

SENATO DELLA REPUBBLICA

VII COMMISSIONE

(Lavori pubblici, trasporti, poste
e telecomunicazioni, marina mercantile)

RIUNIONE DEL 30 APRILE 1952

(130^a in sede deliberante)

Presidenza del Presidente CORBELLINI

INDICE

Disegni di legge :

(Discussione e approvazione)

« Concessione di un contributo di lire 500 milioni alla Società Bacini Siciliani per la costruzione di un bacino di carenaggio galleggiante a Palermo » (N. 2290) (Approvato dalla Camera dei deputati) :

PRESIDENTE	Pag.	1425, 1427, 1428
PANETTI		1427
CESCHI		1427
MEACCI		1428

(Discussione e rigetto)

« Concessione di un biglietto ferroviario permanente e gratuito di 1^a classe a favore degli accompagnatori dei senatori dell'ex regime monarchico che abbiano compiuto l'ottantacinquesimo anno di età » (N. 2217) (D'iniziativa del senatore Varriale) :

PRESIDENTE	1423, 1424, 1425
SANMARTINO	1424, 1425
TISSI	1424
FOCACCIA, Sottosegretario di Stato per i trasporti	1424

La riunione ha inizio alle ore 10.

Sono presenti i senatori: Borromeo, Buizza, Cappellini, Ceschi, Corbellini, Genco, Martini, Massini, Meacci, Panetti, Pucci, Romano Domenico, Sanmartino, Tissi, Tommasini, Toselli, Vaccaro e Voccoli.

Interviene altresì alla riunione il Sottosegretario di Stato per i trasporti, senatore Focaccia.

GENCO, *Segretario*, legge il processo verbale della riunione precedente, che è approvato.

Discussione e rigetto del disegno di legge:

« Concessione di biglietto ferroviario permanente e gratuito di prima classe a favore degli accompagnatori dei senatori dell'ex regime monarchico che abbiano compiuto l'ottantacinquesimo anno di età » (N. 2217) (D'iniziativa del senatore Varriale).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Concessione di biglietto ferroviario permanente e gratuito di prima classe a favore degli accompagnatori dei senatori dell'ex regime monarchico che abbiano compiuto l'ottantacinquesimo anno di età », d'iniziativa del senatore Varriale.

D) lettura dell'articolo unico del disegno di legge:

Articolo unico.

È concesso per gli accompagnatori degli ex senatori che abbiano raggiunto l'ottantacinquesimo anno di età, e ne facciano formale richiesta, un biglietto nominativo permanente

e gratuito di 1^a classe sulle reti ferroviarie dello Stato in analogia al disposto del paragrafo 122 del Regolamento ferroviario di cui al regio decreto 3 gennaio 1936, n. 194.

In assenza del relatore, se non si fanno obiezioni, riferirò io stesso su questo disegno di legge.

Il senatore Varriale, dopo aver ricordato che i senatori dell'ex regime monarchico, sono ammessi attualmente, in base a un decreto ministeriale intervenuto dopo lo scioglimento del Senato di nomina regia, a godere del permanente ferroviario, propone che a quegli ex senatori, i quali, per l'età avanzata, non siano in grado di viaggiare da soli, sia concesso il beneficio di un biglietto ferroviario permanente e gratuito di prima classe, a favore dei rispettivi accompagnatori. A questo riguardo, mi sia consentito di far presente che, sebbene fra i senatori in carica ve ne siano alcuni i quali hanno superato quel limite di 85 anni di età, indicato dal senatore Varriale per la concessione del beneficio, e sebbene ad essi incomba l'obbligo di partecipare ai lavori del Senato e quindi essi non possano sottrarsi alla necessità di viaggiare, per costoro non è prevista alcuna agevolazione analoga a quella proposta nel disegno di legge in esame. Stando così le cose, pur riconoscendo che taluni ex senatori possono in effetti trovarsi in condizioni di salute tali da non consentir loro di viaggiare da soli, non mi parrebbe opportuno adottare a loro favore un provvedimento unilaterale ed isolato come quello in discussione, che, oltretutto, potrebbe facilmente prestarsi a deprecabili abusi da parte di pseudo accompagnatori, i quali della concessione potrebbero approfittare per i loro viaggi privati. Eventualmente, della proposta del senatore Varriale si potrà tener conto, qualora si ritenga di addivenire alla formulazione di un provvedimento di carattere generale, che contempra, a favore dei senatori in carica, un beneficio di questo genere, che potrebbe essere esteso anche agli ex senatori.

SANMARTINO. Vorrei chiedere all'onorevole Presidente se non ritenga opportuno che alla discussione intervenga il senatore Borromeo, al quale fu affidato l'incarico della relazione.

PRESIDENTE. Poichè il senatore Borromeo è assente, almeno per il momento, mi sono permesso di riferire io stesso: d'altra parte lo stesso senatore Borromeo mi ha dichiarato di essere pienamente consenziente con il mio punto di vista.

In ogni modo, come ho accennato, il significato del nostro voto contrario potrà essere chiarito nel senso che esso non vuole rappresentare una reiezione *tout court* del presente disegno di legge, ma soltanto un rinvio del problema all'esame del Ministero dei trasporti, perchè voglia tenerne conto nella rielaborazione attualmente in corso, di tutte le norme riguardanti le agevolazioni di viaggio, affinchè, quando si regoleranno i benefici da accordare ai senatori in carica più anziani, non si trascurino i senatori dell'ex regime monarchico discriminati.

Propongo, pertanto, alla Commissione di respingere il disegno di legge, pur dando alla deliberazione il significato che ho testè esposto.

TISSI. Condivido pienamente il punto di vista espresso dal nostro Presidente, sembrandomi inopportuno concedere un beneficio particolare ai senatori dell'ex regime monarchico, tanto più che altre benemerite categorie non usufruiscono di alcuna agevolazione analoga, e non si vede perchè noi dovremmo preoccuparci di un numero di persone così esiguo come quello costituito dagli eventuali beneficiari del presente provvedimento.

FOCACCIA, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Mi dichiaro consenziente con le considerazioni dell'onorevole Presidente. A questo riguardo, mi permetto di leggere una lettera inviata dal Ministero dei trasporti a quello del tesoro, del quale si richiedeva il parere: « In merito al disegno di legge presentato dal senatore Varriale per la concessione di una carta di libera circolazione agli accompagnatori degli ex senatori del passato regime monarchico che abbiano compiuto l'85° anno di età, si osserva che la vigente legge 5 dicembre 1941, n. 1476, come pure quella precedente del 10 luglio 1926, n. 1257, prevedono, ambedue allo articolo 12, concessioni di viaggio soltanto per i senatori e deputati in carica e, precisamente, la carta di libera circolazione per essi e, ogni anno, 12 biglietti serie BO di andata e ritorno (8 di prima classe e 4 di seconda) per

VII COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 130^a RIUNIONE (30 aprile 1952)

i famigliari, utilizzabili anche da persone che accompagnino il parlamentare per motivi di salute.

« Tale disposizione è richiamata nel paragrafo 122 delle norme, di carattere interno, per l'applicazione del Regolamento (e non del "Regolamento ferroviario,") citato dal detto senatore.

« Per gli ex parlamentari che abbiano fatto parte di tre legislature e con almeno 10 anni di mandato, è stata invece ammessa, in via eccezionale, la concessione della sola carta di libera circolazione per loro stessi e non anche i biglietti di viaggio per i loro famigliari.

« Stando così le cose, non sussiste l'analogia, cui accenna il senatore Varriale, tra la concessione richiesta e quella prevista dalle suddette disposizioni di legge.

« D'altra parte una concessione del genere di quella invocata, non essendo prevista dalla legge neanche per i parlamentari in carica, i quali, pur tuttavia, si trovano nella necessità di espletare il loro mandato, non può, a maggior ragione, essere ammessa per gli ex parlamentari.

« Pertanto, si esprime parere sfavorevole in merito alla proposta di legge di cui trattasi ».

Mi associo quindi all'onorevole Presidente nell'invitare la Commissione a respingere il disegno di legge.

SANMARTINO. Desidererei sapere se, allo stato attuale, un senatore dell'ex regime monarchico, il quale non sia in grado di viaggiare senza accompagnatore, possa ottenere una qualche agevolazione, per l'accompagnatore stesso, eventualmente presentando un certificato medico, nel quale si attesti che egli non è in condizioni di viaggiare da solo.

PRESIDENTE. Nella legislazione attuale non è prevista la concessione di alcuna agevolazione analoga a quella di cui al presente disegno di legge neanche per i senatori in carica ed è per questo motivo che non riterrei opportuno un provvedimento di carattere particolare come quello proposto. Pertanto, ripeto, proporrei di respingere il disegno di legge, raccomandando tuttavia al Ministero dei trasporti di tener presente la singola categoria in esso indicata, in sede di formulazione di un disegno di legge generale in materia.

Nessun altro chiedendo di parlare, pongo ai voti l'articolo unico, di cui già è stata data lettura.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvato).

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« **Concessione di un contributo di lire 500 milioni alla Società Bacini Siciliani per la costruzione di un bacino di carenaggio galleggiante a Palermo** » (N. 2290) (Approvato dalla Camera dei deputati).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Concessione di un contributo di lire 500.000.000 alla Società Bacini Siciliani per la costruzione di un bacino di carenaggio galleggiante a Palermo », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Mi sono permesso di assumere io stesso il compito di riferire su questo disegno di legge, in quanto della materia in esso contemplata ho avuto occasione di occuparmi personalmente, durante il mio interinato al Ministero della marina mercantile.

Il problema si poneva fin da allora nei termini che brevemente verrò delineando.

Esiste attualmente a Palermo un ormai vetusto bacino di carenaggio, nel quale sostano, per i lavori di carenaggio e di riparazione, non tanto le navi normalmente in servizio tra Palermo e Napoli, poichè esse in genere sono armate in quest'ultimo porto, quanto soprattutto le navi in transito sulla rotta di Gibilterra verso l'Oriente, e in modo particolare le petroliere provenienti da Haifa e quelle dirette verso il Golfo arabico ed il Canale di Suez. Gli eventi bellici hanno gravemente danneggiato tale bacino, limitandone la funzionalità, e, d'altro canto, anche nell'ipotesi che esso venisse riparato, la sua modesta portata, non superiore alle 10 mila tonnellate di dislocamento, non consentirebbe di eseguirvi i lavori di carenaggio richiesti dalle navi di maggior tonnellaggio.

D'altra parte, la costruzione di un nuovo bacino a Palermo è consigliata non solo dalle

VII COMMISSIONE (Lav. pub., trasp., poste e tel., mar. merc.) 130ª RIUNIONE (30 aprile 1952)

esigenze del traffico marittimo che attualmente si svolge in quel porto, ma anche dall'opportunità di porre Palermo in condizioni di gareggiare vantaggiosamente con la concorrenza del bacino di carenaggio di La Valletta, nel quale fanno attualmente scalo le navi di grande tonnello, che, per la loro mole, non possono essere ospitate nel bacino di Palermo.

Essendo, però, l'attività del bacino di carenaggio di Malta destinata a soddisfare in misura prevalente le esigenze della Marina militare inglese, le navi che devono fare scalo in esso, sono, generalmente, costrette ad attendere all'ancora, per un periodo di tempo spesso notevole, il loro turno di ingresso in bacino. È evidente, quindi, che la costruzione a Palermo di un bacino sufficientemente ampio da poter ospitare anche le navi di maggior tonnello potrebbe attirare in quel porto un certo numero di navi, le quali attualmente si trovano nella necessità di utilizzare, sia pure con non lieve disagio, il bacino di La Valletta.

Accertata, così, la convenienza di costruire un nuovo bacino di carenaggio, si pone l'annoso dilemma se il bacino stesso debba essere galleggiante o fisso. A questo riguardo si deve anzitutto osservare che mentre per la costruzione di un bacino fisso occorrerebbe una spesa di oltre due miliardi e mezzo, per la costruzione di un bacino galleggiante tale spesa si riduce ad un miliardo e mezzo. Inoltre, pur senza soffermarmi a esaminare la questione sotto il profilo tecnico, accennerò soltanto che i tecnici navali hanno sempre espresso l'avviso che la costruzione di un bacino galleggiante, piuttosto che fisso, risponde meglio alle esigenze del porto di Palermo. La stessa Società Cantieri Navali Riuniti, che gestisce il Cantiere navale di Palermo, la quale si era fatta promotrice lo scorso anno della costruzione di un bacino di carenaggio in muratura, ha in un secondo tempo proposto la costruzione di un bacino galleggiante, per il quale, come ho detto, ha preventivato la spesa di un miliardo e mezzo. Su tale somma globale la Società, sia in considerazione dell'entità della spesa da sostenere, sia in considerazione delle prospettive di ammortizzamento offerte dalle attuali tariffe, richiede un sussidio statale del 40 per cento, analogamente a quanto

è avvenuto per la costruzione di altri bacini italiani. Allo scopo di esaminare la possibilità di un accordo, sono state effettuate riunioni tra il Ministero dei lavori pubblici e i rappresentanti della Regione siciliana e della suddetta Società, le quali hanno avuto esito favorevole, nel senso che lo Stato si è impegnato a contribuire nella spesa globale per la cifra di lire 500.000.000, come prevede il disegno di legge in esame.

Per quanto concerne l'aspetto finanziario del disegno di legge, la Commissione finanze e tesoro ha espresso parere favorevole, sebbene il senatore Paratore, il quale ha steso tale parere, abbia sollevato il quesito, già in precedenza posto in diverse occasioni, e sul quale desidero richiamare la vostra attenzione, per quanto non lo ritenga di importanza sostanziale, se la costruzione di un bacino galleggiante sia di competenza del Ministero della marina mercantile ovvero del Ministero dei lavori pubblici. Il parere della Commissione finanze e tesoro, sottoscritto dal senatore Paratore, è infatti così formulato: « La Commissione finanze e tesoro rileva che la spesa derivante dal provvedimento, trattandosi della costruzione di un bacino galleggiante, avrebbe trovato posto più opportunamente nello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile, anche tenendo conto dei provvedimenti già esistenti o in corso di approvazione a favore delle nuove costruzioni navali ». Il senatore Paratore prosegue: « Per la parte finanziaria la Commissione non può sollevare alcuna eccezione poichè la copertura della spesa viene effettuata mediante disponibilità iscritte nel bilancio al capitolo 286 destinato all'esecuzione di opere pubbliche di carattere straordinario ». Ciò significa, ovviamente, che esistendo già lo stanziamento in bilancio e non dovendo, quindi, essere effettuato *ex novo*, con il disegno di legge ci si limita ad autorizzare il prelievo di 500 milioni, per la costruzione del bacino, dai fondi già iscritti in bilancio al capitolo 286. Il parere continua: « Deve tuttavia far presente alla Commissione di merito che l'utilizzo di tali disponibilità per 500 milioni porterà per conseguenza la rinuncia, per un pari importo, ad altre opere pubbliche preventivate ».

Per quanto riguarda il problema della competenza, mi sia consentito di rilevare che non è possibile stabilire una analogia tra un bacino galleggiante, il quale deve considerarsi mezzo d'opera di un porto, allo stesso titolo, ad esempio, d'un impianto frigorifero o di un qualsiasi altro impianto fisso, ed una nave, cioè un mezzo di trasporto e di commercio. Incidentalmente, osservo che anche alla Camera dei deputati si è riconosciuto in certo qual modo logico che la competenza spetti al Ministero dei lavori pubblici. Posso aggiungere che tale Ministero ha un suo ufficio studi per i bacini di carenaggio galleggianti, il quale ha elaborato i progetti per altri bacini e che appare sufficientemente attrezzato. L'attività di un bacino d'altronde è legata ai mezzi di ormeggio, ai mezzi di approccio, di pompatura, di carico e scarico nonchè ad altri mezzi di porto, cioè in genere alla sistemazione dei porti, che è di specifica competenza del Ministero dei lavori pubblici. Ciò mi sembra logico nè riterrei opportuno in questa sede recare innovazioni in materia. Ad ogni modo, ripeto, la questione, che potrebbe essere dibattuta a lungo, non ha, a mio parere, rilevanza fondamentale.

In conclusione, ritengo che il presente disegno di legge risponda pienamente all'esigenza di porre il porto di Palermo in grado di sostenere la concorrenza internazionale, oltre che di soddisfare le attuali richieste, fornendolo dell'attrezzatura indispensabile per consentirgli di intensificare quell'attività di carenaggio e di riparazione che il bacino di carenaggio oggi in funzione non è più in condizione di esplicare adeguatamente. A questo riguardo desidero sottolineare, come ho già avuto occasione di rilevare nella mia relazione sul bilancio del Ministero della marina mercantile, che tale attività costituisce una notevolissima fonte di introiti, dato che i cantieri italiani per il raddobbo ed il carenaggio impiegano un quantitativo di mano d'opera e di materiale che può valutarsi equivalente alla costruzione di navi per 20.000 tonnellate. Per queste considerazioni, invito la Commissione ad approvare il disegno di legge in discussione.

PANETTI. Desidererei sapere se nel preventivo di spese di un miliardo e mezzo sono compresi i recuperi, ed in quale forma esatta-

mente avverrà il versamento del contributo da parte dello Stato.

PRESIDENTE. Nel preventivo è compresa la demolizione del vecchio bacino e quindi la utilizzazione del rottame.

Per quanto riguarda il versamento del contributo da parte dello Stato, osservo che esso verrà erogato *una tantum*, analogamente a quanto avviene per le costruzioni navali.

CESCHI. Per quanto concerne il problema della competenza, vorrei osservare che esso appare di facile soluzione quando si pensi che il bacino di carenaggio è uno strumento di lavoro, e non un mezzo di trasporto, e quindi non rientra nell'ambito della competenza del Ministero della marina mercantile, salvo l'interesse che per tale Ministero può avere un impianto di tale natura, al pari di ogni altra opera marittima.

A proposito dell'utilità dell'opera, ricordo che quando fui incaricato di riferire sulla legge concernente il bacino di carenaggio di Napoli, potei rilevare, dalle informazioni che mi vennero fornite, che in quella parte del Mediterraneo che interessa il nostro Paese, esistevano possibilità di lavoro superiori a quelle previste per il bacino di carenaggio di Napoli, per cui mi sembra che un ulteriore intervento da parte dello Stato per sfruttare tali possibilità di lavoro debba trovarsi pienamente consenzienti, rispondendo cioè effettivamente ad una situazione reale di richiesta in questo campo, quale risulta dai dati in possesso degli uffici competenti.

Infine desidererei sapere se la proprietà dell'opera, nonostante il contributo finanziario dello Stato, resterà integralmente nelle mani della Società che realizzerà l'installazione del bacino e che ne assumerà la gestione.

PRESIDENTE. Il bacino resterà in proprietà della « Società Bacini Siciliani »: del resto, altrettanto avviene per le navi costruite col contributo dello Stato in base alla nota legge n. 75.

In merito a questo problema, chiare delucidazioni vengono fornite dalla relazione ministeriale, la quale ricorda che « la Società ha informato che, per realizzare la installazione e l'esercizio del nuovo bacino, si è già costituita, il 9 maggio 1951, un'apposita « Società Bacini Siciliani », con sede in Palermo, che

si impegnerebbe ad esercitare il nuovo bacino nel porto di Palermo, ed eventualmente in altri porti della Sicilia, previo benessere della Regione siciliana, in base alle tariffe stabilite dal Ministero della marina mercantile ed accordando priorità alle navi da guerra italiane ed a quelle di passeggeri in servizio postale.

« A conclusione dell'esame effettuato si è riconosciuto che la costruzione di un nuovo bacino di carenaggio a Palermo è opportuna sia per ovviare alla insufficienza di attrezzatura del genere nel porto stesso, in relazione al numero ed alla qualità delle attuali richieste di carenaggio, sia, da un punto di vista più generale, per il fatto che la permanenza delle navi in bacino suscita un complesso di attività connesse, ma distinte del carenaggio, e generalmente d'importanza economica anche superiore a quella stessa del carenaggio, nonché di altre attività collaterali, giovevoli all'economia regionale e nazionale.

« Si è riconosciuto, tuttavia, che la spesa di un miliardo e mezzo, necessaria alla costruzione del nuovo impianto non può essere sostenuta interamente da una ditta privata, che non riuscirebbe ad ammortizzare tale capitale praticando le vigenti tariffe di esercizio dei bacini di carenaggio, dato che tali tariffe sono stabilite dal Ministero della marina mercantile in misura tale da tener fronte alla concorrenza dei bacini stranieri, evitando nel contempo pericolose concorrenze tra quelli nazionali. Pertanto si è ritenuto ammissibile che lo Stato concorra, per l'attuazione della iniziativa, con un contributo a fondo perduto nella misura fissa di lire 500.000.000 ».

MEACCI. Chiedo il rinvio della discussione di questo disegno di legge, non perchè contrario alla costruzione del bacino di carenaggio a Palermo, ma perchè, secondo le informazioni pervenuteci in proposito dalla Sicilia, le opinioni in merito sono contrastanti, come è apparso anche in seno all'Assemblea regionale. Poichè abbiamo chiesto ulteriori notizie, in attesa che esse ci giungano, chiediamo che la discussione del presente disegno di legge sia rinviata di una settimana, per potervi partecipare muniti di dati più precisi.

PRESIDENTE. Mi sia consentito di fare rilevare al senatore Meacci che in sostanza il dissidio deriva dal fatto che in Sicilia con-

tinuano ancora quelle polemiche tra fautori del bacino fisso e fautori del bacino galleggiante che, come ho già ricordato, si prolungano ormai da due anni. Ora, tenendo conto anche del fatto che i tecnici non consigliano la costruzione di un bacino fisso, per il suo costo eccessivo, io credo che sia atto di sana politica da parte nostra definire una buona volta la questione, senza dare troppo ascolto alle divergenze di idee che si manifestano in Sicilia, poichè sul piano teorico evidentemente non si potrà mai giungere ad un accordo, e d'altra parte le critiche saranno inevitabili, qualunque sia la nostra decisione.

Vorrei aggiungere soltanto, dopo aver ancora sottolineato i vantaggi che il presente provvedimento prospetta, che la costruzione del bacino galleggiante consentirà di utilizzare il lavoro dei nostri stabilimenti siderurgici, ed in particolar modo di quello di Bagnoli, i quali entro l'anno inizieranno la lavorazione a ciclo integrale e potranno quindi fornire i profilati e laminati necessari alla costruzione del bacino. Anche quest'ultima considerazione non mi sembra che debba essere trascurata nel considerare l'opportunità di una sollecita approvazione del disegno di legge in esame.

MEACCI. Debbo insistere nella mia richiesta, dato che, secondo le notizie a me giunte, i contrasti sarebbero notevoli; indubbiamente, nell'esaminare il presente disegno di legge, non possiamo non porci determinati quesiti, che rivestono un'importanza basilare ai fini dell'approvazione o meno di esso: per esempio dove e da chi sarà costruito il bacino di carenaggio? Secondo talune voci, la costruzione verrebbe affidata agli inglesi. Ora è evidente che noi dobbiamo preoccuparci che i lavori siano affidati alle maestranze italiane, ed è quindi necessario che ogni dubbio in proposito venga fugato. Pertanto, insistiamo nella nostra richiesta.

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta di rinvio della discussione, fatta dal senatore Meacci. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Non è approvata).

Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo ora alla votazione degli articoli, di cui do lettura:

Art. 1.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a concedere alla Società Bacini Siciliani il contributo di lire 500 milioni per la costruzione di un bacino galleggiante di carenaggio, destinato a Palermo, dopo che la Società medesima avrà ottenuto dal Ministero della marina mercantile la concessione per l'occupazione dello specchio acqueo e delle aree occorrenti per l'esecuzione dell'impianto.

Le modalità di erogazione di detto contributo saranno fissate con decreto del Ministro dei lavori pubblici.

(È approvato).

Art. 2.

Alla copertura della spesa autorizzata con la presente legge si provvede per lire 250 milioni con parte dei fondi stanziati al capitolo

n. 286 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio 1951-52 e per le restanti lire 250 milioni coi fondi del corrispondente capitolo del bilancio per l'esercizio 1952-53.

(È approvato).

Art. 3.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare con propri decreti le occorrenti variazioni di bilancio per l'attuazione della presente legge.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

La riunione termina alle ore 11.