

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE  
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

42.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 13 FEBBRAIO 1974

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CAELLA

## INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Disegno di legge (Discussione e rinvio):</b>		<b>Disegno di legge (Discussione e approvazione):</b>	
Disposizioni per l'ammodernamento e la ristrutturazione dei servizi di trasporto esercitati per mezzo della gestione governativa delle ferrovie meridionali sarde ed autoservizi integrativi (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2559) .	650	Ampliamento del Centro sperimentale impianti a fune (CSIF) del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2511) .	658
PRESIDENTE . . . . .	650, 653, 655, 656, 657, 658	PRESIDENTE . . . . .	658, 659, 660
BAGHINO . . . . .	651, 653, 654, 655, 656, 657, 658	BAGHINO . . . . .	659
BALLARIN . . . . .	656	CIACCI . . . . .	659
CANESTRARI . . . . .	655, 657	DAL MASO, <i>Relatore</i> . . . . .	659
CARRI . . . . .	656	MASCIADRI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i> . . . . .	659
CERAVOLO . . . . .	567	<b>Disegno di legge (Rinvio della discussione):</b>	
CIACCI . . . . .	657	Prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2651) . . . . .	660
KORACH . . . . .	651, 653	PRESIDENTE . . . . .	660
MANCINI ANTONIO . . . . .	652, 653, 655, 656, 658		
MARZOTTO CAOTORTA, <i>Relatore</i> . . . . .	650, 651, 652, 654, 655		
MASCIADRI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i> . . . . .	652, 654		
MERLI . . . . .	657		
PANI . . . . .	651, 652, 655		

	PAG.
<b>Disegno di legge (Rinvio della discussione):</b>	
Modificazioni agli articoli 1, punto 1; 4, punto 4; 5, punto 1; 10, punto 2, primo e secondo comma; 13; secondo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1971, n. 1372, contenente norme per l'attuazione della legge 13 agosto 1969, n. 591, concernente la riduzione dell'orario di lavoro del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2667) . . . . .	660
PRESIDENTE . . . . .	660
<b>Votazione segreta:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	660

### La seduta comincia alle 10,40.

MAROCCO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(E approvato).

**Discussione del disegno di legge: Disposizioni per l'ammodernamento e la ristrutturazione dei servizi di trasporto esercitati per mezzo della gestione governativa delle ferrovie meridionali sarde ed autoservizi integrativi (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2559).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disposizioni per l'ammodernamento e la ristrutturazione dei servizi di trasporto esercitati per mezzo della gestione governativa delle ferrovie meridionali sarde ed autoservizi integrativi », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 22 novembre 1973.

L'onorevole Marzotto Caotorta ha facoltà di svolgere la relazione.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Questo disegno di legge riguarda le ferrovie meridionali sarde, vecchie ferrovie a scartamento ridotto, date in concessione nel 1915. Tale concessione avrà termine nel 1985, ma già dal 1955 la gestione privata si è ritirata e, con legge del 12 dicembre 1954, n. 1178, si è attuata una gestione governativa. Il traffico ferroviario di questi tratti è molto diminuito, giacché si usufruisce di servizi automobilisti-

ci. Queste linee sono in crisi perché progelate essenzialmente per servire un bacino carbonifero che ha cessato la sua attività.

Nel disegno di legge si prevede l'abbandono di altri tronchi ferroviari a scartamento ridotto, la loro sostituzione con servizi automobilistici e la trasformazione in linea a scartamento ordinario della Carbonia-Sant'Antioco, di 17 chilometri, per poterla collegare con le ferrovie dello Stato. La spesa prevista per questa trasformazione e l'ampliamento delle reti automobilistiche è di quattro miliardi.

Desidero fare alcune osservazioni. I servizi automobilistici, anche quelli integrativi, sono divenuti, con il trasferimento - operato in forza del decreto delegato n. 5 - di competenza regionale: non è opportuno, quindi, continuare a condurli con gestione governativa. Mi rendo perfettamente conto che ciò costituirà un ulteriore aggravio per il bilancio regionale: tuttavia, se iniziamo a seguire una determinata direttiva politica, dobbiamo farlo sino in fondo. L'azienda regionale sarda dei trasporti pubblici sta ormai procedendo, sia pure faticosamente: sarebbe quindi opportuno che essa gestisse anche le autolinee e si occupasse dei razionali e necessari collegamenti.

Per quel che riguarda il tratto di 17 chilometri di ferrovia, ritengo sia utile adottare lo scartamento ordinario, ma non vedo assolutamente la necessità di affidarlo ad una gestione governativa autonoma, invece che allo Stato. Altrimenti, in Sardegna si avrebbero due tipi di gestione: quella statale, che si occuperebbe della quasi totalità delle linee ferroviarie, ed una gestione governativa, cui sarebbero affidati quei 17 chilometri, per altro di interesse non locale (si tratta del collegamento del porto di Sant'Antioco con l'intera rete). I tratti in concessione non hanno più motivo di essere autonomi, sia per la loro scarsa lunghezza, sia per la necessità di completarli e raccordarli con l'intera rete ferroviaria. Ritengo che lo stesso criterio che ha ispirato il disegno di legge n. 2171, riguardante la ferrovia Benevento-Cancello, debba essere esteso a questo breve tratto. In tal modo cesserebbe la gestione governativa delle ferrovie meridionali sarde, residuo di una concessione a privati e da questi dismessa. La mia proposta è perciò diversa dal disegno di legge in esame: ritengo necessaria la costituzione di un gruppo informale di lavoro per approfondire ulteriormente il problema.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 FEBBRAIO 1974

KORACH. Vorrei sapere dal relatore se le ferrovie meridionali sarde gestiscono solo questa linea ferrata.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Sì: le altre sono state sostituite da linee automobilistiche.

KORACH. Ma le ferrovie sarde non gestiscono questo tratto.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Gli altri tratti sono stati già sostituiti da autolinee: delle ferrovie meridionali sarde sono rimasti soltanto questi diciassette chilometri.

KORACH. Vorrei far osservare che il limite di spesa recato dall'articolo 8 del disegno di legge è irrisorio rispetto alla necessità della conduzione delle autolinee sostitutive da parte della gestione governativa.

Vorrei anche far notare che non si parla affatto del personale addetto ai tronchi ferroviari che devono essere soppressi.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Nella relazione del Senato è previsto un piano. Vi sono due miliardi per la trasformazione a scartamento ridotto del tratto di cui ho parlato prima. Inoltre, vi sono altri due miliardi per l'esercizio automobilistico: essi servono per i depositi, i macchinari, le attrezzature, i rilievi di autolinee in concessione ad altre ditte, gli anticipi, i pensionamenti, le indennità e gli studi-progettazioni.

Per quanto riguarda il personale, esso viene trasferito sulle autolinee.

Non ritengo opportuno, dal momento che tale esercizio è di competenza delle regioni, che la gestione governativa dipendente dal Ministero dei trasporti, rimanga per la sola conduzione di servizi di autolinee.

KORACH. L'ultima osservazione riguarda l'articolo 7. Le linee automobilistiche sono in concessione in base a degli atti che chiaramente ne prevedono le modalità. Tali atti non possono non prevedere quello che avviene quando la concessione viene tolta.

Ora, o le condizioni previste nell'articolo 7 sono migliori di quelle della concessione — e non vedo il perché — o sono peggiori, e questo non è ipotizzabile dal momento che non possiamo con legge variare un contratto. Su questo chiedo un chiarimento.

PANI. Mi rendo perfettamente conto delle osservazioni fatte dal relatore. Esse corrispon-

dono ad un orientamento che è da condividere, nel senso che non ha significato che 17 chilometri di ferrovia a scartamento ordinario vengano gestiti da un commissario governativo, così come non ha senso che il servizio integrativo di linee venga gestito in modo separato da quella che è l'azienda regionale dei trasporti. Dobbiamo però renderci conto di un fatto: sollevare questi due piccoli problemi, significa sollevare una questione abbastanza grossa. Credo che qui dovremmo avere pregiudizialmente una risposta.

Che cosa ne pensa il Governo? Siamo disposti ad andare rapidamente in questa direzione qualora vi sia un'intesa fra i diversi gruppi e il Governo. Mi rendo conto che ciò comporta una serie di complicazioni di non facile soluzione, mentre urge una soluzione entro breve tempo.

Se su questo terreno non ci ritroviamo, dobbiamo stare attenti perché rischiamo di ritardare un provvedimento atteso dalle popolazioni. Proprio in questi giorni sono accaduti avvenimenti che sollecitano l'approvazione del provvedimento stesso.

Bisogna sciogliere prima questo nodo per stabilire se si può procedere nel senso indicato dal relatore.

In caso contrario, la mia opinione è che bisogna approvare il provvedimento così com'è, tenendo conto del fatto che il Sardegna vi sono altri problemi di questo tipo.

BAGHINO. Mi rendo conto delle preoccupazioni che sono state manifestate. Già al Senato era stata fatta un'analoga considerazione.

Proprio dalla relazione presentata in quella sede si dà infatti ragione delle preoccupazioni manifestate dalla regione sarda riguardo all'unificazione dei servizi. Rivedendo questo provvedimento — presentato al Senato circa dieci mesi or sono — tuttavia, non normalizzeremmo la situazione: è solo approvandolo e rendendolo esecutivo al più presto che daremo alla regione sarda e al Ministero l'opportunità di prendere i dovuti provvedimenti: esso, infatti, è solo un mezzo per realizzare quanto auspicato dal relatore. Orientandoci verso la revisione, al contrario, rischieremmo di causare più danni che benefici. Proprio nella relazione del Senato — ripeto — è considerata anche la situazione del personale in caso di unificazione dei servizi.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Prendo atto dell'importanza di questo problema e confermo la mia proposta di addivenire alla nomina di un gruppo informale di lavoro.

MASCIADRI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Ho dichiarato quanto segue già al Senato, nel corso della prima riunione (a quella definitiva partecipò anche il ministro). Ricordo che il gruppo comunista sollevò il problema, che fu superato considerando l'esigenza della celerità. Nel corso di quella prima riunione è risultato che la regione sarda non desiderava ottenere la gestione di questi servizi: lo prova il fatto che il Senato ha approvato da circa due mesi il provvedimento e nessuna protesta è arrivata da tale ente, che, anzi, ha accettato di buon grado questa situazione. Esiste un'intesa di massima sulle linee direttrici della ristrutturazione, che si basa sugli elementi cui ha fatto riferimento il relatore.

Al Governo, in questo momento, sembra opportuno procedere: in Senato si era già avanzata la stessa considerazione fatta stamane dal relatore, ma lo scoglio è stato superato d'un balzo, giacché si è ritenuto di doversi orientare verso la ristrutturazione subito, piuttosto che attendere un domani, reso incerto da una regione che non desidera muoversi, mancando di struttura e di organizzazione. Insisto pertanto perché si proceda all'approvazione del provvedimento nel testo del Senato. Tuttavia, se la Commissione lo ritiene opportuno, si nomini pure un gruppo di lavoro. Mi sembra che si dovrebbe però interpellare la regione sarda: qualora questo ente dovesse rispondere che non è in condizioni di assumere un nuovo onere, allora riterrei necessario approvare senza modifiche il provvedimento. Vorrei però che si tenesse presente il mio avviso: la regione non ha sollevato obiezioni ed istituire un gruppo di lavoro significherebbe perdere ancora tempo e peggiorare ulteriormente la situazione. Abbiamo a disposizione quattro miliardi per ammodernare i servizi di trasporto esercitati a mezzo della gestione governativa: ritengo pertanto che occorra procedere con sollecitudine all'approvazione del provvedimento.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Desidero far notare che, in sostanza, i problemi sono due, il primo riguarda noi, Governo e Parlamento; l'altro la regione sarda e il trasferimento a questo ente, in attuazione del decreto delegato n. 5, delle autolinee sostitutive. Mi rendo conto che possa essere necessario sentire in proposito il parere della regione sarda. È chiaro che nessuno accetterà delle linee passive, ma occorre operare una scelta politica generale di trasferimento delle competenze. È solo una questione di attuazione.

Noi dobbiamo stabilire se questi 17 chilometri devono essere affidati ancora ad una gestione commissariale o devono passare allo Stato. Su questo punto il Parlamento può legiferare tranquillamente. Vi è poi l'esempio preciso dell'altro disegno di legge che riguarda la ferrovia Benevento-Cancello. Ritengo che il problema debba essere esaminato da un gruppo di lavoro, che esaminerà anche eventuali problemi che dovessero essere sollevati dal Ministero.

PANI. Dalle parole del sottosegretario, in fondo, affiora questo concetto: possiamo discutere, ma, probabilmente, perderemo solo del tempo. La questione è già stata sollevata dal Senato; in quella sede evidentemente il Governo non ha potuto impegnarsi e probabilmente non può farlo neanche adesso, giacché si tratta di modificare indirizzo. Mi sembra quindi che la cosa più opportuna sia di approvare il disegno di legge nella stesura attuale.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Ritengo che noi come Parlamento abbiamo l'obbligo di adottare soluzioni razionali. Altrimenti mi vedrò costretto a votare contro questo provvedimento.

MANCINI ANTONIO. Mi pare che la posizione assunta dal relatore Marzotto Caotorta in merito al passaggio della gestione del tronco Carbonia-Sant'Antioco alle ferrovie dello Stato sia quanto mai saggia. Questa parte del disegno di legge dev'essere assolutamente salvata poiché non è in contrasto, né con alcun principio generale, né con il criterio della funzionalità e del miglioramento del servizio.

Quanto al problema delle gestioni governative, esse furono lungamente considerate in sede di delega di trasferimento dei poteri alle regioni nel settore dei trasporti. Allora si stabilì che il trasferimento avrebbe avuto il carattere di provvedimento amministrativo di natura patrimoniale, da attuare in accordo fra lo Stato e le regioni. Si valutò cioè come essenziale, rispetto a queste gestioni, il patrimonio, il cui trasferimento alle regioni è regolato da norme a parte.

Pur considerando che le regioni hanno la privativa del servizio per quanto si riferisce ai trasporti regionali, e tenuto conto dell'esistenza di un patrimonio — e non solo di un servizio — da trasferire, si rinviò il trasferimento al momento in cui si fosse stabilito di trasferire il bene patrimoniale che sostiene la gestione governativa.

Il problema del trasferimento della gestione alle regioni è un problema futuro, che deve essere risolto.

Il coordinamento del trasporto in sede ferroviaria per le linee che hanno rilevanza non solo locale, è un fatto che rientra nelle competenze dell'azienda ferroviaria per ora e per il futuro.

A mio giudizio, di questo provvedimento va salvato quanto si riferisce alla trasformazione a scartamento ordinario del tratto di 17 chilometri. In più, in questo provvedimento bisogna attribuire all'amministrazione delle ferrovie dello Stato la gestione di questo tratto.

In questa maniera, si può risolvere il problema del collegamento ferroviario.

Rimane, però, il problema della riorganizzazione e del successivo trasferimento alla regione dei trasporti di importanza locale di carattere automobilistico. Per ciò è opportuna la proposta fatta dall'onorevole Marzotto Caotorta di meditare in quale maniera — se non si può operare subito il trasferimento — si possa provvisoriamente modificare questa gestione che, sempre a titolo provvisorio, viene esercitata dal Ministero dei trasporti.

Stabiliti i necessari contatti con la regione sarda, sono del parere che non bisogna perdere questa occasione per attuare un indirizzo di carattere generale, rivendicato con tanta insistenza e decisione dalle regioni. È il principio generale secondo cui i trasporti d'interesse locale rientrano nei primari compiti attribuiti alla regione e senza i quali la regione non può svolgere la propria attività di pianificazione e di assetto del territorio.

Quindi, se fosse possibile, si giunga attraverso questo provvedimento all'anticipato trasferimento della gestione governativa alla regione sarda, per attuare il piano di lavoro previsto nel provvedimento.

BAGHINO. Tanto vale allora varare prima questo provvedimento.

MANCINI ANTONIO. No, onorevoli colleghi, perché così non imboccheremmo mai la strada nuova dell'accordo con le regioni, dell'unificazione dei servizi di trasporto regionale e del loro coordinamento, ai fini della pianificazione regionale.

BAGHINO. Due colleghi hanno parlato a favore del provvedimento e il relatore contro.

MANCINI ANTONIO. Il Governo ha presentato questo disegno di legge, per cui è assurdo chiedere il suo parere al riguardo. D'al-

tra parte, esso è stato sostenuto al Senato e anche qui stamattina. Il Governo, d'altra parte, non s'identifica con il Parlamento. Sono due organismi autonomi e, qualche volta, accade che anche la maggioranza governativa dissenta dal Governo e chiedi una modifica dei provvedimenti da questo presentati.

In fondo, che cosa ha detto il relatore? Che non vuole certo una cosa diversa da quella sostenuta dal Governo, ma che è opportuno approfittare di questa circostanza per attuare quella parte di decentramento che è possibile realizzare.

PRESIDENTE. Alla luce delle considerazioni fatte, ritengo che forse la soluzione più opportuna sarebbe quella di nominare un gruppo informale di lavoro che possa collaborare con il relatore. Questo gruppo potrebbe porsi immediatamente al lavoro in modo che la questione possa essere risolta nel più breve tempo possibile.

PICCINELLI. Non ci troviamo di fronte ad impressioni del Governo o del relatore, ma a valutazioni diverse, derivanti dal fatto che non tutti gli elementi necessari sono stati approfonditi dalla Commissione. Sarebbe, quindi, utile la costituzione di questo gruppo informale di lavoro.

KORACH. Ho la netta impressione, dopo gli interventi dei colleghi e soprattutto dopo aver ascoltato quanto detto dal rappresentante del Governo, che si rischi di andare all'insabbiamento del disegno di legge. Non dimentichiamo che la settimana scorsa è stata dichiarata la sospensione del servizio; di qui l'urgenza, non di settimane ma di ore, di giungere all'approvazione di questo provvedimento. Non vorremmo, sinceramente, che il Governo, nelle more dell'esame da parte del gruppo informale di lavoro, approfittasse dell'occasione, come ha fatto nei due mesi passati, per porre in atto questa sua volontà di sospendere il servizio. Ecco perché ritengo che sia necessario dare il più rapidamente possibile alcune garanzie ai lavoratori e alla regione che il Governo intende effettivamente procedere alla ristrutturazione non solo di questi servizi, ma anche di altri.

Deve esservi, quindi, un impegno preciso di rivedere tutti i problemi, anche in considerazione del fatto che una gestione come questa non approderà a nulla, in quanto il commissario dispone soltanto di un milione. Forse potremmo stilare un ordine del giorno in merito. Non essendovi una volontà unanime

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 FEBBRAIO 1974

tra la maggioranza e il Governo, dobbiamo stare attenti a non approvare emendamenti che imporrebbero il ritorno del provvedimento al Senato e il rischio di ulteriori modifiche in quella sede. Non dimentichiamo che il Ministero dei trasporti potrà benissimo dire che a partire da una certa data il servizio verrà sospeso.

Pertanto, pur rendendoci conto dei difetti di questo provvedimento, noi siamo per la sua approvazione, impegnando, come ho detto, con un ordine del giorno il Governo a rivedere organicamente la materia.

BAGHINO. Confermo la necessità di approvare questo provvedimento con la massima urgenza. La costituzione di un gruppo informale di lavoro comporterebbe una inutile perdita di tempo: dovremmo infatti sentire la regione Sardegna, eseguire degli accertamenti tra il personale e forse dovremmo arrivare anche a cambiare il testo e il titolo del provvedimento, in accoglimento delle istanze avanzate dall'onorevole Antonio Mancini. Solo se il gruppo informale di lavoro avrà dei compiti ben precisati e parziali, noi possiamo pensare che questo provvedimento possa ritornare alla nostra attenzione la settimana prossima.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Sono piuttosto sorpreso di quanto dichiarato dai colleghi, e particolarmente dall'onorevole Korach. Non capisco perché ci si lascia prendere dal panico per il fatto che il Ministero dei trasporti ha lasciato intendere che potrà esservi una sospensione del servizio. Dobbiamo tener presente che il Parlamento è sovrano; non possiamo assolutamente subire il ricatto di un commissario governativo. Ho voluto soltanto precisare che non è possibile approvare un provvedimento, che sappiamo sbagliato, e presentare subito dopo un ordine del giorno.

Dobbiamo, altresì, tener presente l'urgenza di mantenere il servizio, e qui non possiamo far altro che associarci ai lavoratori che sono scesi in sciopero contro la sospensione di queste linee. Potremmo invitare il Governo a non assumere alcuna iniziativa di sospensione del servizio mentre stiamo legiferando in materia. Se le linee hanno funzionato fino a questo momento, potranno funzionare anche per qualche altro giorno. Si tratta, in sostanza, di esaminare un po' più approfonditamente il problema, allargando lo scartamento, collegandolo a quello delle ferrovie dello Stato, e di trovare una sistemazione migliore per le autolinee.

MASCIADRI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il titolo del disegno di legge è « Disposizioni per l'ammodernamento e la ristrutturazione dei servizi di trasporto ». Non si parla quindi di « cambiamento ».

La già precaria situazione è divenuta ancora più critica a causa della sospensione del servizio ferroviario sulle tratte Iglesias-Monteponi, a causa del crollo di una galleria, e Siliqua-Narcao, per la costruzione di una diga. Dobbiamo assicurare alla zona una rete di servizi di trasporto efficiente, funzionale, in correlazione agli interessi regionali in materia di programmazione economica, allo sviluppo dei nuclei industriali. A tal proposito il Ministero, giacché nessun altro organo lo aveva fatto, ha preso l'iniziativa di ammodernare e ristrutturare i servizi di trasporto. Mi sembra, quindi, che in fatto di gestione nulla sia mutato rispetto al passato. Col consenso della regione si impegnino, dunque, questi quattro miliardi a disposizione: avremmo sempre la possibilità di mutare la gestione governativa, quando e come lo riterremo opportuno. È necessario evitare ulteriori perdite di tempo. Se il gruppo di lavoro potrà lavorare intensamente, non per esaminare gli aspetti tecnici — ormai sviscerati da ogni punto di vista — ma per conoscere l'opinione della regione sarda, e i mezzi di cui dispone, ritengo che possa essere nominato. Tale gruppo dovrà subito mettersi in contatto con la regione sarda per cercare di trovare un'intesa; tuttavia, riengo che la risposta sarà quella da me anticipata: questo ente è stato infatti già interpellato dal Governo.

VENTURINI. Desidero sapere se la linea in questo momento è funzionante.

MASCIADRI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. La linea funziona tuttora, ma in maniera precaria.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Non è che la linea non funzioni, né il funzionamento dipende dall'approvazione di questo disegno di legge. Questo tronco ferroviario può ancora funzionare, a meno che non si verifichino frane; ma tali eventi sono indipendenti dalla nostra volontà.

MASCIADRI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Due tratte, però, non funzionano, una a causa di frane, l'altra per lavori intrapresi. Stanziando quattro miliardi per l'ammodernamento, lasciando solo

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 FEBBRAIO 1974

un tratto di 17 chilometri, sostituendo gli altri percorsi con servizi di linea, il problema sarà risolto. Altrimenti, i servizi ferroviari seguiranno a non funzionare sulle tratte anzidette.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Ho precisato che non si tratta di respingere il provvedimento, ma di stabilire il modo in cui spendere questo denaro.

VENTURINI. Indirettamente, però, lo respingiamo. Per costituire un gruppo di lavoro occorrerà almeno una settimana.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. No, sarà sufficiente un giorno: lo costituiamo domattina per riprendere la discussione mercoledì prossimo.

VENTURINI. Non credo che ciò sia possibile. Non possiamo chiedere il parere della regione sarda domattina ed avere una risposta immediata.

MARZOTTO CAOTORTA, *Relatore*. Il problema non è questo. Come ha già detto l'onorevole Antonio Mancini, si tratta di distinguere la gestione delle autolinee da quella ferroviaria: che la prima debba essere affidata alla regione sarda, è ovvio, ma il fatto che ciò accada tra un anno o tra un secolo non riguarda il disegno di legge in esame. D'altra parte, il Governo non deve spendere domattina questi quattro miliardi. Se vi sono delle frane che ostruiscono una tratta ferroviaria, il servizio può immediatamente essere effettuato da autolinee: non vi è bisogno di fare una legge per questo.

VENTURINI. Ritengo che dovremmo approvare il provvedimento senza modifiche, in modo da rendere operante lo stanziamento da esso disposto.

MANCINI ANTONIO. Sono d'accordo sullo stanziamento di una somma di danaro per la attuazione dei lavori necessari, ma di questi deve occuparsi la regione. Il provvedimento può anche rimanere invariato, se il gruppo di lavoro si orienterà verso questa soluzione. A mio avviso però esso dovrebbe articolarsi in due parti: la prima dovrebbe prevedere il « passaggio » all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato di un certo tronco, obbligandola a trasformarlo da scartamento ridotto in scartamento ordinario; la seconda dovrebbe essere una legge di finanziamento per la re-

gione. Si tratta, in sostanza, di dare a questo ente un contributo straordinario perché sia in grado di assumere determinati compiti che verranno indicati. Si deve cogliere questa occasione per attuare il dettato costituzionale.

PRESIDENTE. Propongo di nominare un gruppo informale di lavoro, impegnandolo ad approfondire ulteriormente il provvedimento entro domani e a ripresentarlo mercoledì prossimo.

Se il disegno di legge, dopo l'esame del gruppo di lavoro, verrà votato così com'è, il suo iter sarà breve, perché è già stato approvato dal Senato.

CANESTRARI. Propongo, dopo le dichiarazioni del Governo, che la Commissione prosegua per ora nell'esame del disegno di legge.

VENTURINI. Desidero completare la mia proposta. Potremmo approvare il disegno di legge e nominare successivamente il gruppo di lavoro. Entro le prossime settimane si potrebbe approntare un nuovo disegno di legge.

PANI. Siamo d'accordo, in via subordinata, sulla nomina del gruppo informale di lavoro, purché si fissi per mercoledì prossimo la discussione.

Se viceversa decidiamo di approvare oggi il disegno di legge, si potrà concludere la discussione con un ordine del giorno che sollevi tutto il complesso dei problemi riguardanti le ferrovie sarde in concessione e che impegni il Governo a risolverli nella direzione indicata dall'onorevole Marzotto Caotorta.

BAGHINO. A nome del gruppo del Movimento sociale italiano-destra nazionale, dichiaro di essere contrario alla nomina del gruppo di lavoro. Domani non si avranno elementi diversi da quelli di cui si può disporre oggi.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la proposta dell'onorevole Canestrari di procedere per ora nell'esame del disegno di legge.

*(È approvata).*

Dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali. Passiamo all'esame degli articoli.

MANCINI ANTONIO. Non credo che la Commissione possa trascurare questa occasione per mettere le cose sul giusto binario.

Quando saranno fatte obiezioni sui singoli articoli, salvo che non si tratti di opposizioni

di principio e senza motivazioni, bisognerà arrivare a delle modifiche.

VENTURINI. Se le proposte di modifica- zione non saranno persuasive, potranno essere respinte.

BAGHINO. È necessario andare avanti. Si proceda alla lettura dell'articolo 1 e alla discussione e votazione degli emendamenti che eventualmente dovessero essere presentati. Questa è dimostrazione di buona volontà.

Quando questo tratto sarà stato modernizzato e trasformato in autolinea, con altro provvedimento di legge potrà essere trasferito alla regione. Ma tale provvedimento sarà adottato soltanto in un secondo momento. Ora dobbiamo preoccuparci soltanto dell'ammodernamento e della ristrutturazione del tratto ferroviario in argomento, secondo le proposte del Governo, senza entrare nel merito del problema dell'appartenenza e della proprietà della linea in questione, che sono disciplinate da una legge vigente.

MANCINI ANTONIO. Ho sollevato una obiezione di natura costituzionale: mi si dia il tempo di preparare un emendamento. Dobbiamo infatti modificare il testo di questo disegno di legge, nel senso di disporre che tali gestioni spettino alla regione e non al Governo, dato che in materia di trasporti locali può legiferare solo la regione. Su questo problema abbiamo discusso a lungo. L'onorevole Caruso, che rappresentava il gruppo comunista nella Commissione, chiari - d'altronde d'accordo con gli onorevoli Marzotto Caotorta, Lombardi Giovanni e con chi vi parla - i termini delle competenze statali in materia. Anche la « Commissione dei quaranta » - che ha fornito il materiale per i decreti delegati sulle competenze regionali - si è pronunciata in proposito in maniera che non ammette dubbi. Non possiamo perciò varare una legge anticostituzionale.

La minoranza, che in questo momento è maggioranza, nega un accordo sul testo presentato dal Governo. In pratica, dunque, qualunque emendamento sarebbe bocciato: è del tutto inutile allora prepararne per andare incontro ad un voto contrario e ad una eventuale richiesta di remissione in aula del disegno di legge.

PRESIDENTE. Comunico che è stata preannunciata, da parte del prescritto numero regolamentare di un quinto dei componenti della Commissione, la richiesta di rimessione in aula del disegno di legge n. 2559.

BALLARIN. Non credo sia giusto avvilire così il Parlamento. È la prima volta in sei anni che mi capita di sentir pronunciare una richiesta di remissione in aula allorché una minoranza diventa maggioranza. Dovremmo dunque metterci al servizio di quei pochi rimasti in minoranza? Ci troveremmo nella condizione di non poter più collaborare seriamente alla discussione dei provvedimenti di legge. Non sarebbe la prima volta che in Commissione si votano all'unanimità ordini del giorno, articoli ed emendamenti e si contraddicono gli impegni presi col proprio voto in aula. Citerò solo il caso della proposta di modifica del bilancio per migliorare le condizioni della pesca. Quei deputati, che avevano votato all'unanimità in questa Commissione in aula sono stati i primi a sostenere la tesi contraria. Non credo che questo sia il modo di fare onore al Parlamento.

PICCINELLI. Non possiamo accettare la discussione in questi termini. La questione è molto chiara: il relatore aveva chiesto di soprassedere alla discussione del provvedimento ritenendo opportuno approfondirne l'esame con l'aiuto di un apposito gruppo informale di lavoro. La Commissione, a maggioranza non lo ha giudicato necessario ed ha deciso di procedere immediatamente alla discussione degli articoli. Il gruppo democristiano crede che manchino gli elementi per una giusta valutazione del disegno di legge e ha preannunciato richiesta di remissione in aula, la qual cosa comporterebbe ovviamente una battuta di arresto, necessaria per poter esaminare quegli aspetti che sono sfuggiti all'attenzione della Commissione. Non c'è motivo di parlare di ricatto della maggioranza. Abbiamo solo preannunciato l'uso di uno strumento parlamentare, previsto anche per questi casi, - e cui lo stesso gruppo comunista ha più volte ricorso in passato - al fine di consentire a chi si trovi ad essere minoranza di poter chiedere l'interruzione dell'esame in sede legislativa del provvedimento.

CARRI. Non è contestabile questo diritto della maggioranza, in questo caso minoranza ma la remissione in aula è uno strumento che comporta delle conseguenze di cui i deputati che hanno preannunciato la richiesta di remissione dovranno assumere la responsabilità. Tale richiesta significherebbe infatti l'insabbiamento di questo disegno di legge - il cui esame sarebbe rinviato *sine die* - impedendo così la realizzazione delle opere necessarie alla ristrutturazione delle ferrovie meridionali



## VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 FEBBRAIO 1974

sarde. Da una richiesta in tal senso si evincerebbe, in definitiva, la volontà di non procedere all'approvazione del provvedimento.

BAGHINO. Desidero manifestare la mia sorpresa per il comportamento tenuto dall'attuale minoranza. Questo non mi sembra il momento più adatto per preannunciare richiesta di remissione in aula del disegno di legge in esame.

È inoltre assurdo che il relatore, che è diventato improvvisamente relatore di minoranza, si sia alzato e non intenda più partecipare alla discussione, evidentemente indispettito dal comportamento di alcuni suoi colleghi. Questi, allora, tutti dispiaciuti, anziché procedere nella discussione per vedere se è possibile varare il provvedimento ed illustrare le ragioni dei loro emendamenti, hanno rinunciato a ragionare preannunciando una richiesta di remissione in aula.

Padronissimi di farlo, anche se non so se ciò sarà realizzabile. In ogni modo, la responsabilità del ritardo dell'approvazione di questo provvedimento, ricadrà esclusivamente su chi ha fatto tale richiesta.

MERLI. Anche a nome degli altri firmatari della preannunciata richiesta di remissione in aula del disegno di legge, dichiaro di essere disposto a ritirarla qualora si addivenga subito alla nomina di un gruppo informale di lavoro e alla sollecita definizione del provvedimento secondo le modificazioni che potranno scaturire in quella sede.

In fondo, una breve dilazione per costituire un gruppo informale di lavoro corrisponde anche al senso della discussione fatta al Senato.

VENTURINI. Si nomini allora il gruppo informale di lavoro, che si deve riunire tenendo conto del voto che vi è stato.

Alla fine della riunione del gruppo informale di lavoro, si vedrà se si può andare avanti o meno.

CIACCI. Mi pare che una cosa tanto semplice si stia complicando, con il rischio di coprirci di ridicolo. A titolo puramente personale, affermo che il gruppo della democrazia cristiana, con la dichiarazione testé resa dall'onorevole Merli, ha fatto rientrare dalla finestra quello che era uscito dalla porta.

Eccoci infatti di nuovo con la proposta del gruppo informale di lavoro, che, tra l'altro, non ha la possibilità di sentire la regione sarda.

O quanto si è detto un quarto d'ora fa era completamente sballato, oppure si approfitta di uno stato di disagio della Commissione per far passare una proposta che prima era stata implicitamente respinta.

La proposta fatta dall'onprevole Merli è infatti esattamente quella fatta dal relatore, onorevole Marzotto Caotorta.

Senza entrare nel merito, manifesto il mio dissenso, dichiarandomi contrario a tale proposta.

CANESTRARI. Anche io chiedo che sia costituito il gruppo informale di lavoro.

VENTURINI. Il gruppo informale di lavoro incomincerà ad esaminare la legge dall'articolato. Al termine dell'esame ed in base ai suoi risultati, decideremo sul da farsi.

CERAVOLO. Temo che la remissione in aula determinerebbe un insabbiamento del disegno di legge, dato che i lavori parlamentari saranno sospesi per il *referendum*. D'altra parte, mi sembra che il ricorso ad un gruppo informale di lavoro significherebbe entrare nel merito dell'articolato, con il rischio di introdurre modificazioni che imporrebbero il ritorno del provvedimento al Senato.

Pertanto, propongo di tenere una riunione cui partecipino i rappresentanti di tutti i gruppi, per vedere se è possibile arrivare ad una soluzione.

MERLI. Il gruppo della democrazia cristiana è del parere che vi sia la necessità di acquisire nuovi elementi di giudizio. Di conseguenza, o questi si acquisiscono in sede di Comitato ristretto, o, se la proposta di costituire tale gruppo non viene accolta, dovrà essere concesso il tempo sufficiente per procurarli.

BAGHINO. Ormai siamo passati all'articolato, abbiamo discusso e abbiamo anche sentito preannunciare un emendamento. Se è necessario, quindi, si nomini pure il gruppo informale di lavoro.

PRESIDENTE. Gli uffici mi hanno fatto osservare che in sede legislativa non è previsto Comitato ristretto: si potrebbe costituire un gruppo informale da affiancare al relatore.

BAGHINO. Se vogliamo raggiungere qualche risultato dobbiamo rinviare la seduta ad oggi pomeriggio. Nel frattempo, in modo informale, si cercherà di acquisire gli elementi

necessari, che verranno discussi oggi pomeriggio. Al punto cui siamo arrivati possiamo fare solo questo tentativo: diamo al gruppo della democrazia cristiana alcune ore per orientarsi meglio.

MANCINI ANTONIO Onorevole presidente, non dimentichiamo che un numero qualificato di componenti la Commissione ha preannunciato l'intenzione di chiedere la remissione in aula del disegno di legge. In questo fatto non vi è niente di straordinario: il gruppo comunista — tanto per fare un esempio — ha fatto più volte uso di questo strumento parlamentare, sancito dal regolamento.

A me interessa chiarire, poiché sono tra coloro che si sono battuti per avere la possibilità di approfondire l'esame dell'articolato, l'identità di vedute del gruppo della democrazia cristiana: naturalmente parlerò a titolo personale. Non siamo contrari al provvedimento, ma non vorremmo contraddire ai principi costituzionali o ai recenti decreti di trasferimento alle regioni dei poteri loro spettanti. Il Governo può senza dubbio predisporre un piano di opere e di finanziamenti per trasformare servizi di trasporto di interesse regionale come quelli presi in esame, ma non può — a mio giudizio — farlo direttamente, a meno che non vi siano accordi di altra natura. Il gruppo di lavoro che sarà nominato dovrebbe introdurre elementi che modificano il titolare dell'oggetto di questa ristrutturazione, che può essere anche affidata alla gestione governativa.

Siamo disposti a presentare al Governo, con i colleghi di parte socialista e comunista, una raccomandazione, un ordine del giorno o un voto per chiedere che tali servizi non siano interrotti, di modo che non si pregiudichi la realizzazione di questo piano di opere. Il provvedimento nella sua stesura definitiva non può non tenere conto, non solo in termini consultivi, ma in termini esecutivi, dei poteri propri della regione sarda.

PRESIDENTE. Dobbiamo uscire dall'*impasse* in cui ci troviamo. È interesse di tutti evitare il rinvio in aula del provvedimento. Ciò significherebbe rinviarlo *sine die* e, probabilmente, insabbiarlo definitivamente. D'altra parte, è stata preannunciata una richiesta di remissione in aula.

Sappiamo che non è possibile formare un Comitato ristretto, ma che ci si può avvalere di un gruppo informale di lavoro da affiancare al relatore per lo studio degli emendamenti da apportare.

BAGHINO. Desidero sapere se domani la Commissione si riunirà di nuovo con questo provvedimento all'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Naturalmente. Riprenderemo la discussione dal punto in cui oggi sarà interrotta: ormai siamo all'esame dell'articolato. Nominiamo dunque un gruppo informale di lavoro perché collabori con il relatore nella stesura degli opportuni emendamenti.

BAGHINO. Il gruppo di lavoro dovrà avere poteri limitati ed essere formato in un certo modo.

PRESIDENTE. Sarà formato come un Comitato ristretto, anche se si tratta di un gruppo informale di lavoro.

BAGHINO. Sono sempre del parere che il gruppo informale di lavoro debba avere poteri limitati. Altrimenti, al limite, preferirei che il provvedimento fosse rimesso in aula, dove le responsabilità si potranno ben precisare.

PRESIDENTE. Noi tutti desideriamo che le responsabilità siano definite e che venga posto in essere un provvedimento che risolva i problemi qui sollevati.

Se non vi sono obiezioni, può dunque rimanere stabilito che un gruppo informale di lavoro — di cui mi riservo di nominare i componenti — collaborerà con il relatore per esaminare i vari aspetti del provvedimento.

*(Così rimane stabilito).*

Il gruppo di lavoro è convocato per oggi pomeriggio alle ore 16.

Il seguito della discussione è rinviato alla seduta di domani.

**Discussione del disegno di legge: Ampliamento del Centro sperimentale impianti a fune (CSIF) del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2511).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ampliamento del Centro sperimentale impianti a fune (CSIF) del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione », già approvato dalla VIII Commissione

ne permanente del Senato nella seduta del 7 novembre 1973.

L'onorevole Dal Maso ha facoltà di svolgere la relazione.

DAL MASO, *Relatore*. Onorevole presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, dato che siamo notevolmente in ritardo sulla tabella di marcia dei nostri lavori, cercherò di recuperare almeno in parte un po' di tempo nello svolgimento della relazione di questo provvedimento.

Si tratta di un disegno di legge, già approvato dalla competente Commissione del Senato alla unanimità due mesi fa; esso riguarda l'autorizzazione al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile a provvedere, entro un limite di spesa di 100 milioni di lire, a lavori di ampliamento del Centro sperimentale impianti a fune, sito nel comune di Montecompatri in provincia di Roma.

In questo centro vengono effettuati tutti gli accertamenti atti al controllo dei meccanismi e delle funi necessari per gli impianti di risalita per le persone e per il trasporto delle merci, per evitare che si possa verificare la eventualità di incidenti e di danni.

Per il collocamento di alcuni macchinari, che sono già stati acquistati, e per fare in modo che detto centro possa funzionare, si è resa necessaria la costruzione di alcuni capannoni e di altri impianti, il tutto per complessivi cinquemila metri cubi. Il costo complessivo è stato calcolato in lire 20 mila al metro cubo, per un impegno totale, quindi, di circa 100 milioni di lire. Ritengo, pertanto, di poter raccomandare alla Commissione l'approvazione del provvedimento, con un emendamento all'articolo 2 di cui preannuncio sin da ora la presentazione e che tiene conto del parere espresso dalla Commissione bilancio.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

BAGHINO. Ritengo che sia opportuno procedere all'approvazione di questo disegno di legge con urgenza, a meno che le regioni interessate non si oppongano.

CIACCI. Il gruppo comunista è d'accordo sul fatto che si passi all'esame degli articoli e all'approvazione del provvedimento.

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

MASCIADRI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo si associa alle considerazioni del relatore e raccomanda l'approvazione del provvedimento.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli. Poiché al primo articolo non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

#### ART. 1.

Il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione - è autorizzato a provvedere, entro il limite di spesa di 100 milioni di lire, a lavori di ampliamento del Centro sperimentale impianti a fune (CSIF) sito alla progressiva km. 26,700 della strada statale 215 in comune di Montecompatri.

La spesa di cui al precedente comma sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

#### ART. 2.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge si provvederà a carico del fondo iscritto al capitolo n. 5381 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1972.

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

Il relatore, onorevole Dal Maso, in conformità al parere espresso dalla V Commissione bilancio, ha presentato il seguente emendamento:

*Dopo il primo comma, aggiungere le parole « A tal uomo intendendosi prorogato il termine di utilizzo indicato dalla legge 27 febbraio 1955, n. 64 ».*

MASCIADRI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Sono d'accordo sull'emendamento presentato.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento del relatore, accettato dal Governo.

(È approvato).

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 13 FEBBRAIO 1974

Pongo in votazione l'articolo 2 con l'emendamento testé approvato.

*(È approvato).*

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

**Rinvio della discussione del disegno di legge: Prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2651).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 19 dicembre 1973.

Non essendo presente il relatore, onorevole Poli, perché indisposto, se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che la discussione è rinviata ad altra seduta.

*(Così rimane stabilito).*

**Rinvio della discussione del disegno di legge: Modificazioni degli articoli 1, punto 1; 4, punto 4; 5, punto 1; 10, punto 2, primo e secondo comma, 13, secondo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1971, n. 1372, contenente norme per l'attuazione della legge 13 agosto 1969, n. 591, concernente la riduzione dell'orario di lavoro del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2667).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazioni agli articoli 1, punto 1; 4, punto 4; 5, punto 1; 10, punto 2, primo e secondo comma; 13, secondo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1971, n. 1372, contenente norme per l'attuazione della legge 13 agosto 1969, n. 591, concernen-

te la riduzione dell'orario di lavoro del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 19 dicembre 1973.

Non essendo presente il relatore, onorevole Poli, perché indisposto, se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che la discussione è rinviata ad altra seduta.

*(Così rimane stabilito).*

**Votazione segreta.**

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

*(Segue la votazione).*

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Ampliamento del Centro sperimentale impianti a fune (CSIF) del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione » (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2511):

Presenti e votanti . . . . .	25
Maggioranza . . . . .	13
Voti favorevoli . . . . .	25
Voti contrari . . . . .	0

*Hanno preso parte alla votazione:*

Baghino, Baldassari, Ballarin, Bargellini, Belci, Bodrito Antonio, Canestrari, Carri, Cattella, Ceravolo, Ciacci, Dal Maso, Fioriello, Galasso, Korach, Lombardi Giovanni, Mancini Antonio, Marocco, Marzotto Gaotorta, Merli, Piccinelli, Russo Ferdinando, Scipioni, Skerk e Venturini.

**La seduta termina alle 12,20.**

**IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI**

**Dott. GIORGIO SPADOLINI**

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO