

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE  
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

37.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 6 MAGGIO 1970

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GUERRINI GIORGIO

## INDICE

	PAG.
<b>Congedi:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	383
<b>Disegno di legge (Discussione e approvazione):</b>	
Trasporto su strada di merci pericolose (2178) . . . . .	383
PRESIDENTE . . . . .	383, 384, 385
DAMICO . . . . .	384
GIACHINI . . . . .	384
MAROCCO, <i>Relatore</i> . . . . .	383, 384
VINCELLI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i> . . . . .	385
<b>Disegni di legge (Seguito della discussione):</b>	
Proroga dei benefici previsti dalla legge 24 maggio 1967, n. 389, recante provvidenze per la demolizione di nuove unità ( <i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i> ) (2354);	
Integrazioni e modifiche della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni, per l'esercizio del credito navale ( <i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i> ) (2356) . . . . .	386
PRESIDENTE . . . . .	386, 388
CERAVOLO SERGIO . . . . .	386
MANNIRONI, <i>Ministro della marina mercantile</i> . . . . .	388
<b>Votazione segreta:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	389

La seduta comincia alle 9,35.

PIRASTU, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.*(È approvato).***Congedi.**

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Dagnino, Turnaturi e Zucchini.

**Discussione del disegno di legge: Trasporto su strada di merci pericolose (2178).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Trasporto su strada di merci pericolose ».

L'onorevole Marocco ha facoltà di svolgere la relazione.

MAROCCO, *Relatore*. Attualmente le norme che disciplinano il trasporto su strada di merci pericolose sono previste dall'articolo 78 del codice della strada, che, peraltro, si limita a fissare le caratteristiche degli autoveicoli, mentre demanda al regolamento di esecuzione la determinazione e la identificazione delle merci pericolose.

Va sottolineato che, ovviamente, il regolamento tiene conto della situazione quale essa si presentava al momento della sua emanazione, mentre la materia è in continua evoluzione.

Con l'entrata in vigore degli accordi europei che disciplinano questo settore, accordi ratificati il 12 agosto 1962, con legge n. 1839, si sono appalesate delle discordanze tra le disposizioni internazionali e quelle italiane. Il disegno di legge al nostro esame si prefigge lo scopo di recepire la normativa internazionale, che risulta essere più completa di quella nazionale, eliminando così tutte le discordanze esistenti.

Poiché si tratta di materia essenzialmente tecnica ed in continua evoluzione, al fine di un costante aggiornamento, sia in relazione alle esigenze delle industrie nazionali, sia in relazione all'eventualità di modifiche degli accordi in sede internazionale, si ritiene opportuno demandare le prescrizioni tecniche a decreti ministeriali.

L'articolo 1 precisa, ai fini del trasporto, che sono considerate merci pericolose tutte quelle appartenenti alle classi indicate negli allegati dell'accordo europeo.

L'articolo 2 precisa che le relative operazioni di trasporto di merci pericolose sono stabilite con decreto ministeriale. Altre prescrizioni, che possono riguardare particolari attrezzature dei veicoli, sono demandate alla competenza del Ministero dei trasporti, mentre per le merci che presentano pericolo di esplosione, le prescrizioni vengono fatte dal Ministero dei trasporti di concerto con il Ministero degli interni.

L'articolo 3 attiene alle merci pericolose che possono essere trasportate su strada soltanto a seguito di speciale autorizzazione del Ministero dei trasporti, valida soltanto per singole spedizioni o per gruppi di spedizioni. Per le merci che presentano pericolo di esplosione, per lunghi viaggi, è necessaria l'autorizzazione prevista dagli articoli 46 e 47 della legge di pubblica sicurezza.

In base all'articolo 4, possono essere classificate merci pericolose, ai fini del trasporto su strada, anche le materie o gli oggetti non compresi negli allegati all'accordo europeo, ma che siano a questi assimilabili.

L'articolo 5 prevede le sanzioni, mentre l'articolo 6 riguarda i servizi di polizia stradale e le modalità di esazione delle pene pecuniarie.

Quanto all'articolo 7, che prevede il trasporto di materie radioattive, esso non intende apportare nessuna innovazione, tenuto presente che la competenza in questo settore è del Ministero dell'industria e del CNEN.

Onorevoli colleghi, il provvedimento tende a migliorare le condizioni di sicurezza del

trasporto su strada delle merci pericolose; mi dichiaro pertanto favorevole alla sua approvazione.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione generale.

**DAMICO.** Vorrei fare alcune osservazioni di carattere generale. Pur essendo sostanzialmente d'accordo con il disegno di legge, avvertiamo come in questa materia ci sia l'esigenza di una impostazione unitaria a livello europeo, mentre in questo campo è costante l'iniziativa del Governo sotto forma di decreti.

Con riferimento a questa mia ultima osservazione, desideravo esprimere l'auspicio che ogni qual volta il Governo intende emanare decreti in questa materia si consulti, nel limite del possibile, con le categorie interessate, cioè con gli autotrasportatori e i sindacati dei lavoratori del settore, al fine di una migliore organizzazione della materia.

La seconda osservazione che volevo fare è strettamente legata al concetto di merci pericolose, sul quale esprimiamo delle perplessità.

La definizione delle merci pericolose è troppo generica e il concetto di merci assimilabili si presta a valutazioni non univoche; pertanto riteniamo opportuna una maggiore precisazione in materia, al fine di evitare una eccessiva disparità di interpretazione.

**GIACHINI.** Voglio anch'io esprimere un giudizio essenzialmente favorevole sul disegno di legge al nostro esame, riaffermando soltanto la necessità di tenere conto dell'opinione delle categorie interessate ogni qual volta si procede alla emanazione di decreti.

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

**MAROCCO, Relatore.** Credevo fosse implicito nella mia illustrazione il motivo per cui si è ricorso a dei decreti: per facilitare cioè la possibilità di innovazione di questa normativa che richiede un costante aggiornamento, tenuto conto della evoluzione della materia.

Circa la definizione delle merci pericolose, gli allegati all'accordo europeo precisano quali sono queste ultime.

Negli allegati è stata apportata una aggiunta rispetto alle materie indicate nel no-

stro regolamento attualmente vigente, per cui l'elenco delle materie risulta sufficientemente preciso.

Inoltre l'articolo 4 del presente disegno di legge stabilisce che con decreti del Ministro dei trasporti di concerto con quelli dell'interno, dell'industria e commercio e della sanità, possono essere classificate merci pericolose ai fini del trasporto su strada, materie ed oggetti, non compresi fra quelli di cui all'articolo 1 della presente legge, ma che siano ad essi assimilabili, per cui ritengo che possiamo considerarci sufficientemente cautelati.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Non posso che richiamarmi a quanto detto dal relatore, che ha illustrato i motivi di questo disegno di legge. Essenzialmente essi sono due, e cioè la necessità di coordinamento con l'accordo europeo, e di rapido aggiornamento in relazione all'evoluzione della tecnica.

Per questi motivi non possono che raccomandare l'approvazione di questo disegno di legge.

Quanto alla prima osservazione fatta dall'onorevole Damico, posso assicurare l'impegno del Governo a sentire le categorie interessate ogni qual volta si debbano emettere decreti in questa materia, anche al fine di un miglior coordinamento.

Per quanto riguarda la seconda osservazione, posso assicurare l'onorevole Damico che i suoi timori sono infondati: c'è un elenco per le merci pericolose, e quelle non contemplate debbono essere assimilabili, per cui l'elenco risulta quasi completo e quindi non possono sussistere preoccupazioni che si agisca nell'ambito di una eccessiva discrezionalità.

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

#### ART. 1.

Al fine del trasporto su strada sono considerate merci pericolose quelle appartenenti alle classi indicate negli Allegati all'Accordo Europeo relativo al trasporto internazionale su strada di merci pericolose, di cui alla legge 12 agosto 1962, n. 1839, e successive modificazioni.

(È approvato).

#### ART. 2.

Le prescrizioni relative all'etichettaggio, all'imballaggio, al carico, allo scarico ed allo stivaggio sui veicoli stradali ed alla sicurezza del trasporto delle merci pericolose ammesse al trasporto in base agli Allegati all'Accordo di cui al precedente articolo sono stabilite con decreto del Ministro dei trasporti e dall'aviazione civile.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile può altresì prescrivere, con propri decreti, particolari attrezzature ed equipaggiamenti dei veicoli che si rendano necessari per il trasporto di singole merci o classi di merci pericolose di cui al comma precedente.

Per le merci che presentino pericolo di esplosione o di incendio le prescrizioni di cui al primo e al secondo comma sono stabilite con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile di concerto con quello per l'interno.

(È approvato).

#### ART. 3.

Le merci pericolose il cui trasporto internazionale su strada è ammesso, ai sensi dell'articolo 4 dell'Accordo Europeo richiamato dal primo articolo della presente legge, esclusivamente se sono rispettate speciali condizioni stabilite in particolari Accordi internazionali, bilaterali o multilaterali, possono essere trasportate su strada, all'interno dello Stato, solo a seguito di speciale autorizzazione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, valida per singole spedizioni o gruppi di spedizioni della stessa materia.

Per le materie di cui al comma precedente che presentino pericolo di esplosione o d'incendio l'autorizzazione è accordata dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile di concerto con quello dell'interno.

Per le materie che presentino pericolo di esplosione e per i gas tossici, resta salvo l'obbligo per gli interessati di munirsi delle licenze e dei permessi di trasporto previsti dagli articoli 46 e 47 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, e dall'articolo 23 del regio decreto 9 gennaio 1927, n. 147.

(È approvato).

#### ART. 4.

Con decreti del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con i Mi-

nistri dell'interno, dell'industria, commercio ed artigianato e della sanità, possono essere classificate merci pericolose ai fini del trasporto su strada, materie ed oggetti, non compresi fra quelli di cui all'articolo 1 della presente legge, ma che siano ad essi assimilabili.

Negli stessi decreti sono indicate le condizioni nel rispetto delle quali le singole merci elencate possono essere ammesse al trasporto; per le merci assimilabili a quelle di cui all'articolo 3 può altresì essere imposto l'obbligo della autorizzazione del singolo trasporto, precisando l'autorità competente nonché i criteri e le modalità da seguire.

(È approvato).

#### ART. 5.

Chiunque trasporti merci pericolose senza regolare autorizzazione, quando sia prescritta, ovvero non rispettando le condizioni imposte a tutela della sicurezza degli stessi provvedimenti di autorizzazione, è punito con l'arresto sino a sei mesi e con l'ammenda da lire 500.000 a lire 2.000.000.

Chiunque violi le prescrizioni contenute nei decreti emanati dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile ovvero dallo stesso emanate di concerto con quello per l'interno, a norma dell'articolo 2 della presente legge, ovvero non rispetti le condizioni di trasporto stabilite ai sensi dell'articolo 4 della presente legge, è punito con l'arresto sino a due mesi e con l'ammenda da lire 25.000 a lire 100.000.

(È approvato).

#### ART. 6.

Per l'accertamento delle violazioni delle norme previste dalla presente legge e dai decreti indicati nei precedenti articoli 2, 3, 4 e per la devoluzione del provento delle condanne a pene pecuniarie, si osservano le disposizioni contenute negli articoli 137 e 139 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e, per quanto applicabili, le norme della legge 3 maggio 1967, n. 317, concernente modificazioni al sistema sanzionatorio delle norme di circolazione stradale e delle norme dei regolamenti locali.

(È approvato).

#### ART. 7.

Nulla è innovato per quanto riguarda il trasporto delle materie fissili e delle materie

radioattive, regolato dall'articolo 5 della legge 31 dicembre 1962, n. 1860, modificato ed integrato dall'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 30 dicembre 1965, n. 1704.

(È approvato).

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

**Seguito della discussione dei disegni di legge: Proroga dei benefici previsti dalla legge 24 maggio 1967, n. 389, recante provvidenze per la demolizione del naviglio vetusto abbinata alla costruzione di nuove unità (2354); Integrazioni e modifiche della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni, per l'esercizio del credito navale (Approvati dalla VII Commissione permanente del Senato) (2356).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione congiunta del disegno di legge « Proroga dei benefici previsti dalla legge 24 maggio 1967, n. 389, recante provvidenze per la demolizione del naviglio vetusto abbinata alla costruzione di nuove unità »; e del disegno di legge « Integrazioni e modifiche della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni, per l'esercizio del credito navale », ambedue già approvati dalla VII Commissione permanente del Senato.

Ricordo che nella precedente seduta l'onorevole Amodio aveva svolto la sua relazione.

Dichiaro aperta la discussione generale.

CERAVOLO SERGIO. Il primo rilievo che intendo fare riguarda il modo in cui questi provvedimenti vengono presentati. La argomentazione che è stata portata è imbarazzata e contraddittoria: da una parte si minimizza l'importanza di questi disegni di legge perché prevedono lo stanziamento di solo qualche miliardo l'anno, perché si tratta dell'estensione nel tempo di decisioni già acquisite la cui prosecuzione dovrebbe ritenersi automatica, e perciò si introduce il dibattito quasi di soppiatto e praticamente senza una relazione. E di atti di poca rilevanza dovrebbe trattarsi se da parte del Governo e del Ministro proponente non ci viene fornita una seria documentazione per metterci in grado di giudicare come questi provvedimenti hanno finora funzionato. Come possiamo esprimere un giudizio valido se non sappiamo, ad esempio, quante navi vecchie sono state acquistate

all'estero utilizzando i finanziamenti previsti dalle leggi che si vogliono prorogare ed integrare, il cui scopo dichiarato è di svecchiare la flotta, e quali di queste navi vecchie — trascorsi i cinque anni — hanno poi potuto godere del premio di demolizione? Ognuno di noi ha bisogno di sapere, in definitiva, se questi finanziamenti servono veramente per l'ammodernamento della flotta o per favorire la speculazione di qualche grosso armatore privato. I dati che voi ci fornite, da questo punto di vista, non dicono niente. Ci fornite solo dei dati complessivi quantitativi di quante tonnellate è aumentata la flotta nazionale da quando sono entrati in vigore questi provvedimenti, facendo quasi credere che questo aumento sia dovuto tutto, o quasi tutto, soltanto a queste leggi. Perché, se non ci fossero state, nessuno avrebbe più costruito navi?

Ci presentate questi progetti di legge in maniera contraddittoria, abbiamo detto. Ma vogliamo mettervi in guardia dal grottesco: o sono provvedimenti addirittura insignificanti, oppure hanno il merito di aver risolto tutti i problemi di sviluppo della nostra marina e quindi sono determinanti, decisivi in senso assoluto. Essi sono una specie di Gulliver: lillipuziani nel paese dei giganti, giganti nel paese di Lilliput.

L'altro dato complessivo che ci fornite riguarda il rinnovamento della flotta nel periodo considerato: il meccanismo messo in moto con questi incentivi avrebbe funzionato perché l'età media delle nostre navi ha raggiunto l'età media del naviglio mondiale. Ma voi sapete che il raffronto con l'età media della marina mondiale ormai non dice più niente. L'ingresso di nuovi paesi (generalmente del terzo mondo), che acquistano in prevalenza navi di seconda mano, nel novero dei paesi marinari, contribuisce a mantenere alta l'età media del naviglio mondiale. È corretto, invece, per noi, fare riferimento alla età media delle flotte dei paesi marinari più avanzati, perché con questi ci dobbiamo misurare. E voi sapete che questo confronto è per noi desolante e per l'età media delle navi e, ancor più, per il grado di avanzamento tecnologico.

Non ci avete fornito dati analitici e quelli complessivi che avete portato non hanno praticamente alcun valore pratico. Vi è però un dato globale che ci può servire come punto di riferimento: ed è quello che negli ultimi dieci anni la nostra flotta mercantile è aumentata del 38 per cento, mentre i traffici marittimi italiani aumentavano del 375 per

cento. Un divario, un ritardo enorme le cui conseguenze non si misurano soltanto in *deficit* della bilancia dei trasporti. Da parte di coloro che se ne rendono conto è stato avanzato il proposito di un aumento della nostra flotta mercantile nel prossimo quinquennio di 4 milioni di tonnellate, cui vanno aggiunte le navi vecchie da sostituire; in pratica, quindi, quasi il raddoppio della flotta in 5 anni. Bene! Questo è l'ordine dei problemi da affrontare. Queste le dimensioni.

E allora non si può non esprimere un giudizio politico su questi progetti di legge. Come si può affrontare un problema di queste dimensioni con queste leggi? In fin dei conti, dopo la discussione sul bilancio della marina mercantile, dopo tanti mesi, è la prima volta che questo Governo si presenta a discutere un problema della marina mercantile, e che cosa si discute? Queste leggi-tampone! E vien fuori dai fatti, ma anche dalle vostre argomentazioni stesse, che in fondo la politica preminente per tentare di ammodernare e sviluppare la flotta mercantile è quella degli incentivi tramite queste sovvenzioni. A parole li definite provvedimenti provvisori, complementari e non determinanti; ma nella sostanza, nella realtà, essi rappresentano lo strumento fondamentale, se non unico, della vostra politica marinara.

Lo Stato ha invece a disposizione strumenti ben più importanti. Che politica è stata seguita, ad esempio, per la flotta mercantile di Stato? Se si incentrasse lo sviluppo della Finmare non sul trasporto passeggeri, ma sul trasporto di merci, oggi che vi è la possibilità non di ripercorrere tutto il cammino che gli altri paesi più avanzati hanno percorso, ma di inserirsi nei settori tecnologicamente più avanzati, potremmo farlo con successo, giacché abbiamo anche una struttura economica che ce lo consentirebbe (parlo delle aziende IRI). Potremmo raggiungere una posizione di avanguardia nei settori più moderni dei trasporti, con beneficio per i traffici marittimi e con grande vantaggio per tutta l'economia nazionale. Occorre utilizzare i finanziamenti per l'ammodernamento dei cantieri, perché, in modo economicamente sano, riescano a diminuire i costi di produzione delle navi e non si debba ricorrere continuamente alle sovvenzioni. Invece avete condotto una politica cantieristica miope, che si è basata sulla previsione di una diminuzione di naviglio. E non parlo della politica fatta dal Governo nei confronti della Finmare: non si è mai affrontato il settore

del trasporto delle merci, ma solo quello del trasporto passeggeri.

Cosa è rimasto, più in generale, del piano quinquennale sulla politica marinara per le flotte, per i cantieri e per i porti? Gli strumenti fondamentali di una politica marinara di interesse nazionale per le condizioni peculiari e le esigenze dell'economia italiana li avete lasciati invecchiare e indebolire, mentre rendete sostitutivi a quelli fondamentali questi incentivi al grande capitale privato, che invece dovevano essere provvisori e assolutamente secondari. Basta leggere i resoconti delle assemblee delle associazioni dei grandi armatori per constatare che questi — i grandi armatori — richiedono a gran voce dal Governo quasi esclusivamente agevolazioni di questo tipo e la possibilità di utilizzare questi stanziamenti per costruire le loro navi nuove anche nei cantieri stranieri, dove costano meno. Questi armatori chiedono condizioni di parità per l'accesso al credito navale, ma perché non fanno parola sul fatto che il premio sulla demolizione è un privilegio quasi esclusivamente italiano rispetto agli altri grandi paesi marinari? Perché i grossi armatori, i Costa, i Lauro, ecc. non fanno riferimento agli altri enormi vantaggi economici di cui godono nei porti nazionali tramite gli attracchi preferenziali e tutti gli altri privilegi di cui usufruiscono?

Penso che qui non si dovrebbero confondere due cose completamente diverse: l'interesse dei grandi armatori e l'interesse della economia marittima nazionale. Invece tutta la politica da voi sin qui perseguita ha proprio mirato prevalentemente al potenziamento della grande impresa armatoriale privata, nella convinzione che questa fosse la leva per lo sviluppo generale di tutto il settore; come se vi fosse un'assoluta identificazione fra lo sviluppo dell'una e quello dell'altra. Al contrario, i fatti hanno dimostrato che allo sviluppo della potenza finanziaria dei grandi gruppi armatoriali, si è accompagnato un arretramento della nostra economia marittima; una crescente diminuzione del suo peso specifico, rispetto a quello dei paesi più avanzati.

Non era difficile prevedere queste cose, non era difficile sapere che l'interesse del grande armatore non coincide con l'interesse dell'economia nazionale, perché egli fa parte di un grande gioco internazionale che ignora gli effettivi interessi dell'economia marittima nazionale. Assecondando, invece di contrastare, questi interessi, come ha fatto la politica governativa in questi anni, si è giunti

alle condizioni in cui siamo. E invece di presentarci nuovi piani per un reale sviluppo dell'economia marittima, ci vengono sottoposte solo queste leggi.

Non vogliamo sviluppare ora le proposte che abbiamo già avanzato in sede di discussione del bilancio, però non possiamo non ricordare alcuni fatti successi in questi ultimi mesi: il naufragio vicino alle coste sarde, quello vicino alle coste siciliane e l'altro a ridosso del porto di Genova. Cosa si verifica quando esiste una politica che si basa ancora sullo sfruttamento del lavoro dell'uomo invece di puntare sul progresso tecnico? In un grande porto come quello di Genova, non esiste un elicottero grande, capace di salvare molte vite in una situazione di emergenza. Non parlerò poi di tutte le deficienze che si sono riscontrate in quel momento nel più grande porto nazionale e di come tante vite umane si sarebbero potute salvare. Sono fatti diversi, ma che rispondono ad una unica logica: quella delle bandiere ombra, della speculazione sull'alta congiuntura bellica e sulle sovvenzioni.

Le leggi come quelle attualmente in esame incoraggiano questa logica anziché contrastarla. Per questi motivi, non voteremo a favore dei provvedimenti in discussione.

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

MANNIRONI, *Ministro della marina mercantile*. Signor Presidente, vorrei rivolgere alla Commissione e a lei una viva raccomandazione ed una preghiera, affinché questi provvedimenti siano approvati entro breve termine. Nonostante le critiche e le dichiarazioni dell'onorevole Ceravolo siamo sempre convinti che queste due leggi siano estremamente utili e abbiano un carattere di urgenza.

Prego l'onorevole Commissione di tener presente che il calendario dei lavori parlamentari prevede la chiusura delle Camere per il giorno 23 del corrente mese; sarebbe estremamente opportuno che queste due leggi potessero essere approvate entro quel termine.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che il seguito della discussione dei due provvedimenti all'ordine del giorno è rinviato alla prossima settimana.

(Così rimane stabilito).

---

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 6 MAGGIO 1970

---

**Votazione segreta.**

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

*(Segue la votazione).*

Comunico il risultato della votazione:  
Disegno di legge: « Trasporto su strada di merci pericolose » (2178).

Presenti e votanti . . . .	23
Maggioranza . . . . .	12
Voti favorevoli . . . .	23
Voti contrari . . . . .	0

*(La Commissione approva).*

*Hanno preso parte alla votazione:*

Alessandrini, Amodio, Azimonti, Ballarin, Battistella, Bianchi Gerardo, Brizioli, Cane-

strari, Cebrelli, Ceravolo Sergio, Cicerone, Damico, Giachini, Guerrini Giorgio, Mancini Antonio, Marocco, Marraccini, Merli, Pirastu, Salomone, Scianatico, Squicciarini e Zanibelli.

*Sono in congedo:*

Dagnino, Turnaturi e Zucchini.

**La seduta termina alle 10,30.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. GIORGIO SPADOLINI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE  
Dott. ANTONIO MACCANICO

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLÓMBO