

SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

62° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 23 APRILE 1986

Presidenza del Presidente SPANO Roberto

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

«Interventi urgenti per gli autoservizi pubblici di linea di competenza statale» (1179)

(Seguito della discussione e rinvio)

PRESIDENTE	Pag. 1, 7
COLOMBO Vittorino (V.) (DC)	2, 5, 6 e <i>passim</i>
LOTTI Maurizio (PCI)	4, 6, 7
MELILLO, sottosegretario di Stato per i trasporti	4, 6, 7
PACINI (DC), relatore alla Commissione	1, 2, 4 e <i>passim</i>
RUFFINO (DC)	2, 7

I lavori hanno inizio alle ore 10,05.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

«Interventi urgenti per gli autoservizi pubblici di linea di competenza statale» (1179).

(Seguito della discussione e rinvio).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: «Interventi urgenti per gli autoservizi pubblici di linea di competenza statale».

Riprendiamo la discussione, sospesa il 16 aprile.

PACINI, relatore alla Commissione. Signor Presidente, onorevoli colleghi, vorrei fornirvi alcuni elementi informativi predisposti sulla

base delle indicazioni date in linea di massima dalla Direzione generale della motorizzazione civile in ordine alla casistica emersa durante il dibattito svolto nel corso della seduta precedente, in modo da chiarire meglio le varie posizioni e le eventuali valutazioni da fare.

Il disegno di legge prevede, all'articolo 1, la concessione di contributi per i soggetti che esercitano i seguenti autoservizi di linea di competenza statale: a) autoservizi nazionali a carattere ordinario concessi ai sensi degli articoli 2 e 5 della legge n. 1822 del 28 settembre 1939 per le percorrenze chilometriche effettuate nell'intero percorso (si tratta prevalentemente di linee di carattere sociale che non hanno mai avuto contributi); b) autoservizi internazionali a carattere ordinario, autorizzati ai sensi del Regolamento CEE n. 517 del 1972, se effettuati anche sul territorio di paesi della Comunità europea o concessi in base ad accordi bilaterali se effettuati anche sul territorio di paesi non comunitari (per detti autoservizi il contributo è limitato ai percorsi su territorio nazionale ed anche per queste linee non era mai stato previsto un contributo); c) autoservizi internazionali a carattere frontaliero, individuati come tali con decreti del Ministro dei trasporti sulla base del parere della Commissione interministeriale di cui all'articolo 7 del disegno di legge (per detti autoservizi il contributo è esteso all'intero percorso). Sono esclusi dalla contribuzione gli autoservizi nazionali di gran turismo concessi ai sensi dell'articolo 12 della suddetta legge n. 1822 del 1939 e gli autoservizi internazionali classificati di gran turismo con le stesse modalità previste per l'individuazione degli autoservizi internazionali a carattere frontaliero.

Per quanto concerne gli autoservizi internazionali, l'esigenza dell'individuazione delle loro caratteristiche si è determinata essenzialmente ai fini della concessione del contributo in quanto, finora, non era stata in alcun modo avvertita l'esigenza di stabilire suddivisioni giuridiche non previste dalle norme comunitarie e tanto meno dagli accordi bilaterali. Ciò, in sostanza, vuol dire che attualmente si intendono stabilire dei contributi per queste linee, in conseguenza dell'esistenza del regolamento CEE del 1972 e di accordi bilaterali tra

l'Italia e paesi non facenti parte della Comunità che precedentemente non esistevano.

RUFFINO. Queste linee non ricevevano alcun contributo in precedenza?

PACINI, *relatore alla Commissione*. Non era stata avvertita questa esigenza perchè di fatto non esistevano, in quanto hanno cominciato ad essere istituite solo successivamente all'emanazione del Regolamento CEE e agli accordi bilaterali. Solo dopo, quindi, è stato deciso dal Ministero di erogare questi contributi.

RUFFINO. Quindi, in definitiva, anche per le società concessionarie di queste linee si prevede un contributo fin dal 1972?

COLOMBO Vittorino (V.). Sin da quando hanno avuto la concessione.

PACINI, *relatore alla Commissione*. Infatti, la regola dovrebbe essere questa. Di fatto abbiamo linee regionali che hanno già il contributo e di conseguenza si verrebbe a creare una disparità di trattamento tra le linee che sono state previste dalla legge 10 aprile 1981, n. 151, e quelle sorte successivamente e che sono il risultato di accordi e regolamenti europei.

Può verificarsi che, nell'espletamento di un solo autoservizio internazionale, possano essere soddisfatte esigenze di trasporto sia a carattere ordinario o sociale che turistico, ed è questa la caratteristica che stabilisce la validità o meno del contributo. È evidente, quindi, che l'identificazione del carattere prevalente dell'autoservizio internazionale può essere stabilita solo dopo un accurato esame delle finalità che il servizio intende soddisfare, sulla base delle modalità di esercizio approvate, del bacino o dei bacini di carico originanti il traffico ed infine delle località attraversate. Col disegno di legge in discussione si stabilisce di concedere un contributo per quelle linee anche a carattere internazionale che svolgono un'attività a carattere sociale, per bacini di carico che danno origine a questo traffico; possono esserci perciò località che vengono attraversate da tali linee internazionali le quali

per questo tipo di attraversamento assolvono anche una funzione sociale.

È indubbio che sussistono notevoli elementi di giudizi per differenziare tali autoservizi ed in particolare se gli stessi abbiano traffici a tendenza bidirezionale (cioè raccolgono passeggeri sia in partenza che in arrivo), ed in tal caso il servizio potrebbe avere carattere prevalentemente ordinario o sociale, ovvero a tendenza unidirezionale (cioè che raccoglie passeggeri solo in fase di partenza), ed in tal caso il carattere potrebbe essere prevalentemente turistico con lo scopo di valorizzare le caratteristiche artistiche, panoramiche, storiche, religiose, termali o altre particolari attrattive dei luoghi collegati. Questo secondo aspetto potrebbe essere rappresentato ad esempio dalla Roma-Fiuggi, dalla Bari-Fiuggi o dalla Viareggio-Montecatini, linee che vengono praticamente messe in esercizio soltanto in determinati periodi di tempo; sono quelle cosiddette stagionali per il trasporto di turisti da una località ove alloggiano ad una località termale o che abbia un grosso interesse artistico, storico, eccetera. Ciò in linea con quanto stabilito per i servizi di gran turismo nazionali concessi ai sensi dell'articolo 12 della legge n. 1822 del 1939.

Appare giustificata, in proposito, la proposta che prevede la limitazione dei contributi chilometrici al solo percorso svolto dal vettore italiano in territorio nazionale e ciò in quanto, sovente, i servizi internazionali a carattere ordinario, aventi, come detto, prevalente finalità bidirezionale, vengono esercitati congiuntamente con imprese straniere, per cui si determina di fatto una ripartizione nella gestione operativa e finanziaria della linea, basata presumibilmente anche sulla misura delle percorrenze chilometriche svolgentesi tra i paesi interessati. Non ha, conseguentemente, eccessiva rilevanza, a questo punto, la preoccupazione se sussistano o meno contributi concessi dagli altri paesi alle proprie imprese o anche se di tali contributi possano giovare le imprese straniere in quanto, pur con esercizio congiunto, le gestioni finanziarie restano sempre distinte.

Nel caso in cui ci sia questa concomitanza di servizi tra un'azienda, un vettore straniero e uno italiano, anche se il vettore è unico, le

gestioni finanziarie delle due aziende restano assolutamente distinte.

Per quanto riguarda, invece, gli autoservizi internazionali a carattere frontaliero il problema è del tutto diverso, in quanto la loro individuazione è molto più semplice, trattandosi di servizi locali aventi la funzione di soddisfare esigenze sociali di popolazioni contigue, suddivise formalmente dalla frontiera, ma unite da medesime esigenze di lavoro, di studio o comunque sociali.

Per tali autoservizi, di limitatissima percorrenza - come è evidenziato dallo stesso termine - si rende opportuna l'estensione del contributo a tutto il percorso, data l'unicità del servizio, la sua funzione sociale e la prevedibile modesta entità del contributo.

Tra tali servizi dovrebbero annoverarsi tutti quelli interessanti la Repubblica di San Marino, che hanno d'altra parte una prevalente natura di servizi nazionali e per i quali la percorrenza chilometrica sul territorio sanmarinese è ovviamente ridottissima, fatta eccezione per i pochi casi di servizi aventi natura turistica, nonché alcuni autoservizi che interessano solo la Francia, la Svizzera, l'Austria e la Jugoslavia, non aventi il prevalente carattere turistico.

Da quanto sopra esposto si può dedurre che è piuttosto problematico introdurre criteri precisi ed aprioristici nell'ordinamento per l'individuazione del carattere internazionale dei servizi di gran turismo, visto che esso può essere determinato solo dopo un approfondito accertamento della natura dei servizi presi in considerazione. Tale esame può essere opportunamente svolto dall'organo consultivo interministeriale a carattere tecnico indicato nel disegno di legge, che può avanzare le conseguenti proposte al Ministro dei trasporti.

È evidente a questo punto che la commissione tecnica di cui si discute è quanto mai necessaria. Anche se inizialmente nutrivamo qualche dubbio sull'utilità di detta commissione, dopo aver considerato la specificità dei singoli trasporti e la peculiarità delle varie distinzioni, siamo giunti alla conclusione che la commissione incaricata di individuare le linee ammesse a contributo è appunto necessaria.

Il disegno di legge, quindi, potrebbe essere eventualmente emendato per precisare: 1) che

l'individuazione del carattere di gran turismo del servizio internazionale deve essere fatta riferendosi ai criteri indicati all'articolo 12 della legge n. 1822 del 1939; 2) che i decreti del Ministro di cui al quarto comma dell'articolo 1 del presente disegno di legge devono essere emanati sulla base dei pareri emessi dalla commissione tecnica e che l'erogazione del contributo per i servizi internazionali deve essere limitata alle percorrenze chilometriche sul territorio nazionale effettuate unicamente dal vettore italiano.

Ritengo opportuno accogliere le proposte di emendamenti appena illustrate al fine di soddisfare le esigenze prospettate, per fugare le preoccupazioni emerse nel dibattito, nonché per limitare l'ampia discrezionalità riservata al Ministro, visto che il decreto ministeriale di cui trattasi dovrebbe essere prima sottoposto al parere della commissione tecnica.

MELILLO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Secondo tale ipotesi i pareri non sarebbero più soltanto obbligatori ma, in un certo senso, anche vincolanti, in quanto i decreti ministeriali dovrebbero essere emanati sulla base di tali pareri.

PACINI, *relatore alla Commissione*. Ritengo che soltanto dopo un esame più approfondito della questione si possa giungere ad adottare la soluzione migliore.

Mi sembra di poter affermare che gran parte delle osservazioni rappresentate nel corso della precedente seduta sono state sufficientemente recepite e chiarite nel breve appunto che ho letto, nel quale sono stati compresi alcuni elementi informativi acquisiti dopo contatti con i competenti uffici del Ministero.

Oltre alle modifiche già preannunciate nella precedente seduta, in corso di elaborazione per renderle più chiare, ritengo si debba valutare l'opportunità di apportare alcuni altri emendamenti che riguardano, in particolare, il problema di limitare la discrezionalità del Ministro rendendo vincolante il preventivo parere della commissione tecnica.

LOTTI Maurizio. Desidero innanzitutto sottolineare la necessità che tutti i Gruppi politici

abbiano la possibilità di procedere ad una lettura diretta e attenta dell'appunto esplicativo redatto dal relatore Pacini sulla base delle informazioni e delle indicazioni offerte dagli uffici competenti del Ministero. Quanto ci è stato detto dal relatore pone, almeno ad una prima riflessione, una questione molto delicata per quanto riguarda il nostro lavoro. E mi spiego. Le autolinee che in passato usufruivano di un contributo erano di numero inferiore ed erano chiaramente individuate secondo certi orientamenti che anche in Commissione, dopo una serie di verifiche, erano emersi. È d'altronde vero che non poteva che essere così, in quanto tutta una serie di concessioni e di esigenze si sono evidenziate dopo il 1972, nell'ambito del vuoto normativo che si è venuto a creare dopo quella data. Mi sembra ora di capire che l'orientamento iniziale che la Commissione aveva assunto, che consisteva nel consentire in sede di sanatoria l'erogazione dei contributi esclusivamente per quei servizi che già in passato, sulla base della precedente legislazione, ne avevano usufruito, viene a modificarsi in quanto ritenuto troppo limitativo, per il fatto che molte concessioni sono state accordate dopo il 1972, cioè dopo che tutte le leggi precedenti avevano cessato di produrre la loro efficacia. La situazione in cui ci veniamo a trovare è certamente strana in quanto - e questo è un altro aspetto del problema - si tratta di decidere, oggi per allora, se ammettere a contributo determinate autolinee e determinati servizi. Si determina, quindi, l'esigenza di procedere con grande cautela e prudenza. Sarebbe forse il caso di acquisire ulteriori elementi informativi oltre a quelli, preziosi per il nostro lavoro, che questa mattina ci sono stati forniti dal relatore, soprattutto con riferimento all'utenza che si avvale di questi servizi. Non mi sembra che dalla relazione che abbiamo ascoltato - che naturalmente occorrerà esaminare con maggiore attenzione - emerga fino in fondo l'elemento che rende di interesse pubblico il servizio stesso, cioè l'elemento della socialità, che è decisivo per l'assegnazione del contributo ai soggetti che esercitano autoservizi.

Concordo con quanto detto dal relatore sull'opportunità che la Commissione tecnica, che aveva solo un compito consultivo (sulla

base dei pareri da questa emessi si sarebbe dovuto procedere - secondo gli orientamenti in precedenza emersi - ad una sanatoria per il periodo pregresso), divenga una struttura permanente ed elemento di garanzia per la correttezza della soluzione del problema. Comunque, pur consentendo sulla necessità di apportare alcune modifiche al testo illustrato dal relatore, non ritengo possibile, in considerazione delle questioni aperte, concludere oggi stesso la discussione del presente provvedimento. Come ho già detto all'inizio, ravviso la necessità di esaminare più attentamente gli elementi informativi illustrati dal relatore che, a mio avviso, andrebbero integrati con altri dati in grado di consentire alla Commissione la valutazione della valenza sociale di alcuni servizi. Infatti, mentre non nutro riserve sulla concessione di contributi, oggi per il passato, a determinati servizi come quelli frontalieri, per i quali la valenza sociale mi sembra evidente, pacifica e tranquillamente ammissibile, ne nutro invece per tutta una serie di altri servizi internazionali la cui valenza sociale non emerge dai dati che ci sono stati forniti. La valenza sociale consiste soprattutto nell'entità dell'utenza e - se così si può dire - anche nella qualità sociale della stessa. Nella relazione è contenuto un dato estremamente preoccupante riguardante i servizi interni ordinari. Anche qui ci si presenta un fronte completamente nuovo.

Eravamo convinti che dal 1972 in poi il Ministero, anche senza adottare provvedimenti di carattere amministrativo, avesse proceduto in maniera automatica ad ammettere a contributo linee statali (non trasferite ex decreto n. 616 alle Regioni e rifiutate da queste) che hanno percorrenza sull'intero territorio nazionale, una volta sanata la situazione. Ora invece sentiamo dire che i servizi nazionali ordinari non hanno avuto alcun contributo dopo il 1972 e che non vi è stata più alcuna verifica da parte del Ministero circa l'opportunità di queste autolinee negli anni seguenti.

Tale situazione fa sorgere in noi qualche perplessità (mi riferisco a quanto detto dal collega Ruffino); rimango però coerente con la posizione che ho espresso a nome del Gruppo comunista, cioè di ritenere ammissibili al contributo, in linea di massima, tutti i servizi che prima dell'intervento del decreto

del Presidente della Repubblica n. 616 godevano di questo beneficio, e ciò come conseguenza logica di una situazione pregressa. Rimangono comunque grossi problemi soprattutto in relazione ai servizi di carattere internazionale.

Concludendo, innanzi tutto chiedo se è possibile avere a disposizione gli elementi informativi illustrati dal relatore. In secondo luogo, come suggeriva il relatore, ritengo che si debba procedere ad individuare e a formulare quegli emendamenti che raggiungono l'obiettivo che ci siamo posti, e cioè il giusto riconoscimento delle aspettative di quelle aziende interessate ad ottenere l'ammissione al contributo. Inoltre, in considerazione del fatto che il parere della citata commissione ministeriale potrebbe assumere carattere vincolante, anziché puramente consultivo, come è attualmente previsto, credo che sia corretto integrare la composizione della commissione stessa, recependo l'indicazione venuta dalla Federtrasporti ma che onestamente io stesso avrei proposto all'attenzione dei colleghi, con la presenza delle Regioni che, svolgendo puntualmente i propri compiti in materia di trasporti, dovrebbero essere in grado di conoscere come stanno le cose soprattutto sul piano dell'utenza e della valenza sociale del servizio.

Non v'è dubbio che l'elenco delle autolinee e delle concessioni che c'è stato consegnato, ad una lettura superficiale non sostenuta da ulteriori elementi di valutazione, appare preoccupante. È giusto quindi che la citata commissione ministeriale abbia un potere di direttiva nei confronti dell'operato del Ministro, che poi, con proprio decreto, stabilirà i contributi da erogare.

Da quanto sopra esposto, si evince la necessità di un maggiore approfondimento delle questioni aperte. Propongo pertanto, per guadagnare tempo, di procedere ad un esame in sede informale per esaminare la materia in tempi rapidi, in modo che la settimana prossima si possa tornare in sede plenaria con un testo concordato.

COLOMBO Vittorino (V.). Dichiaro subito di non avere nulla in contrario alla proposta di un esame delle varie questioni in sede informale; penso anzi che possa facilitare i nostri

lavori. Debbo aggiungere però che nonostante gli elementi fornitici dal relatore non ho ancora un quadro chiaro della situazione.

Le informazioni del Ministero che ci sono state fornite oggi partono dalla suddivisione delle autolinee prevista nel disegno di legge: quelle nazionali, quelle internazionali - distinguendo tra queste quelle a carattere turistico che dovrebbero essere escluse a seguito di decreto del Ministro, sentita la Commissione - e quelle invece non a carattere prevalentemente turistico che sarebbero ammesse a contributo per la tratta nazionale; in terzo luogo le autolinee frontaliere. Mi pare però che questa informativa non ci dia tutti gli elementi necessari per esprimere un giudizio, perchè di fatto tale suddivisione, come del resto è detto, non esisteva. La distinzione preesistente al 1972 era la seguente: o concessione in base ad un articolo della legge n. 1822 del 1939, o concessione riguardante le linee di gran turismo in base ad un altro articolo della stessa legge. Nell'ambito della prima ci potevano essere anche le linee internazionali non di gran turismo, ma rientravano in un'unica categoria.

Quindi, in via teorica (se esistessero o meno non lo so), erano ammissibili a contributo anche quelle linee perchè erano considerate assolutamente identiche dal punto di vista della concessione. In effetti, si dice che ne esistevano pochissime, che sono nate dopo; non so se questo sia del tutto vero perchè in base alla relazione ufficiale del Ministero si dice che nel 1977-1978, nel momento del trasferimento alle Regioni, cioè dell'entrata in vigore del decreto del Presidente della Repubblica n. 616, si è passati da 807 linee in concessione da sovvenzionare a 311.

Oggi, però, non siamo in una situazione molto diversa: queste linee sono 326, cioè sono aumentate di poche unità. La cifra fornita al 1° gennaio 1978 si riferiva a 188 linee pluriregionali o biregionali e a 123 linee internazionali; quindi, nel 1978 ne esistevano già 123, e non so se nel 1972 non ne esisteva neanche una: saranno state meno, ma non credo che non ne esistevano!

MELILLO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Erano poche.

COLOMBO Vittorino (V.). Ecco perchè dico che anche sul piano della informazione non siamo ancora alla chiarezza totale, poichè mentre sono d'accordo sul fatto che sarebbe difficile introdurre, in un provvedimento che si propone una sanatoria, l'ammissibilità di categorie nuove, credo però anche che non sarebbe accettabile l'esclusione di categorie che erano già incluse precedentemente. Per queste ragioni ritengo che sarebbe necessario avere dati più precisi, quanto meno per quanto riguarda le linee internazionali; occorre verificare innanzi tutto se realmente nel 1972 non ne esistevano e conoscere esattamente la situazione esistente in quel momento. Infatti, se allora esisteva un certo numero di linee internazionali che ottenevano un contributo secondo un determinato criterio...

MELILLO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. È stato già detto in una precedente seduta che non ne ricevevano.

COLOMBO Vittorino (V.). Ciò vuol dire, allora, che di queste 311 linee risultanti al 1° gennaio 1978, delle quali 123 internazionali, nessuna riceveva contributi?

MELILLO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Esattamente.

COLOMBO Vittorino (V.). Se è così, ritengo che le linee internazionali debbano essere escluse dal provvedimento di sanatoria, salvo le frontaliere. Non vedo altra soluzione.

MELILLO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. La Commissione è sovrana e spetta ad essa la decisione.

LOTTI Maurizio. È questo il vero punto della questione!

PACINI, *relatore alla Commissione*. È l'unico punto che ha realmente bisogno di chiarezza per evitare errori.

MELILLO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. La Commissione deve decidere il carattere che hanno queste linee e valutare se

sia opportuno che siano ammesse o meno a godere del contributo.

LOTTI Maurizio. Non possiamo fare adesso queste valutazioni di merito che valgono per il futuro!

MELILLO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. La sede deliberante dà alla Commissione il diritto di scegliere.

LOTTI Maurizio. La sovranità della Commissione è limitata in questo momento, data la situazione.

MELILLO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il disegno di legge ha espresso un orientamento sul quale la Commissione deve decidere!

COLOMBO Vittorino (V.). Il disegno di legge si propone, secondo me, due obiettivi: sanare il passato e fissare le norme per il futuro. Noi vogliamo che esso si limiti a sanare il passato.

PACINI, *relatore alla Commissione*. Dobbiamo essere certi che provvedendo alla sanatoria per il passato non si rischi di dimenticare alcune linee che invece hanno diritto al contributo.

COLOMBO Vittorino (V.). Si può anche credere che fino al 1972 nessuna linea a carattere internazionale abbia usufruito del contributo, ma sarebbe necessario esserne certi!

MELILLO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Gli uffici dicono che il fenomeno era di dimensioni tali che non aveva dato vita al problema del finanziamento. È chiaro che la Commissione ha il diritto di sapere l'entità quantitativa del fenomeno, ma in questo momento non ho dati precisi.

RUFFINO. Vorrei sapere quando il Governo ha presentato il primo provvedimento di contributo per queste linee.

MELILLO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il senatore Colombo ha fornito una risposta a questa domanda quando ha detto che l'attuale provvedimento presentato dal Governo prevede una sanatoria e una messa a regime.

PACINI, *relatore alla Commissione*. C'è anche un altro fatto da tenere in considerazione: la Commissione ha approvato, mi sembra nel 1980, un disegno di legge in materia; sarebbe interessante sapere quando fu presentato dal Governo quel provvedimento.

RUFFINO. Volevo appunto avere questo tipo di notizie di carattere storico dal Governo.

MELILLO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo raccomanda alla Commissione di accelerare l'iter dell'esame data l'urgenza e l'attesa del provvedimento, poiché vi sono aziende in grande difficoltà, riservandosi di fornire notizie più precise sui dati richiesti.

PACINI, *relatore alla Commissione*. Dopo queste dichiarazioni del Sottosegretario, alle quali aderisco anch'io, credo che sia utile far pervenire ai colleghi il testo del promemoria di cui ho dato lettura in precedenza come informativa del relatore alla Commissione, unitamente alla proposta di emendamenti cui ho fatto cenno per dare maggiore sicurezza alla normativa che stiamo per approvare.

PRESIDENTE. Credo sia utile sospendere la seduta per un approfondimento che consenta di procedere ad un esame più attento del provvedimento.

Poiché non si fanno osservazioni, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 10,50.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

*Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale
e dei resoconti stenografici*

DOTT. ETTORE LAURENZANO