

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE
- POSTE E TELECOMUNICAZIONI

17.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 12 MARZO 1980

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARZOTTO CAOTORTA

INDICE

	PAG.	PAG.
		PISICCHIO, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>
		TAMBURINI
Disegni di legge (Discussione e rinvio):		Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):
Provvidenze integrative per l'industria delle costruzioni navali per il periodo 1° gennaio 1979-31 dicembre 1980 (<i>Modificato dal Senato</i>) (929-B); Provvidenze integrative per l'industria delle riparazioni navali per il periodo 1° gennaio 1979-31 dicembre 1980 (<i>Modificato dal Senato</i>) (930-B)	204	Accertamenti di controllo delle conformità ai tipi omologati o approvati dei motori, dei veicoli a motore e loro rimorchi e dei relativi dispositivi di equipaggiamento, prodotti in serie (<i>Approvato dalla VIII Commissione del Senato</i>) (1386)
PRESIDENTE	204, 205, 206, 207, 208	PRESIDENTE
BAGHINO	205, 208	Votazione segreta:
LUCCHESI, <i>Relatore</i>	204, 206	PRESIDENTE
		210

La seduta comincia alle 10,15.

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

(*E approvato*).

Discussione dei disegni di legge: Provvidenze integrative per l'industria delle costruzioni navali per il periodo 1° gennaio 1979-31 dicembre 1980 (Modificato dal Senato) (929-B); Provvidenze integrative per l'industria delle riparazioni navali per il periodo 1° gennaio 1979-31 dicembre 1980 (Modificato dal Senato) (930-B).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Provvidenze integrative per l'industria delle costruzioni navali per il periodo 1° gennaio 1979-31 dicembre 1980 », già approvato dalla nostra Commissione nella seduta del 9 gennaio 1980 e modificato dal Senato nella seduta del 28 febbraio 1980, e del disegno di legge: « Provvidenze integrative per l'industria delle riparazioni navali per il periodo 1° gennaio 1979-31 dicembre 1980 », già approvato dalla nostra Commissione nella seduta del 9 gennaio 1980 e modificato dal Senato nella seduta del 28 febbraio 1980.

Se non vi sono obiezioni, la discussione sulle linee generali di questi due disegni di legge avverrà congiuntamente.

(*Così rimane stabilito*).

L'onorevole Lucchesi ha facoltà di svolgere la relazione sui disegni di legge n. 929-B e 930-B.

LUCCHESI, *Relatore*. Tornano al nostro esame due dei tre provvedimenti a suo tempo licenziati da questa Commissione, relativi alla materia delle costruzioni e delle riparazioni navali, nonché alle relative sovvenzioni programmate dal Governo come sostegno temporaneo nei confronti dell'industria navale nei suoi diversi aspetti.

Su tali provvedimenti nell'ambito della nostra Commissione si è svolto un mese e mezzo fa un ampio ed approfondito dibattito, che ha portato anche a modifiche sostanziali rispetto alla primitiva stesura dei testi governativi. I provvedimenti sono poi passati all'esame del Senato della Repubblica, che li ha modificati. Gli emendamenti apportati, che a prima vista potrebbero sembrare di notevole portata, di fatto accolgono le impostazioni elaborate all'interno di questa Commissione e danno un contributo migliorativo, per cui potrebbero essere pienamente condivisi. Ma vi è una motivazione di fondo, in particolare in ordine al disegno di legge n. 929-B, che è stata approfondita a più riprese e sulla quale il ministro della marina mercantile più volte ha richiamato l'attenzione della Commissione, ed è quella dell'urgenza che le provvidenze previste siano erogate nel più breve tempo possibile. Com'è noto, sono ormai in fase finale di elaborazione tutta una serie di contratti, particolarmente relativi al settore privato che attendono — è inutile nascondersi dietro falsi schemi — il varo del Parlamento per diventare esecutivi. Si tratta di contratti che obiettivamente possono contribuire in maniera decisiva a superare la crisi delle strutture cantieristiche italiane, su cui a più riprese si è soffermata l'attenzione della nostra Commissione.

Il relatore auspica che nei confronti dell'industria delle costruzioni navali vi sia una rinnovata attenzione anche da parte del settore pubblico, che invece denota una certa staticità di atteggiamento ed una relativa elasticità mentale nel pensare in termini appropriati alle variazioni che si stanno verificando nel settore dei trasporti. Abbiamo parlato di questo argomento anche in occasione dell'esame del provvedimento di sostegno ad alcune linee di navigazione, constatando con amarezza quanto ancora si ricorra al settore del noleggio e come si utilizzi naviglio ormai vetusto che attende di essere rinnovato, come nella linea Italia-India-Bangladesh. Non poche perplessità suscita il fatto che

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 MARZO 1980

in questo settore non si abbia ancora un valido programma di rinnovamento.

Comunque, soprattutto per le ragioni di urgenza che ho esposto, raccomando alla Commissione l'approvazione dei disegni di legge in esame.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

TAMBURINI. Nel sottolineare ancora una volta la situazione estremamente critica in cui versano i cantieri navali in seguito alla totale mancanza di programmazione, vorrei riferirmi anche al problema dei traghetti ed alle modificazioni in atto in materia di risparmio energetico. Infatti, una minore velocità dei traghetti dovrebbe prevederne una maggiore portata, con il risultato di una inversione di tendenza riguardo al ruolo dei porti del Mediterraneo.

Rispetto a questo problema l'industria delle costruzioni navali si trova in una situazione di incertezza, su cui ho già avuto modo di esprimere il mio giudizio. A tale proposito vorrei ricordare il modo con cui l'onorevole Evangelisti ci costrinse a lavorare per approvare questi disegni di legge che oggi tornano al nostro esame dopo le modifiche apportate dal Senato. Come i colleghi ricordano, lavorammo fino alle quattro del mattino senza avere il tempo di approfondire seriamente e compiutamente tutta la materia.

La fretta e la preoccupazione del ministro si sono trasformate ora in un boomerang, perché il Senato, prima di modificare e approvare i disegni di legge, ha fatto trascorrere più di un mese.

Ho ricordato questo episodio per affermare la necessità di respingere in futuro analoghi tentativi di far approvare in fretta qualche provvedimento. Infatti, anziché guadagnare tempo, in tal modo lo si perde.

Per quanto riguarda il disegno di legge in questione, non voglio qui polemizzare con le decisioni prese dai colleghi senatori le quali, senza dubbio, rispondono a criteri di maggiore funzionalità. Per-

mangono, tuttavia, alcune perplessità sul fatto che le regioni non sono presenti nell'impianto del provvedimento.

Concludo riaffermando l'astensione del gruppo comunista sui due provvedimenti, astensione che sta a significare il nostro giudizio critico sull'intera materia.

BAGHINO. Mi preme ricordare che esiste una legge, la n. 231, attraverso la quale erano stati erogati circa 110 miliardi di lire per l'industria cantieristica. Essa scadeva a settembre dell'anno scorso ed il Governo si era impegnato a presentare un piano organico per la cantieristica che, però, ancora non ha presentato. Nel mese di novembre il Governo si è limitato a presentare due provvedimenti — gli stessi che ancora oggi stiamo discutendo — sollecitandone la rapida approvazione da parte del Parlamento. Ci fu quella « maratona notturna » che ha ricordato poc'anzi il collega Tamburini, nel corso della quale la nostra Commissione licenziò un testo che non poteva, per forza di cose, essere perfetto.

Ora sono passati quasi due mesi, ed i due provvedimenti tornano al nostro esame modificati dal Senato. Nel frattempo i cantieri si sono ulteriormente indebitati presso le banche a tassi molto alti cosicché la positività dei provvedimenti è annullata.

Mi chiedo come sia possibile che ancora oggi non si sia varato un piano organico delle riparazioni e delle costruzioni navali, in assenza del quale il Parlamento è costretto a varare misure tampone, del tipo di quelle oggi in discussione.

Per quanto riguarda le correzioni apportate dal Senato, non so giudicare se esse siano positive o negative, ma so soltanto che i due provvedimenti sono di urgente applicazione.

L'unica protesta che mi rimane da fare riguarda il fatto che nei disegni di legge si parla delle tre organizzazioni sindacali confederali, senza prendere in alcuna considerazione la CISNAL che in molti cantieri ha una funzione di primo piano. Se i provvedimenti avessero previsto le quattro organizzazioni, si sarebbe

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 MARZO 1980

dato un quadro maggiormente complessivo di tutti i gruppi costituiti, evitando, in qualche misura, la tendenza alla costituzione di sindacati autonomi.

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

LUCCHESI, *Relatore*. Su alcune perplessità cui ho accennato mi sono soffermato con maggiore ampiezza nel corso della relazione che ho svolto durante il primo esame di questi provvedimenti da parte della Commissione.

Le affermazioni fatte dall'onorevole Tamburini hanno qualche aspetto di verità. Anche se si tratta di provvedimenti ponte, è una materia così delicata che non ci possiamo permettere il lusso di perdere di vista la necessità di un approfondimento dei problemi che sono alla nostra attenzione. Tuttavia, anche per personale conoscenza del settore e per i contratti che ognuno di noi ha con gli operatori, sia a livello dei cantieri navali, sia degli armatori del settore privato, sappiamo che è estremamente sentita l'esigenza di un provvedimento, anche « tampono », di sostanziale proroga degli effetti della legge precedente. Credo che le insistenze del ministro Evangelisti a questo riguardo avessero un giusto titolo, e non è colpa nostra se il Senato, nel tentativo, per altro non coronato da successo, di apportare modifiche sostanziali, ha ritardato notevolmente il termine di approvazione dei provvedimenti in esame. Credo che si debba fare appello al nostro senso di responsabilità per non frapporre ulteriori indugi e pervenire rapidamente all'approvazione.

I problemi di fondo permangono certamente, e credo sia dovere del relatore ribadire la sollecitazione al Governo perché gli impegni presi, sia pure con qualche ritardo, vengano mantenuti e si arrivi alla presentazione al Parlamento di un piano organico relativo al settore. Non possiamo nasconderci dietro il proverbiale dito: difficoltà si sono accumulate presso il Ministero della marina mercantile proprio per problemi di assetto dirigenziale e

per il fatto che la titolarità di tale ministero era abbinata a quello dei trasporti, per cui vi era anche la tendenza a diminuirne la potenzialità di azione. Vi sono state poi le note vicende di carattere politico che hanno interessato il ministero stesso in queste ultime settimane. Sono tutte ragioni valide che spiegano il ritardo con il quale ci troviamo ad affrontare complessivamente la materia, ma credo che l'esigenza di una discussione approfondita debba essere ulteriormente sottolineata.

Un problema gravissimo che grava su questo settore è quello dell'approvvigionamento energetico, con particolare riferimento al carbone. Pare che in questo campo si stia facendo poco o nulla per fare fronte alle esigenze che tra breve si manifesteranno in modo addirittura drammatico.

Ribadisco tuttavia la mia convinzione sulla necessità di approvare i disegni di legge in esame.

PISICCHIO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Non ho molto da aggiungere a quanto hanno detto il relatore e gli onorevoli Tamburini e Baghino circa l'urgenza dei provvedimenti, che sono stati ampiamente discussi nel corso della ricordata seduta notturna.

Quanto alle modifiche apportate dal Senato, il Governo ha dovuto prenderne atto e non intende ripetere quanto ha detto nel corso della discussione nell'altro ramo del Parlamento.

Per quanto concerne la necessità di un piano organico da portare all'esame del Parlamento, il ministro Evangelisti a suo tempo ha avuto l'opportunità di dichiarare che ormai esso è all'esame dei ministri competenti; la traccia di tale piano ha appena avuto da tali ministeri i suggerimenti e le indicazioni necessari, per cui il Ministero della marina mercantile è nella condizione di elaborare definitivamente il piano per sottoporlo all'esame del Parlamento. Siamo tutti d'accordo sulla sua necessità, perché sappiamo in quali condizioni sono i cantieri.

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 MARZO 1980

Ancora una volta invito la Commissione ad approvare i provvedimenti in esame.

PRESIDENTE. Non essendo pervenuto il parere della I Commissione affari costituzionali, se non vi sono obiezioni rimane stabilito che il seguito della discussione del disegno di legge n. 929-B è rinviato ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

Essendo giunto il parere favorevole favorevole della V Commissione, possiamo passare all'esame delle modifiche apportate dal Senato al disegno di legge n. 930-B.

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 1 nel seguente testo:

ART. 1.

Fino all'emanazione di una legge organica concernente la ristrutturazione dell'industria navale, il contributo di cui all'articolo 10 della legge 27 dicembre 1973, n. 878, prorogata dall'articolo 4 della legge 23 dicembre 1975, n. 720, può essere concesso in misura sino al 15 per cento del prezzo al 1° gennaio 1979 e, comunque, non oltre il 31 dicembre 1980, concernenti manutenzioni straordinarie, modificazioni e riparazioni di navi mercantili in esercizio, manutenzione dei relativi apparati motori, installazione di apparati motori di propulsione su navi di nuova costruzione con scafo diverso dal ferro, nonché lavori di sabbiatura e pitturazione.

In caso di grandi lavori di riparazione, nonché di modificazioni di particolare impegno e difficoltà, il contributo può essere elevato, in via eccezionale, sino al 30 per cento, sentito il parere della Commissione per il piano della cantieristica navale istituita presso il Ministero della marina mercantile.

Analogo contributo sino al 15 per cento del prezzo contrattuale ritenuto congruo dal Ministero della marina mercantile può essere concesso alle imprese di de-

molizione navale per la demolizione di navi di bandiera nazionale od estera.

Sono esclusi dal beneficio i prezzi inferiori a 50 milioni di lire.

Le disposizioni di cui ai commi precedenti sono estese alle navi a struttura metallica, destinate ad attività industriali o di ricerca che si svolgono in acque marittime.

La percentuale del contributo verrà fissata con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con i ministri del tesoro e del bilancio e della programmazione economica, sentita la Commissione per il piano della cantieristica, istituita presso il Ministero della marina mercantile, secondo criteri che tengano conto delle esigenze della struttura cantieristica nazionale, privilegino riparazioni inerenti a navi atte a contribuire alla soluzione dei problemi energetici del paese, consentano all'industria delle riparazioni navali del Mezzogiorno l'utilizzo, nella massima misura possibile, della potenzialità operativa delle stesse.

In relazione ai problemi occupazionali, ai cantieri del Mezzogiorno verrà comunque accordata la misura massima del contributo previsto per i vari tipi di nave.

Ai fini dell'applicazione dei commi precedenti sono prorogate le disposizioni dei titoli I e III della legge 27 dicembre 1973, n. 878, ad eccezione dell'articolo 23 della medesima legge.

Il Senato lo ha così modificato:

ART. 1.

Fino all'emanazione di una legge organica concernente la ristrutturazione dell'industria navale, il contributo di cui all'articolo 10 della legge 27 dicembre 1973, n. 878, prorogata dall'articolo 4 della legge 23 dicembre 1975, n. 720, può essere concesso in misura non eccedente il 15 per cento del prezzo per i lavori, iniziati successivamente al 1° gennaio 1979 e, comunque, non oltre il 31 dicembre 1980, concernenti manutenzioni straordinarie, modificazioni e riparazioni di navi mercantili in esercizio, manutenzione dei relativi

apparati motori, installazione di apparati motori di propulsione su navi di nuova costruzione con scafo diverso dal ferro.

Il contributo di cui al comma precedente può essere elevato, in via eccezionale, sino al 30 per cento per grandi lavori di riparazione nonché per modificazioni di particolare impegno e difficoltà che non comportino comunque trasformazioni.

Un contributo sino al 15 per cento del prezzo contrattuale ritenuto congruo dal Ministero della marina mercantile può essere concesso anche alle imprese di demolizione navale per la demolizione di navi di bandiera nazionale od estera.

Sono esclusi dal beneficio i prezzi inferiori a 50 milioni di lire.

Le disposizioni di cui ai commi precedenti sono estese alle navi a struttura metallica, destinate ad attività industriali o di ricerca che si svolgono in acque marittime.

I criteri per la determinazione della percentuale del contributo di cui al primo comma saranno fissati con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del tesoro e del bilancio e della programmazione economica, sentita la Commissione che sarà istituita ai fini dell'erogazione delle provvidenze integrative per l'industria delle costruzioni navali, per il periodo 1° gennaio 1979-31 dicembre 1980.

In relazione ai problemi occupazionali, ai cantieri del Mezzogiorno verrà comunque accordata la misura massima del contributo.

Restano in vigore, in quanto applicabili, le disposizioni dei titoli I e III della legge 27 dicembre 1973, n. 878,

Lo pongo in votazione nel testo approvato dal Senato.

(È approvato).

BAGHINO. A nome del MSI-destra nazionale, dichiaro che voterò contro il disegno di legge in esame.

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

Seguito della discussione del disegno di legge: Accertamenti di controllo delle conformità ai tipi omologati o approvati dei motori, dei veicoli a motore e loro rimorchi e dei relativi dispositivi di equipaggiamento, prodotti in serie (Approvato dalla VIII Commissione del Senato) (1386).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Accertamenti di controllo delle conformità ai tipi omologati o approvati dei motori, dei veicoli a motore e loro rimorchi e dei relativi dispositivi di equipaggiamento, prodotti in serie », già approvato dall'VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 30 gennaio 1980.

Onorevoli colleghi, essendoci giunto il parere favorevole della Commissione Affari Costituzionali, possiamo passare all'esame degli articoli. Poiché ad essi non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 1.

Il Ministro dei trasporti ha facoltà di sottoporre ad accertamenti di controllo:

a) i motori, i veicoli a motore e loro rimorchi nonché i relativi dispositivi di equipaggiamento prodotti in serie, per i quali abbia avuto luogo l'omologazione del tipo o l'approvazione a norma degli articoli 53 e 78 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393;

b) i motori ed i veicoli omologati, anche parzialmente per uno o più requisiti, secondo le disposizioni emanate in attuazione delle direttive del Consiglio o della Commissione delle Comunità europee, oppure secondo le prescrizioni tecniche contenute nei regolamenti e nelle raccomandazioni emanate dall'Ufficio europeo

delle Nazioni Unite, Commissione economica per l'Europa, e recepite nell'ordinamento giuridico italiano.

La facoltà di cui al precedente comma può essere esercitata anche relativamente alle parti di veicoli e ai dispositivi di equipaggiamento nonché ai caschi protettivi per gli utenti di veicoli a motore omologati ovvero approvati secondo le prescrizioni menzionate alla lettera *b*) del comma medesimo.

Gli accertamenti possono essere compiuti sia sui prodotti ultimati, situati nei depositi del costruttore e dichiarati idonei alla vendita ovvero presso le sedi di vendita nel territorio nazionale, sia sui prodotti in corso di fabbricazione nell'ambito dell'impianto di costruzione qualora manchino idonei controlli di qualità, da definire con i decreti di cui all'articolo 5 della presente legge.

(È approvato).

ART. 2.

Gli accertamenti di cui al precedente articolo sono compiuti da funzionari del Ministero dei trasporti — Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione — muniti di apposita delega ministeriale; i funzionari hanno libero accesso nei locali di costruzione o di vendita, provvedono per il prelievo dei campioni e dispongono per l'effettuazione di prove.

Le prove sono effettuate in contraddittorio con il costruttore o con il venditore, oppure con persona con poteri di rappresentanza dell'uno o dell'altro; tutti i relativi oneri sono a carico del titolare dell'impianto di costruzione o della sede di vendita, presso il quale ha luogo l'accertamento.

(È approvato).

ART. 3.

L'efficacia delle omologazioni o delle approvazioni di cui all'articolo 1 può essere sospesa dal Ministro dei trasporti in

caso di accertata, anche parziale, difformità rispetto al tipo omologato od approvato. L'omologazione o l'approvazione può essere revocata quando sia stato adottato più di un provvedimento di sospensione.

Il Ministro dei trasporti può vietare l'immatricolazione dei veicoli, per i quali l'omologazione abbia avuto luogo in altro Stato, qualora si riscontrino difformità rispetto al tipo omologato.

In caso di difformità di dispositivi di equipaggiamento o di parti di veicoli rispetto al tipo omologato od approvato, il Ministro dei trasporti ne può vietare l'impiego e la vendita nel territorio nazionale.

Dei provvedimenti adottati è data comunicazione alle autorità competenti dei Paesi di costruzione dei veicoli o dei dispositivi, con invito ad emanare le misure necessarie per il ripristino della conformità.

(È approvato).

ART. 4.

Tutti i veicoli, i motori, le parti di veicoli e i dispositivi di cui all'articolo 1 della presente legge debbono essere contraddistinti, salvo disposizione contraria contenuta nelle norme internazionali in tale materia, recepite nell'ordinamento giuridico italiano, dai previsti estremi di omologazione o di approvazione in fase di produzione.

Chiunque fabbrica veicoli, motori, parti di veicoli o dispositivi — destinati ai mercati dei Paesi comunitari e dei Paesi che hanno accettato i regolamenti emanati dall'Ufficio europeo delle Nazioni Unite, Commissione economica per l'Europa —, che, pur muniti degli estremi di omologazione o di approvazione, non sono conformi al tipo omologato o approvato, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 500.000 a lire 50.000.000, salvo quanto disposto dall'articolo 3 della presente legge.

Chiunque vende o detiene per la vendita sul mercato nazionale veicoli, motori, parti di veicoli o dispositivi non con-

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 MARZO 1980

formi al tipo omologato o approvato, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 50.000 a lire 1.000.000 per ciascun esemplare, salvo quanto disposto all'articolo 3 della presente legge.

Chiunque vende o detiene per la vendita sul mercato nazionale veicoli, motori, parti di veicoli o dispositivi, che, pur essendo conformi al tipo omologato o approvato, non sono muniti dei relativi estremi dell'omologazione o dell'approvazione, ove previsti, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 30.000 a lire 300.000 per ciascun esemplare.

Chiunque frappone ostacoli agli accertamenti di controllo, previsti dalla presente legge, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 100.000 a lire 500.000.

Per l'applicazione delle sanzioni amministrative di cui ai precedenti commi, si osservano le disposizioni, eccettuate quelle recanti agevolazioni fiscali, previste dalla legge 3 maggio 1967, n. 317, concernente modificazioni al sistema sanzionatorio delle norme in tema di circolazione stradale e delle norme dei regolamenti locali.

(È approvato).

ART. 5.

Il Ministro dei trasporti stabilisce con propri decreti le prove e le procedure per i controlli di conformità ai tipi omologati od approvati, tenendo anche conto delle modalità previste in norme internazionali recepite nell'ordinamento giuridico italiano.

Per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico ed acustico, i decreti di cui al primo comma sono disposti di concerto con il Ministro della sanità.

Il primo e il secondo comma dell'articolo 55 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, sono sostituiti dai seguenti:

« Il Ministro dei trasporti dispone, con propri decreti, la revisione generale o par-

ziale dei veicoli a motore, esclusi i filoveicoli, e dei rimorchi, al fine di accertare che sussistano in essi le condizioni di sicurezza per la circolazione e di silenziosità e che i veicoli non producano emissioni inquinanti.

Le prescrizioni contenute nei decreti ministeriali, emanati in applicazione del comma precedente, debbono essere in armonia con quelle contenute nelle direttive del Consiglio o della Commissione delle Comunità europee relative al controllo tecnico dei veicoli a motore.

I decreti di revisione parziale, per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico, sono disposti di concerto con il Ministro della sanità ».

(È approvato).

Il disegno di legge sarà immediatamente votato a scrutinio segreto.

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: « Provvidenze integrative per l'industria delle riparazioni navali per il periodo 1° gennaio 1979-31 dicembre 1980 » (Modificato dal Senato) (930-B).

Presenti	25
Votanti	14
Maggioranza	13
Voti favorevoli	13
Voti contrari	1
Si sono astenuti	11

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Baldassari, Bocchi, Caldoro, Casalino, Cominato Lucia, Gradi, Liotti, Manfredini, Ottaviano, Pani, Tamburini.

 VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 12 MARZO 1980

Hanno dichiarato di astenersi:

Baghino, Bernardi Guido, Briccola, Contu, Faraguti, Federico, Fiori Giovannino, Lamorte, La Rocca, Ligato, Marzotto Caotorta, Morazzoni, Picano, Rubino.

Disegno di legge: « Accertamenti di controllo delle conformità ai tipi omologati o approvati dei motori, dei veicoli a motore e loro rimorchi e dei relativi dispositivi di equipaggiamento, prodotti in serie » (*Approvato dalla VIII Commissione del Senato*) (1386).

Presenti	25
Votanti	14
Maggioranza	13
Voti favorevoli	13
Voti contrari	1
Si sono astenuti	11

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Baldassari, Bocchi, Caldoro, Casalino, Cominato Lucia, Gradi, Liotti, Manfredini, Ottaviano, Pani, Tamburini.

Hanno dichiarato di astenersi:

Baghino, Bernardi Guido, Briccola, Contu, Faraguti, Federico, Fiori Giovannino, Lamorte, La Rocca, Ligato, Lucchesi, Morazzoni, Pezzati, Picano.

La seduta termina alle 10,55.

*IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI*

DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO