

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE  
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

20.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 26 SETTEMBRE 1973

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAELLA

INDICE		PAG.
	PAG.	
<b>Inversione dell'ordine del giorno:</b>		
PRESIDENTE . . . . .	316	
<b>Disegno di legge (Discussione e approvazione):</b>		
Modifica dell'articolo 119 del codice della navigazione (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (1271) . . . . .	316	
PRESIDENTE . . . . .	316, 317, 318	
BALLARIN . . . . .	316	
CERAVOLO . . . . .	317	
PICCINELLI, Relatore f.f. . . . .	316, 317	
VENTURI, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile . . . . .	317	
<b>Disegno di legge (Discussione e approvazione):</b>		
Modifica dell'articolo 88 della legge 16 giugno 1939, n. 1045, concernente le condizioni per l'igiene e l'abitabilità degli equipaggi a bordo di navi mercantili nazionali (1656) . . . . .	318	
PRESIDENTE . . . . .	318	
BALLARIN . . . . .	318	
PICCINELLI . . . . .	318	
		PAG.
		POLI, Relatore . . . . . 318
		VENTURI, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile . . . . . 318
		<b>Disegno di legge (Discussione e rinvio):</b>
		Modificazioni alla legge 18 luglio 1957, n. 614, concernente la istituzione della Gestione commissariale governativa dei servizi pubblici di navigazione sui laghi Maggiore, di Garda e di Como (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (1954) . . . . . 319
		PRESIDENTE . . . . . 319, 320
		CENGARLE, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile . . . . . 320
		KORACH . . . . . 320
		LOMBARDI GIOVANNI, Relatore . . . . . 319, 320
		MARZOTTO CAOTORTA . . . . . 320
		<b>Votazione segreta:</b>
		PRESIDENTE . . . . . 320
<hr/>		
<b>La seduta comincia alle 10,30.</b>		
MAROCCO, Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente. (È approvato).		

**Inversione dell'ordine del giorno.**

**PRESIDENTE.** Onorevoli colleghi, poiché il sottosegretario Venturi, a causa di urgenti impegni, potrà trattenersi soltanto per breve tempo con noi questa mattina, propongo un'inversione dell'ordine del giorno, nel senso di discutere prima i disegni di legge n. 1271 e 1656, e successivamente il n. 1954.

Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

**Discussione del disegno di legge: Modifica all'articolo 119 del codice della navigazione (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (1271).**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifica all'articolo 119 del codice della navigazione » già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 29 novembre 1972.

Poiché il relatore, onorevole Di Leo, non è presente, prego l'onorevole Piccinelli di svolgere la relazione.

**PICCINELLI, Relatore f.f.** Signor presidente, onorevoli colleghi, l'articolo 119 del codice della navigazione prevede, come limite massimo di età per potersi iscrivere nelle matricole della gente di mare in qualità di medico di bordo, il trentacinquesimo anno. Questo mentre l'articolo 29, n. 1 del regolamento di sanità marittima, stabilisce che, per conseguire l'idoneità ad esercitare la professione di medico di bordo, non si debba aver superato il quantesimo anno di età.

Stando così le cose, è chiaro che l'attuale normativa danneggia coloro che hanno conseguito l'abilitazione prima del quarantesimo anno di età, ma dopo aver superato i trentacinque anni; oltre tutto ciò accade proprio nel momento in cui si verifica una maggior richiesta di medici di bordo, e mentre non è elevato il numero dei medici che desiderano imbarcarsi.

Tenendo conto di tutto ciò, e poiché è allo studio una modifica dell'articolo 29 del regolamento di sanità marittima, nel senso di elevare da quaranta a quarantacinque anni il limite di età previsto per l'ammissione agli esami di idoneità ad esercitare la professione di medico di bordo, al fine di eliminare ogni possibile motivo di confusione, con il dis-

egno di legge in esame si propone di elevare a 45 anni anche il limite massimo di età per l'iscrizione nelle matricole della gente di mare.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

**BALLARIN.** Prima di entrare nel merito del provvedimento, desidero sollevare una questione che, anche recentemente, è stata posta alla attenzione del Governo e del Parlamento. Mi riferisco alla modifica generale del codice di navigazione, improntato ad un autoritarismo oggi inammissibile, e nettamente in contrasto con lo statuto dei lavoratori. Il Governo, in diverse occasioni, si è impegnato in tal senso, anche accettando ordini del giorno sia della nostra Commissione che dell'Assemblea.

Recentemente, poi, in occasione della discussione sulla legge relativa alla nautica da diporto, il Governo si è impegnato a modificare gli articoli relativi al settore della pesca, dove le sperequazioni sono più che mai evidenti: infatti, mentre si concedono facilitazioni a coloro che frequentano il mare per svago e per diletto, ai pescatori si richiedono requisiti del tutto fuori luogo.

Entrando specificamente nel merito del provvedimento, quanto prevede l'articolo 1 - relativamente al termine di 45 anni - mi sembra quasi ridicolo, perché non sarà certo questa sorta di facilitazione ad invogliare i medici ad imbarcarsi. Chi può infatti pensare che - allo stato attuale delle cose - i medici italiani, i cui guadagni ammontano al minimo a 10-15 milioni l'anno, accorrano ad imbarcarsi? È in ben diverso modo che deve essere risolto il problema, e lo sarà soltanto quando si darà pratica attuazione alla riforma sanitaria generale.

Per quanto riguarda l'articolo 2, ritengo molto grave il fatto di voler allargare la possibilità di imbarco ai cittadini di origine italiana ma stranieri, perché ciò comporterebbe un allargamento dei quadri del personale a favore degli stranieri, con gravi disagi per i lavoratori marittimi nazionali. Vi è effettivamente in molti porti carenza di marinai e di personale marittimo. In alcune zone addirittura (come a Mazzara del Vallo) si fa ricorso, senza autorizzazione, a centinaia e centinaia di stranieri (tunisini e algerini). Ma avallare questo stato di cose con una legge non farebbe altro che accrescere le difficoltà del mondo del lavoro marittimo.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 SETTEMBRE 1973

Fatte queste considerazioni, dichiaro che il gruppo comunista si asterrà dalla votazione del provvedimento.

**PRESIDENTE.** Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

**VENTURI, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.** Prendo atto della richiesta dell'onorevole Ballarin per quanto riguarda una revisione generale del codice della navigazione, ma vorrei insistere per l'approvazione del provvedimento al nostro esame che è molto urgente e che risulta più adeguato alle esigenze di quanto non sembri a priva vista.

L'innalzamento del limite di età è stato fatto essenzialmente per mettersi in armonia con l'articolo 29 del regolamento della sanità marittima. Per quanto riguarda la facoltà discrezionale del ministro della marina mercantile di consentire l'iscrizione delle matricole in deroga ai limiti di età o per persone non appartenenti alla Repubblica, si viene praticamente a regolarizzare una situazione che già si verifica attualmente, data la ricorrente necessità di assicurare i servizi essenziali su certe navi.

Quindi, pur prendendo atto delle perplessità manifestate, ci permettiamo di insistere perché il provvedimento sia approvato per ovviare ad alcune difficoltà, restando fermi sia l'impegno a una revisione generale del codice della navigazione, sia le altre osservazioni fatte.

**PRESIDENTE.** Passiamo all'esame degli articoli.

Poiché all'articolo primo non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

**ART. 1.**

Il primo comma dell'articolo 119 del codice della navigazione è modificato come segue:

« Possono conseguire l'iscrizione nelle matricole della gente di mare i cittadini italiani di età non inferiore ai quindici anni e non superiore ai venticinque, che abbiano i requisiti per ciascuna categoria stabiliti dal regolamento. Per i medici l'età non deve superare i quarantacinque anni ».

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

**ART. 2.**

Il terzo comma dell'articolo 119 del codice della navigazione è modificato come segue:

« Il ministro della marina mercantile può consentire che nelle matricole siano iscritti anche italiani non appartenenti alla Repubblica; può altresì consentire l'immatricolazione di persone di età superiore ai limiti di cui al primo comma, quando speciali esigenze lo richiedano ».

**CERAVOLO.** Vorrei chiedere quale sia l'esatto significato dell'espressione « italiani non appartenenti alla Repubblica ». Quando avevamo colonie, con essa si intendeva riferirsi a coloro che appartenevano al territorio del regno, ivi compresi quelli delle colonie, ma oggi che cosa si intende con quell'espressione? Mi pare che essa potrebbe avere una portata troppo estensiva, e ingenererebbe il pericolo d'una concorrenza insostenibile.

**PICCINELLI, Relatore f.f.** Vorrei fornire una ulteriore precisazione sul significato dell'espressione « italiani non appartenenti alla Repubblica » contenuta nell'articolo 2 del disegno di legge al nostro esame. Per lo Statuto albertino erano considerati « italiani non regnicoli » coloro che appartenevano a territori che, pur soggetti a dominio di altri Stati, erano abitati da popolazione italiana per nazionalità. La nuova Costituzione repubblicana, all'articolo 51, stabilisce che la legge può, per l'ammissione ai pubblici impieghi o per l'esercizio di attività professionali, equiparare gli « italiani non appartenenti alla Repubblica » ai cittadini italiani. In pratica, attualmente, sono « italiani non regnicoli » coloro che risiedono nella zona B di Trieste e gli italiani che risiedono ancora in Libia e in Tunisia e non hanno la cittadinanza italiana.

Si tratta quindi di una modifica puramente formale, che non incide come tale sulla sostanza della precedente normativa.

**VENTURI, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.** Concordo pienamente con le considerazioni del relatore e penso che dopo questi chiarimenti non sussistano più dubbi sull'interpretazione da dare all'articolo 2.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 SETTEMBRE 1973

**PRESIDENTE.** Pongo in votazione l'articolo 2.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

**Discussione del disegno di legge: Modifica all'articolo 88 della legge 16 giugno 1939, n. 1045, concernente le condizioni per l'igiene e l'abitabilità degli equipaggi a bordo di navi mercantili nazionali (1656).**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifica dell'articolo 88 della legge 16 giugno 1939, n. 1045, concernente le condizioni per l'igiene e l'abitabilità degli equipaggi a bordo di navi mercantili nazionali ».

L'onorevole Poli ha facoltà di svolgere la relazione.

**POLI, Relatore.** In seguito ai notevoli progressi verificatisi nel campo della medicina, il Governo chiede, con il disegno di legge al nostro esame, di poter adeguare — con il più agile meccanismo dei decreti ministeriali — le tabelle dei farmaci e i vari presidi in dotazione alle navi mercantili nazionali.

Il provvedimento non ha certo bisogno di ulteriori chiarimenti, trattandosi semplicemente di rispondere in modo migliore alla tutela della salute e del benessere del personale di bordo.

Come relatore non posso pertanto che raccomandare la sua approvazione.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

**BALLARIN.** Non riesco a comprendere perché questo tipo di tutela non riguardi anche le barche da pesca ed i pescherecci più o meno grandi, per cui questo tipo di natante esce in mare, il più delle volte, senza la più piccola cassetta di pronto soccorso. Io penso che le norme igienico-sanitarie dovrebbero essere eguali per tutti. Anche i nuovi provvedimenti che stiamo discutendo, quello relativo ai cantieri, ad esempio, escludono in ogni caso, ormai quasi per prassi, le imbarcazioni da pesca dall'ambito delle disposizioni in essi contenute.

**PRESIDENTE.** Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

**POLI, Relatore.** Devo far presente all'onorevole Ballarin che l'articolo 88 della legge 16 giugno, n. 1045 riguarda, indistintamente, tutte le categorie armatoriali. Perciò tutto quello che si può fare al riguardo è invitare il Governo, con un ordine del giorno, a far sì che la legge venga applicata.

**PRESIDENTE.** Passiamo all'esame dell'articolo unico del disegno di legge.

Ne do lettura:

#### ARTICOLO UNICO.

All'articolo 88 della legge 16 giugno 1939, n. 1045, è aggiunto il seguente comma:

« Le tabelle di cui al precedente comma possono essere aggiornate o modificate con decreto, da pubblicare nella *Gazzetta ufficiale*, dei ministri della sanità e della marina mercantile. Nei decreti dovrà altresì essere indicato il termine, non superiore a novanta giorni dalla data di pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*, per l'adeguamento delle disposizioni in essi contenute ».

**PICCINELLI.** A parte il principio, sul quale siamo tutti d'accordo, della necessità di aggiornare la tabella in base alle più recenti scoperte nel settore della medicina, ho qualche dubbio sul modo in cui l'articolo unico è formulato; temo infatti che esso possa creare gravi dubbi interpretativi. Se questo fosse il significato della norma, fra pochi mesi, o un anno, quando qualche nuova medicina verrà messa in commercio, per aggiornare nuovamente la tabella dovremmo ancora riunirci, e ricominciare tutto da capo.

**POLI, Relatore.** Per fugare ogni dubbio, penso sarà sufficiente sostituire alle parole: « per l'adeguamento delle disposizioni » le altre: « per l'attuazione delle disposizioni ».

**PRESIDENTE.** L'onorevole Poli ha presentato il seguente emendamento:

*Sostituire le parole:* « per l'adeguamento delle disposizioni », *con le parole:* « per l'attuazione delle disposizioni ».

**VENTURI, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.** Il Governo lo accetta.

**PRESIDENTE.** Pongo in votazione l'emendamento del relatore di cui ho dato testé lettura, accettato dal Governo.

(È approvato).

L'articolo unico rimane pertanto così formulato:

ARTICOLO UNICO.

All'articolo 88 della legge 16 giugno 1939, n. 1045, è aggiunto il seguente comma:

« Le tabelle di cui al precedente comma possono essere aggiornate o modificate con decreto, da pubblicare nella *Gazzetta ufficiale*, dei ministri della sanità e della marina mercantile. Nei decreti dovrà altresì essere indicato il termine, non superiore a novanta giorni dalla data di pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*, per l'attuazione delle disposizioni in essi contenute ».

Trattandosi di articolo unico, il disegno di legge sarà votato direttamente a scrutinio segreto al termine della seduta.

**Discussione del disegno di legge: Modifiche alla legge 18 luglio 1957, n. 614, concernente la istituzione della Gestione commissariale governativa dei servizi pubblici di navigazione sui laghi Maggiore, di Garda e di Como (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (1954).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche alla legge 18 luglio 1957, n. 614, concernente la istituzione della Gestione commissariale governativa dei servizi pubblici di navigazione sui laghi Maggiore, di Garda e di Como » già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 21 marzo 1973.

L'onorevole Giovanni Lombardi ha facoltà di svolgere la relazione.

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore*. Si tratta di un provvedimento molto semplice e che già questa Commissione ebbe modo di esaminare, anche se frettolosamente; esso ha una lunga storia, del resto chiaramente evidenziata dalla relazione governativa che lo accompagna.

La legge 18 luglio 1957, n. 614, concernente l'autorizzazione al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile alla gestione diretta dei servizi di navigazione sui laghi di Garda, Maggiore e di Como, prevedeva, all'articolo 4, punto b), che il consuntivo dell'esercizio fosse corredato, tra l'altro, « dalla relazione dei revisori ».

I colleghi ricorderanno che, quando si trattò di esaminare il progetto che divenne poi la legge n. 614, l'allora relatore onorevole Iervolino propose di togliere dal disegno di legge governativo un articolo in cui si parlava del collegio dei revisori.

Le motivazioni addotte dal relatore consistevano nel fatto che la gestione, dopo il difficile periodo della concessione, non si ispirava a criteri di autonomia, ma era legata direttamente all'amministrazione statale (allora Ispettorato della motorizzazione). In sostanza, vi era già un controllo della Corte dei conti sull'andamento della gestione, tanto che la Commissione trasporti della Camera dei deputati — accettando all'unanimità le proposte del relatore — espunse allora dall'articolo del disegno di legge l'articolo 90, ma nell'articolo 4 rimase l'espressione: « collegio dei revisori ».

L'amministrazione dei trasporti, per ottemperare al disposto di quell'articolo, istituì un collegio dei revisori fino al 31 dicembre 1969, composto di sei membri effettivi e di due supplenti. Infatti — afferma ancora la relazione — è vero che una « leggina » del 1967 istituiva un collegio unico di tre membri per il controllo delle gestioni governative dipendenti dall'Ispettorato della motorizzazione, ma questo collegio non aveva la possibilità di controllare la gestione in argomento perché la sua competenza era limitata alla materia delle gestioni ferroviarie. Per completare questa lacuna è stato pertanto presentato il disegno di legge al nostro esame. Questa, in sintesi, la relazione del Ministero.

A parte il dubbio circa l'assoluta necessità di creare un collegio di revisori per gestioni che ricadono nella competenza dell'attuale direzione generale dei trasporti in concessione (da un punto di vista strettamente formale, infatti, se si trattasse di un tipo di gestione diretta ciò non sarebbe necessario), poiché la gestione in argomento comporta l'esigenza di controlli di un certo rilievo, si potrebbe anche comprendere l'opportunità di istituire un siffatto collegio. Resta però il fatto che la legge n. 395 del 1967 prevede l'istituzione di un collegio di revisori per tutte indistintamente le gestioni governative dei pubblici servizi di trasporto in concessione condotte dal Ministero, e cioè non solo per quelle condotte ai sensi dell'articolo 1 del regio decreto-legge 5 giugno 1936, n. 1336 (che si riferiva solo alle gestioni ferroviarie), ma anche per le gestioni condotte per effetto di qualsiasi altra disposizione.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 SETTEMBRE 1973

Ora, se un solo collegio composto da tre persone — come quello previsto dalla legge n. 395 del 1967 — dev'essere in grado di controllare tutte le gestioni dirette dipendenti dall'amministrazione dei trasporti, il problema va risolto, a mio avviso, leggendo il penultimo comma della legge citata, che recita: « Qualora se ne ravvisi l'opportunità, in relazione alla consistenza e dimensione delle gestioni di cui al primo comma, possono essere istituiti... collegi di revisori per singole gestioni e gruppi di esse ».

Questo mi pare che faccia ritenere non necessaria l'istituzione per legge di un altro collegio di revisori, che si potrebbe attuare, ove ne fosse riconosciuta l'opportunità, con decreto ministeriale. Non conosco le osservazioni della Corte dei conti al riguardo e non so se essa abbia affermato la necessità di istituire per legge un collegio di revisione. Sarei quindi del parere di rinviare l'esame del provvedimento in attesa di conoscere le osservazioni della Corte dei conti in proposito.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Nulla in contrario ad accogliere le richieste del relatore, che si è documentato e porta al nostro esame osservazioni che non si possono disattendere. Il problema è che con tre membri il collegio di revisione non riesce ad espletare i suoi compiti. Il Ministero ha sollecitato l'approvazione della legge per poter disporre di elementi sufficienti per seguire questa gestione. Ma se la Commissione ritiene di dover aspettare di conoscere le osservazioni della Corte dei conti, ripeto che non ho nulla in contrario ad un rinvio dell'esame del provvedimento.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

MARZOTTO CAOTORTA. L'attuale collegio dei revisori dei conti ha già il controllo della gestione diretta delle ferrovie e tre revisori le bastano; non capisco dunque perché ne occorran sei per il controllo della gestione relativa ai tre laghi della Lombardia, dato anche che esso viene esercitato una volta l'anno.

Non mi oppongo ad un rinvio della discussione, ma credo che in fondo si tratti di un problema modesto. Avendo infatti il relatore ricordato la norma che autorizza il Ministero a servirsi dell'attuale collegio di revisori dei conti anche per le gestioni diverse da quelle ferroviarie, e sussistendo la possibilità di

ampliarne con proprio decreto la composizione, la soluzione del problema potrebbe essere rimessa al senso di responsabilità del Ministero.

KORACH. In linea di massima concordo con l'onorevole Marzotto, però desidero sottolineare un aspetto negativo, rappresentato dal fatto che il provvedimento in esame mira al consolidamento di un tipo di gestione che dovrà essere trasferito alle regioni, trattandosi di materia di loro competenza.

Pertanto, legiferare proprio alla vigilia della morte naturale di questa gestione, mi sembra inutile ed anche pericoloso, perché il discorso potrebbe allargarsi.

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore*. A questo proposito, gradirei che l'onorevole sottosegretario ci fornisse qualche notizia sullo stato di attuazione del riordinamento della gestione governativa dei pubblici servizi di navigazione sui laghi, previsto dall'articolo 4 del decreto del Presidente della Repubblica 14 gennaio 1972, n. 5, concernente il trasferimento alle regioni a statuto ordinario delle funzioni amministrative statali in materia.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Alla luce delle considerazioni fatte anche dall'onorevole Marzotto Caotorta, prego il presidente di attendere prima di iscrivere nuovamente il provvedimento all'ordine del giorno, perché se potremo, con un decreto, sopperire alla necessità di garantire a questa gestione un effettivo controllo, eviteremo di tornare sull'argomento.

Naturalmente questo non mi esime dal fornire all'onorevole Lombardi le informazioni richieste.

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

*(Così rimane stabilito).*

#### Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge esaminati nella seduta odierna.

*(Segue la votazione).*

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Modifica all'articolo 119 del codice della navigazione » (Ap-

provato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (1271).

Presenti . . . . .	24
Votanti . . . . .	17
Maggioranza . . . . .	9
Voti favorevoli . . . . .	17
Voti contrari . . . . .	0

Hanno dichiarato di astenersi 7 deputati.  
(La Commissione approva).

Disegno di legge: « Modifica dell'articolo 88 della legge 16 giugno 1939, n. 1045, concernente le condizioni per l'igiene e l'abitabilità degli equipaggi a bordo di navi mercantili nazionali » (1656).

Presenti e votanti . . . . .	24
Maggioranza . . . . .	13
Voti favorevoli . . . . .	24
Voti contrari . . . . .	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Alessandrini, Baldassari, Ballarin, Becciu, Bodrito Antonio, Canestrari, Caradonna, Cattella, Ceravolo, Ciacci, Dal Maso, Fioriello, Froio, Giovanardi, Korach, Lombardi Giovanni, Marzotto Caotorta, Pani, Piccinelli, Pisanu, Poli, Russo Ferdinando, Skerk e Venturini.

Si sono astenuti dalla votazione sul disegno di legge n. 1271:

Baldassari, Ballarin, Ciacci, Fioriello, Korach, Pani e Skerk.

**La seduta termina alle 11,30.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. GIORGIO SPADOLINI

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO