

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

34° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 12 DICEMBRE 1973

Presidenza del Presidente MARTINELLI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

Discussione e rinvio:

« Ricezione nella legislazione italiana delle direttive della Comunità economica europea concernenti il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alla omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi » (1350) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE Pag. 516, 517
PACINI, relatore alla Commissione 516

Discussione e approvazione:

« Costruzione di un bacino di carenaggio nel porto di Palermo » (1397) (D'iniziativa dei senatori Carollo ed altri):

PRESIDENTE, relatore alla Commissione 512
513, 514 e passim
ARNONE 513
AVEZZANO COMES 514, 515
CROLLALANZA 513, 514
PACINI 514, 515

PISCITELLO Pag. 513, 515
SANTALCO 514
SCARLAIO, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici 514, 515

IN SEDE REDIGENTE

Richiesta di assegnazione in sede deliberante:

« 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 » (891):

PRESIDENTE 518
CENGARLE, sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile 518
SANTALCO, relatore alla Commissione 518

La seduta ha inizio alle ore 11,50.

SALERNO, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

IN SEDE DELIBERANTE**Discussione e approvazione del disegno di legge:****« Costruzione di un bacino di carenaggio nel porto di Palermo » (1397), d'iniziativa dei senatori Carollo ed altri**

P R E S I D E N T E, *relatore alla Commissione.* L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Costruzione di un bacino di carenaggio nel porto di Palermo », d'iniziativa dei senatori Carollo, Segreto, Piscitello, Arena, Mazzei, Arcudi e Cerami.

Riferirò io stesso, brevemente, sul disegno di legge.

I colleghi ricorderanno che il 25 ottobre 1973 il porto di Palermo venne investito da un fortunale che provocò gravissimi danni; il Governo, a questo proposito, ha presentato un decreto-legge che il Parlamento, in sede di conversione in legge, ha approvato con una modifica — che esamineremo in un momento successivo — apportata dalla Camera. Quel decreto-legge, però, non ha tenuto presente la grave situazione nella quale il porto sarebbe venuto a trovarsi in seguito ai danni riportati dai bacini di carenaggio; infatti un bacino galleggiante in acciaio di 19.000 tonnellate è stato notevolmente danneggiato e non potrà essere ripristinato se non con lunghi lavori.

Il porto di Palermo era dotato anche di un altro bacino galleggiante di 50.000 tonnellate che è da considerare ormai praticamente irrecuperabile. È poi da tener presente che la nuova tecnica dà un'accresciuta fiducia ai bacini in muratura; e seguendo tali criteri è già in costruzione un bacino di 400 mila tonnellate, finanziato dallo Stato e dalla Regione che ha concorso al 50 per cento attraverso la società ESPI, il cui funzionamento è previsto tra qualche anno. Col disegno di legge in discussione si propone la costruzione di un altro bacino, quest'ultimo pure in muratura, di 150.000 tonnellate per una spesa complessiva di 16 miliardi, di cui

l'80 per cento a carico dello Stato, che completa la serie dei bacini di carenaggio.

A questo proposito preannuncio un emendamento all'articolo 2, tendente a modificare il primo comma come segue: « Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a concedere alla Società " Bacino di Palermo " un contributo dell'80 per cento della spesa necessaria per la costruzione del bacino di cui al precedente articolo 1 e delle relative attrezzature, col limite massimo di 16.000 milioni di lire ». La legge, cioè, limita il contributo a 16.000 milioni; se dovesse aumentare il costo della costruzione, per mantenere la stessa percentuale di contributo occorrerebbe un'altra legge.

In questo modo il porto di Palermo, che è in posizione geografica ottimale nel Mediterraneo, avrebbe una dotazione di bacini di carenaggio del seguente tipo: uno di 400 mila tonnellate, uno di 150.000 tonnellate e un altro, galleggiante, di 19.000 tonnellate, di cui ho detto prima, che è stato parzialmente distrutto dall'uragano del 25 ottobre ed è in fase di ripristino. Ciò, oltre al bacino galleggiante di 50.000 tonnellate per il quale si nutrono grossi dubbi circa la possibilità della riparazione.

Passo, ora, ad un breve esame degli articoli.

L'articolo 1 parla di concessione della gestione del bacino per la durata di 99 anni, al termine della quale la Società « Bacino di Palermo » restituirà all'Ente autonomo del porto di Palermo l'opera di che trattasi.

Per quanto riguarda l'articolo 2 ho già detto che è opportuno modificare il primo comma secondo una formulazione più esatta. L'articolo 5 riguarda la copertura e, dopo un attento esame, posso assicurare i colleghi di non avervi trovato nulla da eccepire.

L'articolo 3 ripartisce la somma in diversi esercizi finanziari, per cui dei 16.000 milioni complessivi, 1.600 milioni sono a carico del prossimo esercizio, 2.400 a carico dell'esercizio 1975, 4.000 a carico degli esercizi 1976, 1977 e 1978; ma l'articolo 4, riprendendo una norma che già altre volte ritroviamo nella nostra legislazione, autorizza al

Ministero dei lavori pubblici ad assumere impegni di spesa anche prima del maturare degli esercizi, naturalmente nel limite degli stanziamenti, il che permetterà di avere un minore aggravio per i prevedibili maggiori costi.

Detto questo, concludo proponendo che il disegno di legge venga approvato senza ulteriore indugio.

Dichiaro aperta la discussione generale.

ARNONE. La relazione è stata estremamente esauriente, perciò non rimane che dire se si è d'accordo o meno. Io personalmente, ed anche a nome del mio Gruppo, mi dichiaro d'accordo, anche perchè si è visto che i bacini galleggianti oggi sono superati per motivi tecnici. Sulla base della esperienza che noi abbiamo avuto in occasione di queste recenti mareggiate, c'è poi da dire che essi non solo vengono distrutti facilmente, ma a loro volta facilmente distruggono imbarcazioni che sostano nel porto in cui questi bacini si trovano. Siamo d'accordo anche, per certezza di norma, sulla modifica dell'articolo 2 che lei propone.

PISCITELLO. Desidero sottolineare il valore anche politico di questo disegno di legge che è il risultato di una spinta democratica unitaria che viene da Palermo, dai sindacati, dalle maestranze, e che ha trovato una prima espressione e manifestazione in un voto unanimemente espresso dal consiglio comunale di Palermo. In effetti credo che non solo a Palermo, in Sicilia, ma in generale nel Paese si avverta la necessità di dotare questa città, naturalmente portuale, non solo di un porto moderno ed efficiente, adeguato alle esigenze nuove e moderne del traffico merci e del traffico passeggeri, ma anche della necessaria attrezzatura cantieristica. Ora, l'onorevole Presidente, relatore sul disegno di legge, già faceva un quadro, anche se in breve, della situazione: il bacino galleggiante di 19.000 tonnellate è stato gravemente danneggiato e non si sa in effetti se potrà essere rimesso a posto, ma sembra comunque che sia possibile ricostruirlo. Quel-

lo di 52.000 tonnellate è in condizioni ancora peggiori, ma noi propendiamo per la sua ricostruzione, sempre che ci siano gli elementi di economicità. Ma, quello che è più importante, è in costruzione il bacino di carenaggio in muratura per accogliere navi in riparazione fino a 400 mila tonnellate di stazza lorda. Ora, per completare, raccordare e rendere funzionale ed efficiente il complesso, per accogliere navi di varia stazza, si sente l'esigenza di costruire un bacino fino a 150 mila tonnellate di stazza lorda, e soprattutto di costruirlo in muratura per difenderlo dalla furia degli elementi. Occorre ricordare inoltre che approvare questo disegno di legge acquista anche un valore di impegno meridionalista perchè è vero che Palermo è alla confluenza di numerose rotte marittime ed alla confluenza di mercati, di civiltà, di interessi nazionali, economici e politici, ma è anche nel Meridione d'Italia e quindi questo impegno è da considerarsi di ordine meridionalista. L'aver affidato, poi, la costruzione e la gestione del bacino alla Società Bacino di Palermo, ha valore di atto di fiducia nei confronti della Regione e dell'ESPI, dai quali la società è costituita. Preferiremmo, infine, che tale legge fosse lasciata così come è stata presentata; in ogni caso sull'emendamento proposto dall'onorevole Presidente ci asterremo.

CROLLALANZA. Noi siamo favorevoli all'approvazione di questo disegno di legge e ci rendiamo conto dell'importanza che esso ha, tenuto conto del traffico sempre maggiore di petroliere nel Mediterraneo e delle loro stazze sempre maggiori. Quanto alla sua proposta, onorevole Presidente, penso che sarebbe opportuno ricevere dei chiarimenti.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione.* La mia proposta muterebbe il testo del primo comma dell'articolo 2 così: « Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a concedere alla Società "Bacino di Palermo" un contributo dell'80 per cento della spesa necessaria per la costruzione del

8^a COMMISSIONE

34° RESOCONTO STEN. (12 dicembre 1973)

bacino di cui al precedente articolo 1 e delle relative attrezzature, con il limite massimo di 16.000 milioni». È più che altro una cautela, dal momento che si sottintende che si vuol dare alla società l'80 per cento della somma totale. Anche in considerazione, poi, del valore politico che riveste l'accettazione senza modificazioni del testo del provvedimento, non ho difficoltà a ritirare l'emendamento.

CROLLALANZA. Prendo atto del ritiro dell'emendamento, ed è giusto ritirarlo perchè in materia di opere marittime è da escludere nel modo più assoluto una certezza nei preventivi di spesa.

Ora, poichè abbiamo dei precedenti rappresentati dal porto di Taranto e da quello di Napoli, è bene ponderare sulla questione.

Nel porto di Taranto era stata concepita, in passato, la costruzione di un bacino di carenaggio che avrebbe dovuto assolvere alle funzioni che si vogliono oggi affidare a quello previsto per Palermo e cioè un bacino tale da provvedere alle esigenze delle navi di grosso tonneggio. Il bacino in muratura fu iniziato, poi sopravvenne la guerra che, purtroppo, fece interrompere i lavori e distrusse parte di quello che si era costruito. Nell'immediato dopoguerra i lavori non sono stati ripresi e così il mare ha finito di distruggere ciò che era già stato realizzato.

Anche a Napoli, prima della guerra, si prevede e si iniziò la costruzione di un grosso bacino, il maggiore, per quell'epoca, del Mediterraneo; questo è stato completato nel dopoguerra, ma il preventivo previsto per il completamento, naturalmente, col passar del tempo, si è più che raddoppiato.

Ecco perchè mi preoccupa che per eventuali aumenti di salari, di materiali e per altre cause analoghe si preveda l'eventuale revisione della spesa per motivi derivanti da incognite di lavoro.

SANTALCO. Onorevole Presidente, molto brevemente, perchè non desidero ripetere le argomentazioni addotte dai colleghi che mi hanno preceduto; noi siamo

perfettamente d'accordo con la sua relazione e la ringraziamo per aver ritirato il preannunciato emendamento che avrebbe comportato una certa limitazione nella spesa

A VEZZANO COMES. Prendo la parola per chiedere una informazione all'onorevole Sottosegretario per i lavori pubblici; si è sparso recentemente un vivo allarme nella marineria del porto di La Spezia per il ventilato trasferimento del bacino galleggiante da quel porto a quello di Palermo, allarme di cui si è avuta eco in alcune interrogazioni in consiglio comunale. Io vorrei sapere dall'onorevole Sottosegretario, in primo luogo, se tale notizia è vera; in secondo luogo, in caso affermativo, ritiene il Governo produttore un simile trasferimento?

PACINI. Mi associo, con le stesse motivazioni e per avere le stesse informazioni, alla richiesta del senatore Avezzano Comes.

SCARLATO, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Io credo che la mia risposta in merito a quest'ultimo quesito sia ininfluenza ai fini dell'approvazione del provvedimento in discussione. Per poter fornire una risposta non improvvisata, chiedo un certo lasso di tempo per accertare la corrispondenza di queste voci alla realtà: in questo momento non sono in grado di rispondere.

A VEZZANO COMES. A prescindere dalla possibilità di avere una risposta immediata, lei, onorevole Sottosegretario, ritiene opportuno un simile trasferimento? Noi desidereremmo una risposta scritta.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Senatore Avezzano Comes, qui siamo in sede deliberante e non ritengo che un simile quesito possa essere posto. Lei ha a sua disposizione lo strumento dell'interrogazione, che può presentare in qualsiasi momento: se ne serva e fra due settimane avrà soddisfazione.

8ª COMMISSIONE

34º RESOCONTO STEN. (12 dicembre 1973)

A V E Z Z A N O C O M E S . Mi basta l'impegno che ha preso il Sottosegretario

P A C I N I . Mi dichiaro d'accordo col collega Avezzano Comes.

P R E S I D E N T E , relatore alla Commissione. Resta inteso, pertanto, che il Governo risponderà in Commissione all'informazione richiesta dai senatori Avezzano Comes e Pacini.

P I S C I T E L L O . Onorevole Presidente, per desiderio di completezza, vorrei precisare che il disegno di legge affida — come lei prima ricordava — la costruzione e la gestione del bacino alla società « Bacino di Palermo », che è a partecipazione regionale. Noi siamo favorevoli a che ciò avvenga, come ulteriore atto di fiducia sia nei confronti della Regione che nei confronti delle società in cui la Regione stessa è presente, anche se non possiamo dirci soddisfatti del tutto dell'andamento della gestione e della serietà imprenditoriale di questa società o di società ad essa analoghe. Noi riteniamo che l'impegno delle forze democratiche di Palermo deve essere rivolto anche a vigilare perchè questa società, insieme con le altre ad essa collegate, svolga i propri compiti con la massima precisione e rettitudine.

P R E S I D E N T E , relatore alla Commissione. Non credo che spetti a noi il diritto di fare una simile raccomandazione, comunque personalmente mi sono interessato circa la composizione di questa società e ho visto che, di fatto, è determinante in essa la Regione.

S C A R L A T O , sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Il Governo già per parte sua aveva presentato un decreto-legge in favore del porto di Palermo e per affrontare la grave situazione determinata dal fortunale del 25 ottobre scorso.

Il presente disegno di legge è una iniziativa parlamentare parallela a quella governativa rivolta non soltanto a fronteg-

giare gli eventi verificatisi, ma anche a dotare il porto di Palermo della struttura operativa strettamente necessaria. Attraverso i due interventi si affronta tutta la problematica del porto di Palermo, tenuto conto della sua posizione baricentrica nel bacino mediterraneo; pertanto il Governo non può che dichiarare il suo apprezzamento nei confronti del disegno di legge.

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

Passiamo ora all'esame degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

La costruzione e la gestione nel porto di Palermo di un bacino fisso in muratura, idoneo ad ospitare navi fino a 150.000 tpl, sono affidate in concessione alla Società « Bacino di Palermo »; la convenzione che dovrà disciplinare, anche in deroga alla normativa vigente, il regime della concessione, sarà stipulata tra il Ministero dei lavori pubblici e la Società concessionaria entro 60 giorni dall'entrata in vigore della presente legge.

La concessione della gestione del bacino avrà la durata di anni 99 a decorrere dalla data dell'avvenuto collaudo.

Al termine della concessione, la Società restituirà all'Ente autonomo del porto di Palermo l'opera di che trattasi.

(È approvato).

Art. 2.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a concedere alla Società « Bacino di Palermo » un contributo di lire 16.000 milioni, pari all'80 per cento della spesa necessaria per la costruzione del bacino di cui al precedente articolo 1 e delle relative attrezzature.

Le modalità di erogazione di detto contributo saranno fissate con decreto del Mini-

8^a COMMISSIONE34^o RESOCONTO STEN. (12 dicembre 1973)

stro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro del tesoro.

Per essere ammessa al contributo la Società « Bacino di Palermo » dovrà dimostrare di avere appaltato l'opera, dopo averne la necessaria gara, entro e non oltre 90 giorni dalla data del decreto con cui il Ministro dei lavori pubblici approva la convenzione prevista dall'articolo 1.

(È approvato).

Art. 3.

La somma di lire 16.000 milioni di cui all'articolo 2 sarà iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione di 1.600 milioni nell'esercizio finanziario 1974, 2.400 milioni nell'esercizio finanziario 1975, 4.000 milioni negli esercizi finanziari 1976, 1977 e 1978.

(È approvato).

Art. 4.

Per le esigenze dei programmi il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato ad assumere impegni di spesa per somme eccedenti lo stanziamento di ciascun esercizio purchè tali impegni non superino nel totale lo stanziamento complessivo ed i relativi pagamenti siano ripartiti negli esercizi finanziari entro i limiti dei rispettivi stanziamenti.

(È approvato).

Art. 5.

Alla copertura dell'onere di lire 1.600 milioni derivante per l'esercizio finanziario 1974 dall'applicazione della presente legge si provvede mediante corrispondente riduzione del capitolo 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno medesimo.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare con proprio decreto le occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Discussione e rinvio del disegno di legge:

« Ricezione nella legislazione italiana delle direttive della Comunità economica europea concernenti il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alla omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi » (1350) (Approvato dalla Camera dei deputati)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ricezione nella legislazione italiana delle direttive della Comunità economica europea concernenti il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alla omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi », già approvato alla Camera dei deputati.

Si attendono i pareri della 2^a e della 10^a Commissione, che non sono stati trasmessi; il termine per la loro trasmissione scade il 14 dicembre.

Prego il senatore Pacini di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

PACINI, relatore alla Commissione. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, nella Gazzetta Ufficiale della CEE n. 42 del 23 febbraio 1970 è stata pubblicata la direttiva del consiglio n. 70/156/CEE riguardante il ravvicinamento della legislazione degli Stati membri concernente la omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi.

Tali direttive dovranno servire ai vari Stati al fine di permettere una « omologazione comunitaria » di un tipo di veicolo secondo norme tecniche comuni.

Le direttive già adottate dal Consiglio sono le seguenti: 1) direttiva del 6 febbraio 1970, n. 70/156/CEE pubblicata nella Gazzetta Ufficiale delle Comunità n. L. 42 del 23 febbraio 1970 relativa al livello sonoro ammissibile e al dispositivo di scappamento dei veicoli a motore; doveva essere adottata nel-

la legislazione nazionale entro il 10 agosto 1971; 2) direttiva del 20 marzo 1970, numero 70/220/CEE pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* delle Comunità n. L. 76 del 6 aprile 1970 relativa alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico con i gas prodotti dai motori ad accensione comandata dei veicoli a motore; doveva essere adottata nella legislazione nazionale entro il 30 giugno 1970; 3) direttiva del 30 marzo 1970, n. 70/221/CEE pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* delle Comunità n. L. 76 del 6 aprile 1970, relativa ai serbatoi di carburante liquido e ai dispositivi di protezione posteriore dei veicoli a motore e dei loro rimorchi; doveva essere adottata nella legislazione nazionale entro il 23 settembre 1971; 4) direttiva del 20 marzo 1970, n. 70/222/CEE pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* delle Comunità n. L. 76 del 6 aprile 1970 relativa all'alloggiamento ed al montaggio delle targhe posteriori di immatricolazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi; doveva essere adottata nella legislazione nazionale entro il 23 settembre 1971; 5) direttiva dell'8 giugno 1970, n. 70/311/CEE pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* delle Comunità n. L. 133 del 18 giugno 1970 relativa ai dispositivi di sterzo dei veicoli a motore e dei loro rimorchi; doveva essere adottata nella legislazione nazionale entro il 12 dicembre 1971; 6) direttiva del 27 luglio 1970, n. 70/387/CEE pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* delle Comunità n. L. 176 del 10 agosto 1970 relativa alle porte dei veicoli a motore e dei loro rimorchi; doveva essere adottata nella legislazione nazionale entro il 28 gennaio 1972; 7) direttiva del 27 luglio 1970, n. 70/388/CEE pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* delle Comunità n. L. 176 del 10 agosto 1970 relativa al segnalatore acustico dei veicoli a motore; doveva essere adottata nella legislazione nazionale entro il 28 gennaio 1972; 8) direttiva del 1º marzo 1971, n. 71/127/CEE pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* delle Comunità n. L. 68 del 22 marzo 1971 relativa ai retrovisori dei veicoli a motore; doveva essere adottata nella legislazione nazionale entro il 4 settembre 1972; 9) direttiva del 26 luglio 1971, n. 71/320/CEE pubblicata

nella *Gazzetta Ufficiale* delle Comunità numero L. 202 del 6 settembre 1971 relativa alla frenatura di talune categorie di veicoli a motore e dei loro rimorchi; doveva essere adottata entro il gennaio 1973.

Il disegno di legge n. 1350 al nostro esame riguarda, appunto, l'attuazione di suddette direttive ed è stato oggetto di un dibattito presso l'altro ramo del Parlamento tanto che il disegno di legge primitivo ha subito notevoli modificazioni.

L'articolo 1 del disegno di legge prevede l'emanazione, da parte del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, di decreti con le prescrizioni tecniche cui devono rispondere i tipi di veicoli a motore e loro rimorchi per ottenere l'omologazione CEE.

Negli altri articoli sono riportate le procedure e le prescrizioni generali per il rilascio della omologazione CEE.

Stante la particolare urgenza suggerisco alla Commissione di approvare il disegno di legge n. 1350 nel testo rimessoci dall'altro ramo del Parlamento.

Propongo che la relazione venga stampata e distribuita ai componenti la Commissione e che la discussione del disegno di legge sia rinviata alla prossima seduta, data l'ora tarda.

P R E S I D E N T E . Vista l'opportunità della richiesta, e se non si fanno osservazioni, la discussione del disegno di legge è rinviata alla prossima seduta.

(Così rimane stabilito).

IN SEDE REDIGENTE

Richiesta di assegnazione in sede deliberante 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, concernente la riduzione del-**

l'orario di lavoro del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (891)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il coordinamento 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, numero 591, concernente la riduzione dell'orario di lavoro del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ».

Il disegno di legge è stato da noi discusso nella seduta del 29 maggio, ed in tale occasione sono stati approvati i 7 articoli che lo compongono.

Il coordinamento che si rende ora necessario riguarda l'aggiornamento della copertura finanziaria, motivato dal decorso del tempo e dall'avvenuta presentazione del bilancio di previsione per l'anno 1974.

SANTALCO, *relatore alla Commissione.* Onorevole Presidente, propongo che la Commissione chieda il trasferimento del disegno di legge in sede deliberante.

CENGARLE, *sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.* Sono d'accordo sull'assegnazione del disegno di legge in sede deliberante.

PRESIDENTE. Poichè non si fanno osservazioni, resta inteso che mi farò carico di chiedere alla Presidenza del Senato l'assegnazione in sede deliberante del disegno di legge, attualmente al nostro esame in sede redigente.

La seduta termina alle ore 13,40.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
DOTT. FRANCO BATTOCCHIO