariale governativa nonchè le tranvie extraurbane; la relativa spesa sarà iscritta negli stati di previsione della spesa della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione ».

Questi passaggi a livello erano stati addirittura ignorati nel disegno di legge. Ma sap-

priamo che quanti più passaggi a livello eliminiamo, tanto meglio è. Col tempo dovremo arrivare a toglierli tutti. Quindi, richiamo la vostra attenzione su quanto ho proposto. Ci terrei particolarmente a che nel disegno di legge fossero inclusi anche i passaggi a livello rientranti nella competenza della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, che del resto, come ho già detto, sono pochissimi e sarebbe davvero inopportuno lasciarli fuori dalla previsione del provvedimento.

G E N C O . Anch'io mi riservo di proporre un emendamento aggiuntivo, che interessa in particolare le ferrovie della Puglia, dove esiste una rete ferroviaria di circa cinquecento chilometri, data dallo Stato in concessione a privati, la quale presenta dei passaggi a livello equiparabili a quelli considerati nel disegno di legge in esame. Nella stessa situazione si trova anche la rete delle ferrovie calabro-lucane, che adesso è in gestione governativa, pur non facendo parte della grossa rete delle ferrovie dello Stato, e che è lunga ben 737 chilometri.

Ora è chiaro che anche per questo complesso di linee esistono problemi del genere. Il relatore, quindi, molto opportunamente ha proposto quella variante che io stesso volevo proporre.

In sostanza, quando c'è un passaggio a raso — oltre a quelli in assegnazione a privati, ce ne sono altri che interessano i Comuni — seguito o preceduto da un rilevato di una certa altezza (tre o quattro metri), si può sostituirlo con un sottovia. L'Amministrazione delle ferrovie farebbe bene a diffondere queste costruzioni, specialmente per abolire quei passaggi a livello che attraversano i fondi e che pertanto sono percorsi da autoveicoli, da veicoli a trazione animale, e in alcune zone anche da greggi.

Per quanto riguarda poi le strade a carattere consorziale o comunale, il passaggio a livello intralcia moltissimo il traffico e lo Stato potrebbe sostituirlo molto più facilmente con un sottovia espropriando e facendo piccoli tratti di collegamento con la statale.

È evidente che non è possibile sopprimere completamente le migliaia di passaggi a li-

vello esistenti, ma eliminandone una certa quantità ogni anno, si può portare a definitiva soluzione questo problema.

P I C C O L O. È necessaria l'abolizione di questi passaggi a raso che attraversano le vie private o comunali o consortili, perchè costituiscono certamente un inconveniente ed un pericolo.

Esiste un programma governativo che prevede l'abolizione graduale dei passaggi a livello mediante la sostituzione con cavalcavia o sottopassaggi; pertanto, all'articolo 1, le parole: « ... possono essere definitivamente abolite » vanno sostituite con le altre: « debbono essere definitivamente abolite ».

È interesse dell'Amministrazione dello Stato abolire i passaggi a livello. Ora, per l'abolizione dei passaggi a livello di strade comunali e provinciali l'Amministrazione dello Stato vuole contribuire con una somma pari alla capitalizzazione della spesa di custodia, il resto dovrebbe essere a carico dei comuni e delle provincie. È evidente che i comuni e le provincie non sono in condizioni (nè lo saranno mai) di provvedere alla abolizione di questi passaggi: un passaggio a livello costa in media circa 100 milioni, l'Amministrazione dello Stato contribuirebbe con una somma pari a un terzo circa della spesa, i rimanenti 70 milioni dovrebbero essere a carico dei comuni e delle provincie, il cui stato finanziario è a tutti noto. Pertanto è lo Stato che deve affrontare il problema e questo disegno di legge dovrebbe servire unicamente per dare carattere di indifferibilità a questi lavori, per far occupare quei terreni necessari per la esecuzione dei lavori stessi, e via di seguito. In sostanza, il problema — ripeto — deve essere affrontato radicalmente: non si devono dare alternative e i lavori debbono rientrare nel quadro generale del programma per la abolizione dei passaggi a raso.

S A M M A R T I N O, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Con la relazione del senatore Avezzano Comes credo sia stato chiarito lo spirito che informa il presente disegno di legge. In definitiva — e qui sono d'accordo con il senatore Piccolo — si tratta di un provvedimento

che non affronta il problema nel suo complesso, ma aggiorna finalmente norme che sono antiche e che risalgono a prima dell'unità d'Italia. Nel frattempo, molte situazioni sono cambiate, il traffico si è intensificato e il Governo, pertanto, con il presente provvedimento, senz'altro limitativo, si prefigge di aggiornare quelle norme ai tempi nuovi.

Concordo con il testo sostitutivo dell'articolo 1 proposto dal senatore Avezzano Comes, il quale al secondo comma precisa che l'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato, ove si verifichi interclusione di fondi, dovrà ricostituire, a proprie spese, in convenienti condizioni di comodità e di sicurezza, le comunicazioni interrotte o soppresse, anche mediante deviazione delle comunicazioni con attraversamenti di fondi intermedi. Questo provvedimento si limita ai passaggi privati. Il problema delle strade statali, provinciali e comunali certamente si pone all'attenzione del Governo e quindi del Parlamento, e su di esso potremo benissimo parlare, anche ampiamente, in sede di discussione del bilancio dello Stato. È un problema, però, che investe diverse amministrazioni: lavori pubblici, trasporti, enti locali, ANAS. Mi dichiaro d'accordo con gli emendamenti proposti dal relatore; per cui invito la Commissione ad approvare il disegno di legge al nostro esame con le modifiche che sono state testè proposte.

P I C C O L O. Approviamo il disegno di legge con queste modifiche, ma anche con la raccomandazione che il problema venga affrontato integralmente.

G E N C O. Il terzo comma dell'articolo 1 del nuovo testo proposto dal relatore così recita: « Ove ciò non sia possibile, o non sia ritenuto conveniente, l'Azienda stessa dovrà corrispondere al proprietario una indennità commisurata alla perdita del diritto ».

La domanda che io pongo è la seguente: supponete che io sia il proprietario che fruisco di un passaggio a livello per andare in un mio fondo. L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato o delle ferrovie concesse sopprime il passaggio a livello e mi cor-

risponde una certa indennità. Come andrò nel mio fondo? In elicottero?

È evidente che se c'è un passaggio a raso quello era l'unico mezzo per passare. Se poi dobbiamo dire ai proprietari di fondi intermedi di abbandonare la coltivazione degli etari siti dall'altra parte del passaggio a livello... Comunque non credo che questa soluzione sia concepibile sul piano dell'economia generale. Sono, pertanto, dell'avviso di sopprimere questo terzo comma.

PRESIDENTE. L'interesse generale prevale su quello particolare. Ad ogni modo l'articolo 1 stabilisce che l'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato provvederà a dare una indennità commisurata al danno prodotto. Ora non si può stabilire come regola generale che si faccia comunque un sottopassaggio: può darsi che basti fare una pensilina o comunque che si adotti un sistema tecnicamente modesto ma adeguato.

Comunque a me sembra che la proposta soppressione porterebbe ad una grave lacuna perchè, indiscutibilmente, le Ferrovie dello Stato hanno il diritto di imporre un sacrificio nell'interesse generale; nè bisogna dimenticare, d'altronde, che le stesse Ferrovie rimborsano il danno.

GENCO. Mentre convengo con lei che l'interesse dello Stato debba prevalere sull'interesse privato, non sono troppo convinto della norma proposta.

SAMMARTINO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Lei, quindi, suggerisce di sopprimere tutto il terzo comma dell'articolo 1: ma questo non è possibile.

AVEZZANO COMES, *relatore.* Sarei del parere di sopprimere soltanto le parole « ove ciò non sia conveniente ».

PRESIDENTE. Forse non è male, per nostra memoria, rivedere l'intero articolo presentato dal relatore al posto di quello del Governo: « L'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato, qualora sia necessario per esigenze della circolazione e per la

sicurezza dell'esercizio o per la tutela della pubblica incolumità, può sopprimere o interrompere le comunicazioni private a suo tempo ristabilite ai sensi dell'articolo 229 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, — allegato F — ed i passaggi a raso previsti dall'articolo 213 della stessa legge.

In tali casi, ove si verifichi interclusione di fondi, l'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato dovrà ricostituire, a proprie spese, in convenienti condizioni di comodità e di sicurezza, le comunicazioni interrotte o soppresse anche mediante deviazione delle comunicazioni con attraversamenti di fondi intermedi.

Ove ciò non sia possibile o non sia ritenuto conveniente, l'Azienda dovrà corrispondere al proprietario una indennità commisurata alla perdita del diritto.

Nel caso sia necessario procedere ad espropriazioni si applicheranno le norme della legge 15 gennaio 1885, n. 2892 ».

Ricapitolando, a questo articolo il senatore Genco è del parere di apportare alcune modifiche. Più precisamente gli emendamenti da lui proposti sono: soppressione delle parole « ove si verifichi interclusione di fondi » contenute nel secondo comma. Sia il Governo che il relatore sono favorevoli a questo emendamento.

Un altro emendamento del senatore Genco si riferisce alla soppressione dell'intero terzo comma, soppressione cui sono contrari sia il Governo che il relatore che, invece, sarebbero favorevoli ad un emendamento subordinato, sostitutivo del terzo comma, sempre a firma del senatore Genco, del seguente tenore: « Ove ciò non sia possibile, l'Azienda stessa dovrà corrispondere al proprietario una indennità commisurata al danno prodotto ».

GENCO. Ho fatto una prima richiesta tendente a sopprimere l'intero terzo comma, perchè se è impossibile ottenere quello che prevede il secondo comma, allora vuol dire che il passaggio a livello deve rimanere, in quanto il proprietario del fondo sa bene quali sono le sue responsabilità in caso di errore nella manovra di quel passaggio o, per meglio dire, nell'uso di quel passaggio a livello.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 8^a SEDUTA (24 gennaio 1969)

Quindi insisto per la soppressione del terzo comma. Se la Commissione non è d'accordo, allora chiedo; in linea subordinata, la sostituzione del comma nei termini enunciati dal Presidente.

A V E Z Z A N O C O M E S, *relatore*. Sono d'accordo con la proposta subordinata del senatore Genco.

S A M M A R T I N O, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo non può essere d'accordo sulla soppressione dell'intero terzo comma, ma è favorevole all'emendamento subordinato proposto dal senatore Genco.

P R E S I D E N T E. Allora il terzo comma dell'articolo 1 risulterebbe del seguente tenore: « Ove ciò non sia possibile, l'Azienda stessa dovrà corrispondere al proprietario una indennità commisurata al danno prodotto ».

G E N C O. « Potrà », non « dovrà »!

P R E S I D E N T E. Ma se l'Azienda provoca un danno, lo « deve » risarcire!

G E N C O. Per quanto riguarda, infine, il quarto comma, ritengo che si debba ampliare il concetto che l'informa.

Cioè, per procedere alla sostituzione di un passaggio a livello, può essere necessario procedere all'espropriazione di una zona limitrofa; poniamo il caso di chi abbia nel suo fondo un passaggio a livello: se lo apre, ci possono passare tutti. Allora, a buon diritto, il proprietario si rifiuta di aprirlo.

P R E S I D E N T E. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame e alla votazione degli articoli di cui do lettura:

Art. 1.

Le comunicazioni private mediante passaggi a raso, istituite in base all'articolo 229

della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, qualora le sopravvenute esigenze di circolazione dei convogli, o la sicurezza dell'esercizio, o la tutela della pubblica incolumità lo richiedano, possono essere definitivamente abolite, oppure deviate, anche attraverso fondi intermedi, su strade pubbliche o private che ristabiliscano le comunicazioni stesse in convenienti condizioni di sicurezza, salva coresponsione di indennizzo agli interessati in caso di danno.

I provvedimenti di cui sopra saranno adottati su richiesta dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sentiti le Amministrazioni locali e i Consorzi di bonifica interessati, e con decreto motivato del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, da pubblicarsi nella *Gazzetta ufficiale* della Repubblica e da affiggersi presso la casa comunale nella cui circoscrizione trovasi l'attraversamento.

Il decreto, di cui al comma precedente, diviene esecutivo trascorsi sessanta giorni dall'affissione presso la casa comunale.

Il relatore ha presentato un emendamento sostitutivo dell'intero articolo 1. Ne do lettura.

Art. 1.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, qualora sia necessario per esigenze della circolazione o per la sicurezza dell'esercizio o per la tutela della pubblica incolumità, può sopprimere o interrompere le comunicazioni private a suo tempo ristabilite ai sensi dell'articolo 229 della legge 20 marzo 1865, n. 2248 — allegato *F* — ed i passaggi a raso previsti dall'articolo 213 della stessa legge.

In tali casi, ove si verifichi interclusione di fondi, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato dovrà ricostituire, a proprie spese, in convenienti condizioni di comodità e di sicurezza, le comunicazioni interrotte o soppresse anche mediante deviazione delle comunicazioni con attraversamenti di fondi intermedi.

Ove ciò non sia possibile e non sia ritenuto conveniente, l'Azienda stessa dovrà cor-

rispondere al proprietario una indennità commisurata alla perdita del diritto.

Nel caso sia necessario procedere ad espropriazioni, si applicheranno le norme della legge 15 gennaio 1885, n. 2892.

All'emendamento sostitutivo presentato dal relatore, il senatore Genco ha presentato alcuni emendamenti di cui do lettura.

Sopprimere al secondo comma l'inciso: « ove si verifichi interclusione di fondi ».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(È approvato).

Soppressione dell'intero terzo comma dell'articolo 1.

A tale emendamento sono contrari sia il Governo che il relatore.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(Non è approvato).

Sostituire il terzo comma con il seguente: « Ove ciò non sia possibile, l'Azienda dovrà corrispondere al proprietario una indennità commisurata al danno prodotto ».

A tale emendamento si sono dichiarati favorevoli sia il Governo che il relatore.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

(È approvato).

Metto ai voti l'emendamento sostitutivo dell'intero articolo 1, presentato dal relatore, così come risulta con gli emendamenti testè approvati:

Art. 1.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, qualora sia necessario per esigenze della circolazione o per la sicurezza dell'esercizio o per la tutela della pubblica incolumità, può sopprimere o interrompere le comunicazioni private a suo tempo ristabilite ai sensi dell'articolo 229 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, — alleg. F — ed i passaggi a raso previsti dall'articolo 213 della stessa legge.

In tali casi, l'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato dovrà ricostituire, a proprie spese, in convenienti condizioni di comodità e di sicurezza, le comunicazioni interrotte o soppresse, anche mediante deviazione delle comunicazioni con attraversamenti di fondi intermedi.

Ove ciò non sia possibile, l'Azienda dovrà corrispondere al proprietario una indennità commisurata al danno prodotto.

Nel caso sia necessario procedere ad espropriazioni si applicheranno le norme della legge 15 gennaio 1885, n. 2892.

(È approvato).

Art. 2.

In alternativa con i provvedimenti di cui all'articolo 1, l'avente diritto all'attraversamento può, subordinatamente alle esigenze dell'esercizio ferroviario, chiedere, entro il termine di cui al terzo comma del precedente articolo 1, la costruzione di un cavalcavia o sottovia, ovvero l'adozione di idonei provvedimenti protettivi di custodia dell'attraversamento, da stabilirsi dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. In tal caso le maggiori spese che le opere dovessero comportare rispetto all'adozione delle misure di cui all'articolo 1, saranno a carico dell'avente diritto all'attraversamento.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato è libera di adottare i provvedimenti di cui all'articolo 1 qualora, entro il termine e nei modi stabiliti, l'avente diritto all'attraversamento non abbia provveduto al pagamento degli oneri a suo carico ovvero alla esecuzione di quelle opere cui egli debba provvedere direttamente.

A N D O'. Al secondo comma è detto che l'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato « è libera », eccetera.

Dato che il provvedimento deve tornare alla Camera, sarebbe il caso di sostituire le parole: « è libera » con una espressione più consona e cioè con « ha facoltà ».

P R E S I D E N T E. Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento formale proposto dal senatore An-

dò, tendente a sostituire le parole « è libera », con le altre « ha facoltà ».

(È approvato).

G E N C O . Do il mio voto favorevole a questo articolo; però ho il timore che esso sia troppo restrittivo; dato che si parla di passaggi a livello e di consegna ai privati sarebbe opportuno fare anche un accenno alle strade consorziali, a quelle vicinali eccetera. Oppure ritenere che a questo fine sia sufficiente la legge del 1865? Comunque non insisto.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 2 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

Art. 3.

L'indennizzo di cui all'articolo 1 sarà stabilito con provvedimento dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e da essa notificato all'avente diritto.

I progetti ed i preventivi di spesa per le opere o per gli impianti da eseguire ai sensi degli articoli 1 e 2 saranno approvati con provvedimento dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato. Con lo stesso provvedimento, pure da notificarsi all'avente diritto, saranno stabilite le condizioni e le modalità per i versamenti degli importi di cui al secondo comma dell'articolo 2.

Al secondo comma figura la frase « di cui al secondo comma dell'articolo 2 » che è un evidente errore, in quanto si deve dire: « di cui al primo comma dell'articolo 2 ». Si tratta di una svista evidente che, però, abbiamo il dovere di correggere.

Metto ai voti l'emendamento sostitutivo al secondo comma dell'articolo in discussione della parola: « secondo » con l'altra: « primo ».

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 3, quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

Art. 4.

Quando le località o zone servite dalla comunicazione privata attraversante a raso la ferrovia abbiano mutato o mutino la destinazione rispetto a quella del momento della istituzione dell'attraversamento, gli aventi diritto a quest'ultimo, ovvero gli eventuali enti che abbiano promosso la trasformazione, sono tenuti a provvedere a loro carico all'attuazione delle opere o delle modificazioni tecniche che l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ritenga necessarie per le esigenze di circolazione dei convogli, per la sicurezza dell'esercizio o per la tutela della pubblica incolumità.

(È approvato).

Art. 5.

L'approvazione dei progetti relativi a provvedimenti di cui alla presente legge equivale a dichiarazione di pubblica utilità.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile può dichiarare la indifferibilità ed urgenza dei relativi lavori.

(È approvato).

A questo punto il relatore propone di inserire un articolo 5-bis che riguarda le ferrovie in concessione. Il testo dell'articolo è il seguente:

« Le disposizioni di cui sopra si applicano anche per i passaggi a livello che rientrano nella competenza della Direzione Generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione per quanto concerne le ferrovie e tranvie concesse all'industria privata od in regime di gestione concessionale governativo, nonchè le tranvie extraurbane; la relativa spesa sarà iscritta negli stati di previsione della spesa della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione ».

L O M B A R D I . Attenzione, poichè la formulazione di questo articolo comporta un nuovo onere, per cui dovremo sentire nuovamente la Commissione finanze e tesoro.

G E N C O . Le Ferrovie hanno un bilancio autonomo nel quale interviene lo Stato attraverso il Ministero dei trasporti, però la proprietà delle Ferrovie, anche di quelle in concessione, è sempre dello Stato.

S A M M A R T I N O , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Non credo che il problema sorga: si tratta solamente di uno spostamento di spesa sempre nell'ambito del Ministero dei trasporti.

L O M B A R D I . Non sono d'accordo: qui si tratta di una nuova spesa, non di un passaggio da un capitolo all'altro dello stato di previsione del bilancio del Ministero dei trasporti.

P R E S I D E N T E . Si possono eliminare le parole: « la relativa spesa sarà iscritta negli stati di previsione della spesa della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione ».

L O M B A R D I . Però resta sempre l'ostacolo dell'istituzione di una nuova spesa, che richiede il parere della 5^a Commissione.

P R E S I D E N T E . Non si tratta di un obbligo, bensì di una facoltà che noi diamo, s'intende in relazione a quelli che sono gli stanziamenti di bilancio. Si capisce che la attuazione della norma è subordinata alle possibilità del bilancio. Anche per quanto riguarda i privati, non credo che le Ferrovie dello Stato provvedano subito ad eliminare i passaggi a livello.

M A D E R C H I . Questo ragionamento presuppone che la voce esista in bilancio; ma se non esiste, bisogna indicare la copertura.

L O M B A R D I . Se creiamo una nuova spesa, è chiaro che bisogna trovarne la copertura; comunque, è sempre necessario il parere della 5^a Commissione se non è prevista una voce in bilancio.

Dichiaro che mi asterrò dalla votazione di questo articolo.

P R E S I D E N T E . Propongo di sopprimere l'ultima parte dell'articolo 5-bis, il cui testo definitivo risulterebbe così formulato:

Art. 5-bis.

« Le disposizioni di cui sopra si applicano anche per i passaggi a livello che rientrano nella competenza della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione per quanto concerne le ferrovie e tranvie concesse all'industria privata od in regime di gestione commissariale governativa nonchè le tranvie extraurbane ».

Lo metto ai voti.

(È approvato).

In conseguenza dell'approvazione dell'articolo 5-bis la numerazione degli articoli successivi sarà modificata in sede di coordinamento.

Art. 6.

L'onere derivante dall'attuazione della presente legge farà carico ai fondi iscritti nel capitolo n. 509 dello stato di previsione della spesa dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per l'esercizio 1968 e nei capitoli corrispondenti dei successivi esercizi in dipendenza della legge 6 agosto 1967, n. 688, e successivi provvedimenti legislativi concernenti l'esecuzione del programma di costruzioni e di opere in conto della seconda fase del piano decennale, autorizzato dalla legge 27 aprile 1962, n. 211, per il rinnovamento, riclassamento, ammodernamento e potenziamento delle ferrovie dello Stato.

(È approvato).

Art. 7.

Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 8^a SEDUTA (24 gennaio 1969)

e dell'aviazione civile, di concerto con i Ministri del tesoro, dell'agricoltura e foreste e dei lavori pubblici, saranno emanate le norme di esecuzione della presente legge.

(È approvato).

Art. 8.

Le disposizioni comunque contrastanti con quanto stabilito dalla presente legge sono abrogate.

(È approvato).

Ricordo alla Commissione che è stato presentato dal senatore Piccolo il seguente ordine del giorno:

« La 7^a Commissione permanente del Senato, nell'approvare il disegno di legge numero 317, concernente disposizioni in materia di passaggi a livello in consegna a privati,

invita il Governo a predisporre un disegno di legge di più largo respiro, che affronti finalmente l'annoso problema dei passaggi a livello, che ormai rappresentano un gravissimo intralcio allo sviluppo dell'economia del Paese, in modo da dare, sia pure gradualmente, l'avvio alla eliminazione integrale dei detti passaggi a livello ».

SAMMARTINO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Come ho già detto, accolgo l'ordine del giorno come raccomandazione.

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

(È approvato).

Discussione e approvazione, con modificazioni, del disegno di legge: « Finanziamento dell'esercizio della ferrovia Metropolitana di Roma (Termini-EUR) esercitata dalla STEFER per conto dello Stato » (327)

PRESDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Finanziamento dell'esercizio della ferrovia

Metropolitana di Roma (Termini-EUR) esercitata dalla STEFER per conto dello Stato ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

Comunico che sul disegno di legge in esame la Commissione finanze e tesoro ha espresso il seguente parere:

« La Commissione finanze e tesoro, esaminato il disegno di legge, comunica di non opporsi al suo ulteriore corso. La Commissione, tuttavia, richiama l'attenzione della Commissione di merito sulla opportunità di conoscere le risultanze della gestione a favore della quale si procede all'aumento dell'autorizzazione di spesa.

Inoltre la Commissione fa rilevare che, per la copertura della spesa, si fa ricorso a stanziamenti dell'esercizio 1967, per la cui utilizzazione è necessaria la deroga alla legge 27 febbraio 1955, n. 64 ».

LOMBARDI, *relatore*. È al nostro esame un disegno di legge che ripete uno schema in ordine al funzionamento della ferrovia Metropolitana di Roma; in particolare, si tratta di una autorizzazione di spesa aggiuntiva rispetto a quella già deliberata con una legge precedente. Il provvedimento mira infatti ad elevare la spesa di 1.800 milioni di lire, autorizzata dall'articolo 1 della legge 20 maggio 1966, n. 369, a 3.200 milioni di lire; in sostanza si tratta di un incremento di un miliardo e 400 milioni.

Quali sono le ragioni di questa proposta? Voi sapete che la STEFER è una società concessionaria (di cui praticamente è azionista unico il Comune di Roma), la quale esercita per conto dello Stato, con una concessione del tutto provvisoria, cioè non definitiva, la ferrovia Metropolitana Termini-EUR e successivamente eserciterà anche le altre linee ancora da costruire.

In queste condizioni la STEFER, per quanto non abbia a sopportare degli oneri patrimoniali in ordine alla costruzione della linea, ha comunque sempre i bilanci in disavanzo.

Non esamino la situazione nei suoi particolari perchè ritengo che sia nota. Si tratta di una linea metropolitana che ha un bacino di traffico intermittente e quindi possibilità di entrate molto ridotte; a differenza della linea costruita a Milano, è solo un tronco di linea; la tariffa troppo bassa, inoltre, peg-

giora questa situazione: a Milano si pagano 100 lire, a Roma solo 50. Abbiamo, pertanto, un seguito di bilanci che chiudono sempre con un disavanzo notevole: nel 1957 il disavanzo è stato del 50 per cento, cioè le entrate hanno coperto solo la metà delle spese. In questa situazione il bilancio della STEFER, essendo sempre passivo, richiede naturalmente una copertura da parte dello Stato. L'ultima autorizzazione di spesa di 1.800 milioni non risolve il problema e non solo per la situazione in corso, ma anche per gli esercizi passati. Da informazioni assunte sappiamo che l'aumento richiesto fino all'ammontare di 3.200 milioni non copre nemmeno il *deficit* che viene consolidato fino alla data della proroga decennale del 9 febbraio 1968, alla quale data, tenendo conto di questa proposta di legge, si avrebbe ancora un disavanzo di esercizio di 1.600 milioni. Se a questo disavanzo si aggiunge quello dell'esercizio 1968, ci si rende conto della situazione di disavanzo cronico in cui versa la STEFER.

Non è il caso di dire che non esiste alcuna possibilità di un cambiamento di questa situazione fintanto che questo tronco non diventerà una vera linea. Concordo, quindi, con il Governo sulla opportunità di accordare questa integrazione della spesa già deliberata nel 1966. Devo, però, far presente che la proposta del Governo è stata presentata in pendenza della stipula dell'atto di proroga decennale ed è stata comunicata alla Presidenza il 19 novembre 1968, senonchè la stipula è avvenuta l'11 novembre, per cui, all'articolo 1, l'inciso: « in pendenza della stipula dell'atto di proroga dell'esercizio provvisorio » non ha più senso.

A questo punto nasce questa considerazione: che Stato è il nostro in cui si va avanti senza proroga e quindi in una situazione illegale? La proroga decennale, infatti, era già scaduta fin dal 9 febbraio 1968!

A mio avviso è opportuno approfittare di questo disegno di legge per approvare una proroga di almeno cinque anni, o anche di tre anni come è stato il modulo iniziale di concessione provvisoria della ferrovia metropolitana per conto dello Stato.

La seconda questione riguarda invece l'articolo 2. Poichè questo esercizio della STE-

FER si trova in cronico disavanzo, nella proposta di legge governativa si vuole ribadire che in nessun caso lo Stato può ripetere i sussidi integrativi, così come prevede l'articolo 4 della legge 12 aprile 1946, perchè sono del tutto insufficienti a coprire il disavanzo.

La terza questione riguarda, infine, l'articolo 3. Qui la copertura si riferisce a due esercizi ormai passati. Ora non ricordo esattamente qual è la norma che stabilisce la riforma del bilancio dello Stato. Parlandosi qui di cifre correnti, non so se sia proprio necessario derogare ad una norma, ma se così è, occorre dirlo.

M A D E R C H I . Forse è opportuno tenere presente che ci troviamo di fronte ad una situazione estremamente difficile per quanto riguarda questa Società, di proprietà del Comune di Roma, che con gestioni provvisorie, concessioni provvisorie e gestioni per conto...

P R E S I D E N T E con scioperi permanenti!

M A D E R C H I . Gli scioperi possono essere un fatto risolutore di fronte alla incapacità di dare all'Azienda la possibilità di avere di fronte a sè una visione che abbia un minimo di proiezione.

P R E S I D E N T E . Non commento la giustizia o meno, però constatato la esistenza di scioperi permanenti.

M A D E R C H I . Non sono questi i fatti che rendono difficile la vita della STEFER. Il fatto è che la STEFER non può impostare una sua politica aziendale perchè non sa quante saranno le concessioni, non sa quando saranno finiti gli altri tronchi della rete, non sa se i tronchi saranno affidati a lei o all'industria privata, non sa niente! Io credo che in questa materia ci si sia comportati nella maniera peggiore e ne paghiamo adesso le conseguenze.

Lei sa, signor Presidente, che per quello stesso tronco del quale parliamo nel disegno di legge transitano anche i treni che vanno ad Ostia e che hanno un bacino di traffico notevolissimo?

Se, invece di dover tenere separate le due gestioni, alla STEFER fosse consentito di fare un unico servizio e quindi di unificare percorsi, orari, tariffe, indubbiamente questa linea sarebbe attiva; invece noi paghiamo queste somme per una impostazione di gestione che non corrisponde nè all'interesse della cittadinanza nè all'interesse dell'Azienda e quindi neanche all'interesse generale che noi dobbiamo deliberare. Secondo me, approfittando di questa circostanza, dobbiamo sostenere l'esigenza, così come abbiamo fatto nella nostra proposta per le metropolitane (la situazione della metropolitana di Roma, purtroppo, è compromessa da una precedente legge che riservava al Governo la concessione sia di costruzione che di esercizio), di mettere le aziende che devono provvedere a soddisfare le esigenze della popolazione degli utenti, in condizioni di fare veramente quello che è il loro compito.

S A M M A R T I N O , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Ringrazio il senatore Lombardi della relazione onesta e lucida che ha svolto in questa Commissione. Qui si tratta soltanto di coprire un *deficit* del decennio 1958-68 sulla base di accertamenti contabili effettuati dagli uffici della Motorizzazione civile e dei trasporti in concessione. Le ragioni di questo *deficit* le ha esposte chiaramente il relatore, ed io condivido l'opinione, dato che siamo nella sede competente, che si debba affrontare un qualcosa di seriamente meditato; cioè, visto che ci prepariamo ad una discussione sulle metropolitane, speriamo che il Parlamento italiano possa portare dei lumi — nel caso di nuove costruzioni od esercizi — da evitare che si vada incontro a situazioni dolorose come quella della metropolitana di Roma. Per questi motivi invito la Commissione ad approvare il disegno di legge.

C A V A L L I . Circa le obiezioni mosse dal relatore, che cosa pensa il Governo?

L O M B A R D I , *relatore.* Effettivamente io ho posto alcune obiezioni; la prima riguarda l'articolo 1, cioè ho proposto la soppressione dell'inciso « in pendenza della sti-

pula dell'atto di proroga dell'esercizio provvisorio » che è ormai superato; la seconda si riferisce alla proroga di almeno cinque anni alla STEFER dell'esercizio per conto dello Stato.

M A D E R C H I . Ma c'è una nostra proposta che tende ad affidare alla STEFER in maniera definitiva l'esercizio della Metropolitana.

L O M B A R D I , *relatore.* Però questa è la deroga di una concessione provvisoria.

M A D E R C H I . Allora ripetiamo il modulo precedente di dieci anni.

S A M M A R T I N O , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Evidentemente il senatore Lombardi vede nei cinque anni l'auspicata conclusione dei lavori in corso per la metropolitana; ripeto: per quelli in corso, non per quelli che debbono essere ancora progettati e finanziati. Per questi ultimi non possiamo anticipare quali saranno le decisioni del Parlamento.

L O M B A R D I , *relatore.* Dato che la concessione è scaduta e poichè il ritardo nella esecuzione dei lavori è ormai una situazione congenita dalla quale non si può uscire con tre anni propongo che la proroga sia di cinque anni.

M A D E R C H I . Bisognerebbe dare una soluzione la più lunga possibile e cioè una concessione definitiva e non soltanto per questo tronco. Almeno questo è l'orientamento del mio Gruppo.

S A M M A R T I N O , *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Il Governo può essere d'accordo sui cinque anni. Comunque dobbiamo anche specificare la deroga.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo all'esame e alla votazione degli articoli.

7^a COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., post. e tel., mar. merc.) 8^a SEDUTA (24 gennaio 1969)

Il relatore propone di premettere all'articolo 1 un articolo aggiuntivo, di cui do lettura:

« L'esercizio per conto dello Stato della Ferrovia Metropolitana di Roma (linea Termini-EUR) da effettuarsi dalla Società tranvie e ferrovie elettriche di Roma (STEFER), ai sensi della legge 15 maggio 1954, n. 272, già prorogato con legge 20 maggio 1966, n. 369, è ulteriormente prorogato di 5 anni ».

Metto ai voti l'emendamento aggiuntivo proposto dal relatore.

(È approvato).

Conseguentemente all'approvazione di questo articolo la numerazione degli articoli del disegno di legge verrà ad essere modificata in sede di coordinamento.

Art. 1.

La spesa di 1.800 milioni di lire autorizzata dall'articolo 1 della legge 20 maggio 1966, n. 369, per la concessione alla Società tranvie e ferrovie elettriche di Roma (STEFER) di sussidi integrativi, salvo conguaglio, per l'esercizio, per conto dello Stato, della Ferrovia Metropolitana di Roma (linea Termini-EUR), in pendenza dalla stipula dell'atto di proroga dell'esercizio provvisorio, è elevata a 3.200 milioni di lire.

A questo articolo il relatore propone di sopprimere le parole « in pendenza della stipula dell'atto di proroga dell'esercizio provvisorio ».

Metto ai voti tale emendamento.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 1 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

Art. 2.

I sussidi di cui all'articolo precedente sono accordati in conto del rimborso dovuto dallo Stato a copertura delle perdite di esercizio e non saranno quindi recuperati, in

deroga a quanto previsto dall'articolo 4 della legge 12 aprile 1946, n. 338.

(È approvato).

Art. 3.

All'onere derivante dalla presente legge si farà fronte per lire 1.300 milioni a carico del fondo iscritto al capitolo n. 3523 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1967 e per lire 100 milioni con corrispondente riduzione del fondo iscritto al capitolo n. 3523 del medesimo stato di previsione per l'anno finanziario 1968.

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

A questo articolo il relatore in conformità al parere espresso dalla 5^a Commissione, propone un emendamento aggiuntivo delle parole « in deroga alla legge 27 febbraio 1955, n. 64 », da inserire nel primo comma dopo le parole « si farà fronte ».

Lo metto ai voti.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 3 quale risulta con l'emendamento testè approvato.

(È approvato).

In relazione alle modifiche introdotte nel testo, il titolo del disegno di legge dovrebbe essere così modificato: « Proroga della concessione e finanziamento dell'esercizio della Ferrovia Metropolitana di Roma (Termini-EUR) esercitata dalla STEFER per conto dello Stato ».

Poichè non si fanno osservazioni, rimane così stabilito.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

La seduta termina alle ore 11,50.