

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— X LEGISLATURA —————

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA
SULLA SITUAZIONE, SULLE PROSPETTIVE E SULLE
POLITICHE DA ADOTTARE NEL SETTORE
DELL'AUTOTRASPORTO MERCI IN ORDINE ALLA
SCADENZA DEL 1992 (MERCATO INTERNO DELLA CEE)

8° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 16 MARZO 1988

Presidenza del Presidente BERNARDI

INDICE

Audizione dei rappresentanti dell'UNRAE (Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri)

PRESIDENTE	Pag. 3, 4, 5 e <i>passim</i>	CERNICCHIARO	Pag. 4
SENESI (PCI)	4, 7, 8	GABRIELE	3, 4, 5 e <i>passim</i>
		PAGANI	3, 8

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, per l'UNRAE il presidente dottor Odoardo Pagani e il segretario generale dottor Giuseppe Gabriele, accompagnati dal dottor Cernicchiaro.

I lavori hanno inizio alle ore 15,55.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla situazione, sulle prospettive e sulle politiche da adottare nel settore dell'autotrasporto merci in ordine alla scadenza del 1992 (mercato interno della CEE).

È in programma oggi l'audizione dei rappresentanti dell'UNRAE.

Vengono quindi introdotti il dottor Odoardo Pagani e il dottor Giuseppe Gabriele, accompagnati dal dottor Cernicchiaro.

Audizione dei rappresentanti dell'UNRAE.

PRESIDENTE. Vorrei anzitutto ringraziare i rappresentanti dell'UNRAE per aver risposto all'invito che è stato loro rivolto dalla Commissione e per essere qui presenti.

L'8^a Commissione del Senato sta conducendo un'indagine conoscitiva sulla situazione dell'autotrasporto merci italiano soprattutto in vista del fatidico 1992. Stiamo ascoltando le varie componenti del mondo del trasporto chiedendo a ognuna pareri e suggerimenti, in parte già espressi in precedenza sulla base di un questionario, in parte sollecitati successivamente in questi incontri.

Il mondo del trasporto - come voi mi insegnate - è estremamente articolato e in esso rappresentate gli importatori dei veicoli esteri. Ho visto che avete risposto con estrema chiarezza al questionario che vi è stato mandato, sul quale quindi non avrei osservazioni da fare.

Sul cabotaggio terrestre voi sostanzialmente siete per una liberalizzazione dei mercati: avete qualche suggerimento o qualche considerazione ulteriore da fare circa gli intralci burocratici, per esempio, riguardanti la legi-

slazione italiana sulle tariffe «a forcilla»? L'accesso al credito per i trasportatori di merci è più oneroso e difficile?

Vorrei qualche puntualizzazione in proposito.

PAGANI. Vorrei in primo luogo ringraziare la Commissione per averci consultato. Abbiamo cercato di sintetizzare le nostre risposte e siamo a vostra disposizione per fornire ulteriori chiarimenti su alcuni punti.

Ieri abbiamo letto una notizia sulla stampa in cui si riportava la decisione di un'ulteriore proroga del blocco delle autorizzazioni al trasporto merci conto terzi per altri sei mesi. Questa è per noi una questione piuttosto grave, in quanto pensiamo che una graduale liberalizzazione delle autorizzazioni al trasporto merci conto terzi sia uno dei punti importanti per rendere più solidi gli autotrasportatori italiani tramite la formazione di associazioni e di consorzi più attivi e meglio strutturati, come accade già all'estero. Comunque siamo qui per dare eventualmente qualche suggerimento sui vari aspetti.

GABRIELE. Rispetto a quanto abbiamo già esposto nel questionario, abbiamo potuto raccogliere qualche informazione ulteriore sull'autotrasporto in conto proprio. Ci risulta che le aziende iscritte nel registro degli autotrasportatori in conto proprio sono circa 900.000, mentre quelle iscritte nel registro degli autotrasportatori per conto terzi sono circa 200.000. Nel trasporto con veicoli pesanti la proporzione non sarà identica perché abbiamo maggiori vincoli nel rilascio delle autorizzazioni per tale tipo di trasporto. Il trasporto in conto proprio ha, pertanto, in questo settore una sua dimensione, ma non siamo stati in grado di valutare se essa sia adeguata rispetto alla concorrenza estera; certamente il numero delle aziende non è sufficiente per rispondere alle esigenze e per superare le difficoltà presenti, almeno in questo periodo, nel movimento delle merci.

Per quanto concerne la questione dell'accesso al credito, sono le banche a dover dare un parere sulla liquidità per i cosiddetti «padroncini» o anche per le grosse aziende. Il sistema italiano del credito certamente non facilita

questi operatori, tenuto conto del fatto che nel nostro Paese ci si basa essenzialmente su garanzie reali; ciò in pratica significa che per ottenere il credito bisogna sopportare degli oneri di gran lunga superiori a quelli che esistono all'estero, dove l'accesso al credito è molto più semplice di quanto non lo sia da noi. Ciò rappresenta senz'altro una distorsione nel settore di cui ci occupiamo.

Per quanto riguarda gli aspetti burocratici, c'è da dire che anche oggi abbiamo delle penalizzazioni in tale ambito: si arriva all'assurdo che, per ottenere l'omologazione di veicoli costruiti all'estero, siamo costretti ad eliminare alcuni dispositivi di sicurezza che fuori dell'Italia vengono normalmente utilizzati. Nel nostro Paese infatti non esistono le norme per omologare tali dispositivi: mi riferisco al limitatore di velocità, per esempio, o all'ABS, anche se finalmente dopo varie vicissitudini siamo riusciti ad ottenere di lasciarlo sui veicoli. Ci sono comunque altri dispositivi che vengono inseriti dai costruttori e che in Italia non sono omologabili, quali il dispositivo antislittamento in accelerazione, le protezioni laterali, il cambio elettropneumatico che serve anche per alleggerire l'onere del servizio dovuto da colui che guida il mezzo. In campo burocratico forse questo è l'aspetto più macroscopico: a volte siamo costretti ad eliminare dagli automezzi i miglioramenti apportati dalla tecnologia più avanzata. Ultimamente, come nel caso dell'ABS, abbiamo potuto verificare che, grazie anche allo sviluppo della tecnologia e dell'industria italiana, tali difficoltà sono andate diminuendo. Vi sono comunque ancora molti passi da fare per l'introduzione dei dispositivi di sicurezza, aspetto che forma tra l'altro l'oggetto di una indicazione precisa nella proposta di legge sulla sicurezza della circolazione. Fino a oggi però le disposizioni ancora non esistono.

CERNICCHIARO. Ci sono difficoltà per omologare i veicoli. Il decreto che doveva introdurre in Italia il relativo dispositivo è stato ulteriormente rinviato alla fine dell'anno e, quindi, dovrà passare almeno un altro anno.

SENESI. Voi importate merci con autoveicoli sottoposti a norme di sicurezza. Quando

vengono in Italia cosa succede? Esistono norme per la omologazione di quei dispositivi?

GABRIELE. Non esistono norme per la loro omologazione. I dispositivi esistono per veicoli che vengono dalla Svezia e dall'Olanda. Per quelli che vengono dalla Germania potrà essere più preciso successivamente.

PRESIDENTE. Può farci pervenire uno specchio, il più preciso possibile circa l'esistenza dei dispositivi in funzione all'estero e le velocità per le quali i veicoli sono tarati? I limitatori di velocità, gli antislittamento, il sistema ABS, sono tutti dispositivi che rivestono un notevole interesse.

GABRIELE. Le farò pervenire un elenco. Il sistema ABS, ad esempio, è ammesso in Italia, nel senso che non siamo costretti a disattivarlo se già esiste sul veicolo. Il sistema ABS consente una migliore frenata del veicolo in spazi più ravvicinati, senza bloccare le ruote.

SENESI. Quindi si applica sul gommato?

GABRIELE. Sì. Invece non sono adottate in Italia le protezioni laterali ad evitare che gli altri veicoli si infilino tra i due assi, in caso di incidente. Anche per i paraspruzzi mancano le norme per la loro omologazione, ma entrambi i dispositivi sono consentiti.

PRESIDENTE. Questi dispositivi, se già esistono, vengono disattivati?

GABRIELE. Sì. In Francia è adottato un tipo di limitatore di velocità che si sta esaminando in Italia. Il problema è quello della verifica del tipo di limitatore e della sua efficacia.

CERNICCHIARO. In effetti, ci si sta orientando verso il modello francese.

SENESI. Questo problema riguarda il Consiglio dei trasporti a livello europeo?

GABRIELE. Noi ci troviamo sempre di fronte ad una situazione molto difficile perchè nella normativa comunitaria, nel campo del veicolo da trasporto, ci sono ancora differen-

ziazioni di una certa entità. Tra l'altro vi è da dire, a proposito del fenomeno delle importazioni parallele, che per i veicoli industriali ci sono aspetti piuttosto problematici, perchè si consente la circolazione in Italia a veicoli che all'estero sono stati scartati. All'estero il controllo è annuale; per di più, nel caso di importazioni parallele non vi è l'obbligo della omologazione. Quindi, un veicolo nuovo in Italia prima di essere ammesso alla circolazione deve aspettare dagli 8 ai 12 mesi per completare la pratica di omologazione.

PRESIDENTE. È molto forte il mercato parallelo?

GABRIELE. Non direi; lo è stato per un certo periodo. In particolare per quanto riguarda i veicoli industriali vi è stato un periodo nel quale dall'Inghilterra venivano esportati numerosi autocarri tolti dalla circolazione perchè avevano superato un certo numero di anni.

PRESIDENTE. Dunque, il veicolo nuovo deve essere omologato.

GABRIELE. Obbligatoriamente.

PRESIDENTE. Mentre il veicolo usato non deve essere omologato?

GABRIELE. Vi sono due considerazioni da fare, una riguarda la sentenza che la Corte di giustizia del Lussemburgo ha emesso il 7 giugno 1985 contro una circolare del Governo italiano che imponeva determinati obblighi agli importatori paralleli e che, senza arrivare alla omologazione, tendeva a conoscere le caratteristiche tecniche di tutti i veicoli. La Comunità ha ritenuto di stabilire che nel caso di importazione parallela i veicoli già targati all'estero, nonchè i nuovi, si possano immatricolare immediatamente.

Noi abbiamo l'obbligo di attendere l'omologazione prima di metterlo in circolazione e questo dipende dalla decisione adottata dalla Corte di giustizia ed anche - secondo noi - dalla mancata emanazione di norme applicative in merito al nuovo articolo 53 del codice

della strada, modificato nel 1982 dalla legge n. 38, che estendeva l'obbligo dell'omologazione anche ai veicoli esteri.

Bisogna ora dire che l'articolo 53 del codice della strada prevede l'obbligo dell'omologazione per tutti gli autoveicoli prodotti in serie; invece l'articolo 54 prevede la possibilità dell'immissione in circolazione degli autoveicoli non omologati attraverso la presentazione di un certificato di origine o di un documento molto semplice.

Noi abbiamo chiesto più volte al Ministero dei trasporti che venisse chiaramente definito che cosa si intendeva per produzione in serie, altrimenti non conosceremo mai chi è obbligato e chi non è obbligato. Proprio in questo sta il gioco in base al quale gli importatori paralleli possono, attraverso la presentazione di un semplice documento di circolazione estero o, se nuovo, di un certificato di origine, ottenere immediatamente l'immatricolazione. L'assurdo di tutto questo è che il certificato di origine lo rilasciano le case produttrici che non possono immatricolare i propri veicoli in Italia perchè occorre l'omologazione, ma sono obbligate a rilasciare questo documento a qualunque acquirente che, in seguito, potrà ottenere immediatamente l'immatricolazione in Italia. Stiamo cercando da anni, con il Ministero dei trasporti, di fare chiarezza su tale aspetto, ma finora non ci siamo riusciti.

Tutto questo nel campo delle autovetture ha un valore relativo, nel senso che ci possono essere delle differenze di dispositivi applicati ai fini della sicurezza; invece nel campo dei veicoli industriali questa differenza diventa macroscopica e può comportare difformità, per esempio, nelle dimensioni e nei pesi: il che consente di fare concorrenza agli altri veicoli senza che ci si possa in alcun modo difendere.

PRESIDENTE. Quali sarebbero gli autoveicoli non di serie?

GABRIELE. Esiste una circolare, del 1960 o del 1961, del Ministero dei trasporti, che stabilisce che un veicolo si può considerare di serie quando ne siano prodotti almeno cento pezzi; tuttavia questa circolare è disattesa completamente e, nonostante tutte le nostre pressioni affinché si definisse il significato

8^a COMMISSIONE

8° RESOCONTO STEN. (16 marzo 1988)

delle parole: «prodotto in serie», non siamo ancora riusciti ad avere queste indicazioni.

PRESIDENTE. Il mercato parallelo si trova in una fase di contrazione o si mantiene stabile?

GABRIELE. Non ho ben presenti i dati dei veicoli industriali; invece, per quanto riguarda le autovetture, si è avuto un incremento intorno all'8 per cento. Siamo arrivati ad una immatricolazione annua tra i 90.000 e i 100.000 pezzi, tra veicoli già targati all'estero e veicoli nuovi.

PRESIDENTE. E rispetto al fatturato?

GABRIELE. Il mercato totale delle autovetture è di circa due milioni. Potremo parlare quindi di un 5-6 per cento.

PRESIDENTE. E per i veicoli industriali?

GABRIELE. Per quanto riguarda i veicoli industriali potrò essere più preciso e fornire dati successivamente, anche perchè rileviamo questi dati mensilmente attraverso le statistiche e i dati fornitici dal Ministero dei trasporti.

PRESIDENTE. Voi siete in contatto con la produzione estera e pertanto siete in grado di seguirne l'evoluzione. Noi pensiamo che il trasporto merci si avvii verso forme di intermodalità e di integrazione che incideranno notevolmente anche sulla struttura stessa dei veicoli e sul modo di costruirli, cioè l'autoarticolato che si sostituisce al pezzo unico.

In questa direzione, secondo voi, è più apprezzata l'industria automobilistica estera rispetto a quella italiana?

GABRIELE. Per quanto riguarda i trattori, nel 1987 la produzione estera importata era superiore agli autoveicoli italiani venduti sul mercato italiano. Ho i dati del 1987 relativi ai trattori, che consentono questo tipo di trasporto particolare, e sono quelli che si vedono più spesso anche sulle autostrade italiane: per i trattori il 60 per cento è costituito da autoveicoli importati ed il 40 per cento da autoveicoli italiani.

Per quanto riguarda il veicolo singolo, cioè il veicolo medio o fino a 115 quintali, abbiamo l'80 per cento di produzione italiana ed il 20 per cento di importazione. Per quanto attiene, invece, alle motrici, cioè il primo pezzo dell'autotreno, nel 1987 abbiamo avuto il 63 per cento di produzione italiana ed il 37 per cento di importazione.

C'è da dire che all'estero esiste certamente una produzione più specializzata, cioè che bada più a certi tipi di veicoli; se si prendono gli autoveicoli prodotti in Svezia o in Olanda, bisogna dire che esistono delle case come la Volvo e la Scania - tanto per intenderci - che si sono specializzate nei veicoli da 120 quintali ed oltre (veicoli pesanti) ed hanno una produzione notevolmente avanzata, non soltanto nel campo del trasporto puro e semplice, ma anche per quel che riguarda alcuni veicoli particolari, tenuto conto anche dei loro ruoli.

Certamente c'è una forte spinta alla ricerca, questo sia per quanto riguarda la Svezia che la Germania (la Mercedes è nota dappertutto, ma vi sono anche altre case); in Francia abbiamo la «Renault veicoli industriali» che ha notevolmente migliorato la propria produzione.

Bisogna dire, però, che i veicoli che noi importiamo in genere hanno una potenza maggiore rispetto ai veicoli di marca nazionale, perchè utilizzano dei motori con una potenza più elevata rispetto ai motori italiani.

PRESIDENTE. Vorremmo avere dei suggerimenti per il legislatore. Secondo voi, quali iniziative potremmo prendere per affrontare meglio la liberalizzazione del 1992, a parte lo sblocco delle autorizzazioni, che è una questione burocratica, tecnica e cozza contro la mentalità della cultura delle associazioni?

Del resto, occorre tener conto che tutto ciò che va verso la liberalizzazione del mercato crea problemi del genere. È necessario, ad esempio, uno snellimento per quanto riguarda le omologazioni?

GABRIELE. La Comunità economica europea ha previsto quanto meno alcuni adeguamenti. Non si può prevedere quanto tempo sarà necessario per una applicazione completa delle direttive comunitarie, poichè anche in questo campo gli interessi nazionali rallentano il processo unificatore. Lei sa benissimo che

per quanto riguarda il settore degli autoveicoli non si riesce a realizzare l'omologazione europea a causa della mancata applicazione di tre delle 42 o 43 direttive che sono state approvate. Queste tre direttive riguardano i vetri, i pneumatici e, l'ultima, i pesi e le dimensioni di alcuni tipi di veicoli industriali.

Per quanto riguarda le prime due direttive, esse evidentemente investono questioni produttive che esulano dal settore strettamente automobilistico. I produttori hanno le loro esigenze particolari: basta leggere le notizie di stampa di questi giorni relative al settore dei pneumatici per rendersene conto. Ad ogni modo, tali esigenze impediscono di raggiungere una effettiva omologazione europea, che risolverebbe parecchi problemi.

La soluzione, secondo noi, non è così complessa. Infatti, visto che per gli importatori «paralleli» sono considerati validi il certificato di omologazione rilasciato all'estero ed il certificato di origine rilasciato dalla casa produttrice, non si comprende perchè gli stessi documenti non valgano per immatricolare gli stessi veicoli in Italia: sono certificati firmati e rilasciati dalle case stesse, eppure non valgono per esse fino a quando non si ha l'omologazione nazionale. Certamente questo è uno degli impedimenti maggiori ad un accesso più semplice al mercato, considerato che le produzioni sono quelle che tutti conosciamo e che non si corre il pericolo che qualcuna di esse invada il mercato. Si deve consentire che, anche nei singoli mercati come quello italiano, possano essere utilizzati i risultati della ricerca tecnologica estera, garantendone l'applicazione su tutti i veicoli, siano essi fabbricati in Italia o meno.

Altro aspetto che certamente penalizza l'autotrasporto italiano è la vetustà del parco. È stato fatto un primo tentativo di soluzione con la legge sulla rottamazione, ma esso è fallito completamente, non ha raggiunto alcuno degli scopi per i quali era stato intrapreso. Le ragioni di tale fallimento non hanno nulla a che vedere con le norme tecniche, ma attengono a difficoltà burocratiche sorte presso la Corte dei conti e la Ragioneria generale dello Stato; attengono, insomma, alla farraginosità complessiva dell'apparato pubblico.

Non c'è dubbio che l'autotrasporto italiano abbia delle esigenze sue proprie, ma se non si

consente che le leggi esplichino la propria funzione, si creano difficoltà enormi e residui passivi, vale a dire denaro stanziato e non utilizzato.

PRESIDENTE. Quella legge ha trovato un'applicazione tardiva, quasi nulla. Credo che la maggior parte del denaro stanziato non sia stata spesa.

L'audizione di oggi sta fornendo degli spunti molto interessanti, soprattutto in materia di sicurezza e di procedure di omologazione. Vi saremmo grati se poteste farci avere un documento che integri quanto contenuto nel questionario, che forse in parte esulava dalla vostra competenza. Tale documentazione dovrebbe riguardare i problemi legati al mercato «parallelo», alle difficoltà di omologazione e ai dispositivi di sicurezza, con l'indicazione delle direttive CEE e dei paesi nei quali sono state applicate. Anche questo rientra nello sforzo teso all'adeguamento della nostra legislazione.

SENESI. Nella sua introduzione, dottor Gabriele, lei ha lamentato il decreto ministeriale che bloccava le autorizzazioni. Ci ha fornito anche il dato relativo alle aziende iscritte per l'autotrasporto in conto proprio ed in conto terzi. Successivamente, però, ha detto che il numero degli autotrasportatori in conto proprio potrebbe essere insufficiente per il nuovo mercato. Sulla base di quali elementi fa questa considerazione?

Infatti, dalle audizioni precedenti mi sembra sia emerso l'esatto contrario, cioè che vi siano troppi operatori sul mercato, tanto che è necessario ridurne drasticamente il numero.

GABRIELE. Il trasporto in conto proprio e quello in conto terzi sono due settori completamente diversi. L'esuberanza di autotrasportatori si riferisce a quello in conto terzi ed infatti il blocco delle autorizzazioni riguarda proprio tale settore. Queste 200.000 imprese appaiono troppe soprattutto se si tengono in considerazione i dati relativi all'offerta; la quale, peraltro, non è mai statica per ragioni attinenti all'evoluzione dell'economia, ma anche per ragioni fisiologiche, visto che, a fronte della crescita segnata da un'azienda, c'è sempre il calo di un'altra.

Non siamo riusciti ad avere, quindi, dati certi da questo punto di vista, nonostante esista un albo degli autotrasportatori e nonostante tale albo sia gestito prevalentemente dagli autotrasportatori stessi.

Altro elemento da considerare è che, pur in presenza di tre anni di blocco, nessuna impresa ha cessato la propria attività. Quindi il blocco non serve per razionalizzare il settore. Probabilmente è necessaria l'attuazione della legge sulla rottamazione così come la previsione di incentivi all'associazionismo. In caso diverso, infatti, il numero delle aziende non si ridurrà mai. Tanto meno appare auspicabile (o ci prefiggiamo) che sia il mercato ad operare una sorta di selezione naturale perchè gli effetti di questa operazione potrebbero essere molto particolari. D'altra parte, la situazione italiana è caratterizzata da una larga prevalenza dei cosiddetti «padroncini», che se non sono proprio dei dipendenti certo si avvicinano a tale condizione. Se non si riesce ad incanalare questa massa in organismi più robusti, in imprese vere e proprie, essa non potrà mai essere competitiva e nel 1992 si renderà necessario eliminare il blocco delle autorizzazioni. Teniamo presente, però, che una apertura completa significherebbe scardinare totalmente la situazione attuale.

Noi riteniamo che si debba farlo gradualmente e, pertanto, a suo tempo, assieme ai costruttori italiani ed ai concessionari abbiamo presentato al Ministro una nostra proposta. Pur mantenendo il blocco, abbiamo chiesto di consentire almeno che le aziende iscritte all'albo da tre anni - che si presuppone abbiano un minimo di capacità - possano incrementare di una percentuale del 20 per cento il loro parco veicolare. In questo modo, ad esempio, le aziende con cinque automezzi avrebbero potuto averne uno in più e lo stesso sarebbe accaduto per i «padroncini» se cinque di loro si fossero messi insieme. Neanche questa misura è stata adottata e credo che non lo sarà neppure con il prossimo decreto che il Ministro dovrà emanare entro il 31 marzo. Oggi non si può far niente, dunque, e il parco, che è già vetusto per conto suo, continuerà ad invecchiare di più. In questo modo arriviamo a settembre, quando cioè il 1988 è quasi finito e senza sapere cosa ci riserverà il 1989. Manca qualsiasi programma.

SENESI. D'accordo, questo vale per le aziende di trasporto in conto terzi; lei afferma però che il trasporto in conto proprio non è sufficiente.

GABRIELE. Non ho detto questo, ma ho indicato che il conto proprio - basato sui veicoli di piccola dimensione per i trasporti interni nelle città - potrebbe non essere sufficiente. Anche quel settore si lamenta infatti di non poter utilizzare i mezzi come vorrebbe. Comunque la nostra è solo un'ipotesi, nè potrebbe essere diversamente dal momento che manca qualsiasi elemento per una esatta valutazione. Si parla, infatti, di esuberanza di offerta, di veicoli che sono troppi; all'atto pratico però, pur esistendo l'albo, non siamo in grado di conoscere il numero delle licenze.

PRESIDENTE. È così. È difficile infatti valutare l'entità dell'offerta. Dobbiamo ancora sentire il CNR ed altri organismi, ma ho l'impressione che non riusciremo comunque a conoscere il numero preciso di veicoli.

GABRIELE. Sono anni che cerchiamo di capire meglio la situazione, ma senza successo.

PRESIDENTE. Poichè non ci sono altre domande, ringraziamo ancora i nostri ospiti per il loro contributo mentre rimaniamo in attesa di loro memorie scritte. Aggiungo che, anche al di là della indagine, saremo sempre dispostissimi ad esaminare vostri eventuali futuri suggerimenti.

PAGANI. Siamo a disposizione per qualsiasi cosa possa interessarvi e per qualsiasi spiegazione.

PRESIDENTE. Dichiaro quindi conclusa l'audizione.

Il seguito dell'indagine conoscitiva è rinviato ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 17.