COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

39.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 7 MARZO 1985

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **FAUSTO BOCCHI**

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Seguito della discussione e rinvio):

Finanziamento delle linee programmatiche per favorire, nel triennio 1984-1986, il processo di ristrutturazione e razionalizzazione dell'industria navalmeccanica, nel quadro del rilancio della politica marittima nazionale, relativamente al periodo 1985-1988 (2309)

BOCCHI FAUSTO, *Presidente* 3, 9
BAGHINO FRANCESCO GIULIO 3, 6, 7
CERAMI GIUSEPPE, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile* 6, 9
LUCCHESI PINO 4
PICANO ANGELO, *Relatore* 3, 7, 8, 9
RICCARDI ADELMO 4
RIDI SILVANO 4, 5, 6, 7

Proposte di legge (Seguito della discussione e rinvio):

ANDÒ ed altri: Norme per la regolamentazione e l'organizzazione del servizio di pubblico trasporto di persone con autovetture (145);

PAG.

BERNARDI GUIDO ed altri: Norme per la tutela dei lavoratori addetti al servizio pubblico di esercizio di taxi (279);

ANIASI ed altri: Legge-quadro per la regolamentazione e l'organizzazione del servizio di pubblico trasporto di persone individuale e collettivo (697);

BOCCHI ed altri: Legge-quadro per il servizio di trasporto persone mediante autoservizi pubblici non di linea (1046);

POLLICE ed altri: Legge-quadro per il servizio di trasporto pubblico mediante autoveicoli da piazza (1162) 9

BOCCHI FAUSTO, *Presidente* 9

La seduta comincia alle 9,55.

GIUSEPPE PERNICE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(*È approvato*).

Seguito della discussione del disegno di legge: Finanziamento delle linee programmatiche per favorire, nel triennio 1984-1986, il processo di ristrutturazione e razionalizzazione dell'industria navalmeccanica, nel quadro del rilancio della politica marittima nazionale, relativamente al periodo 1985-1988 (2309).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Finanziamento delle linee programmatiche per favorire, nel triennio 1984-1986, il processo di ristrutturazione e razionalizzazione dell'industria navalmeccanica, nel quadro del rilancio della politica marittima nazionale, relativamente al periodo 1985-1988 ».

Ricordo che nella seduta del 28 febbraio il relatore ha svolto la relazione ed è stata aperta la discussione sulle linee generali.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Nella scorsa seduta, dopo aver ascoltato la relazione, decidemmo che era necessaria una riflessione e la acquisizione di alcuni dati. Ricordammo che annualmente doveva essere consegnata al Parlamento una relazione circa gli impieghi del finanziamento ed i risultati ottenuti. Si osservò anche che l'anno stava per trascorrere e quindi non era possibile ottenere la relazione. Io chiesi di conoscere almeno quanto era stato fatto sino a quel momento, in modo da poter dare il giusto valore all'ulteriore erogazione di fondi. Dal momento della relazione ad oggi non vi è stata la possibilità di acquisire questi dati né di conoscere quanto avviene circa i provvedimenti, da noi approvati recentemente, riguardanti il finanziamento delle costruzioni navali e dell'ammodernamento dei cantieri.

Io non ho potuto approfondire il problema, non ho avuto alcun dato o informazione, quindi, non credo che possiamo continuare la discussione sulle linee generali, a meno che non ci vengano forniti dei dati dal Governo o dal relatore.

Ricordo che facemmo un'osservazione circa la necessità di coordinare tutta la materia per non essere continuamente costretti a proroghe di provvedimenti esistenti, a rifinanziamenti settoriali e ad interventi *ad hoc*, che hanno il sapore del tamponamento.

ANGELO PICANO, *Relatore*. Mi sembra che il FIO, l'anno scorso, abbia dato un notevole supporto ai provvedimenti varati o da varare per l'industria navalmeccanica: 20 miliardi per la cantieristica e 155 miliardi a favore dell'armamento. I 20 miliardi dovrebbero coprire il provvedimento che attualmente è all'esame del Senato. Questi dati riguardano l'anno 1984.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Una decisione del CIPI ci ricorda che una parte degli interventi finanziari del 1984 dovevano essere nelle disponibilità del FIO. Dal giugno 1984 ad oggi, però, non risulta alcuna realizzazione concreta basata sulla delibera CIPI.

ADELMO RICCARDI. Vorrei riconfermare quanto abbiamo avuto modo di dire nella precedente riunione. Abbiamo bisogno di sapere – al punto in cui siamo arrivati, anche per le logiche che si muovono all'interno della cantieristica e della flotta – che cosa si vuole fare. Abbiamo, infatti, la sensazione che vi siano idee poco chiare su come si intendono finalizzare le risorse che lo Stato orienta verso l'economia marittima in direzione della cantieristica e della flotta.

Abbiamo chiesto, in via informale, di conoscere la situazione in modo concreto, ma dati certi non ve ne sono.

Voi sapete che questa è una « partita » molto importante al fine dell'avvio, non dico del rilancio, dell'attività in molti cantieri del paese. Quindi, domando: cosa si vuole fare con queste risorse? Quali sono le scelte strategiche che si operano all'interno dell'economia marittima?

Riconfermiamo – ripeto ancora una volta – la richiesta di conoscere i dati relativi alla situazione, altrimenti rischiamo di lavorare su somme che dicono poco e molto nello stesso tempo: la nostra Commissione ha la competenza sui trasporti, per cui dovremmo sapere se si costruiscono navi di linea, navi di cabotaggio, traghetti o altri tipi di navi.

Questo era il contenuto della richiesta che avanzammo e su questa attendiamo una risposta da parte del Governo.

PINO LUCCHESI. Nella sua relazione, l'onorevole Picano prospettò la necessità di arricchire il disegno di legge al nostro esame con la presentazione di emendamenti, dei quali intende farsi carico di intesa con il Governo, tenuto conto della data di presentazione del provvedimento stesso (26 novembre 1984), e di quelli intervenuti nel frattempo e riguardanti l'armamento, il credito navale ed il rilancio della cantieristica.

Tutti questi provvedimenti, infatti, si pongono nel quadro di una prospettiva unitaria di rilancio della presenza della bandiera italiana nei traffici internazionali, e di salvaguardia della capacità produttiva della struttura cantieristica.

Di qui la considerazione che il disegno di legge n. 2309 risulta non solo integrativo, ma anche di cornice rispetto ai precedenti provvedimenti alcuni dei quali, l'armamento ed il credito navale, sono diventate leggi, mentre l'ultimo, relativo alla cantieristica, non lo è ancora.

ADELMO RICCARDI. È stato approvato ieri dal Senato.

PINO LUCCHESI. L'approfondimento che è alla base delle richieste dei collegi, rappresenta anche un momento di riflessione prima che si arrivi alla definitiva approvazione del testo sul quale, fin da ora, recependo positivamente le indicazioni del relatore – e a condizione che vengano introdotti gli emendamenti ai quali si è fatto cenno – il gruppo democratico cristiano esprime parere favorevole.

Noi riteniamo tale provvedimento congruo, importante e collegato alle leggi cui ho accennato precedentemente: l'uno senza le altre, probabilmente, darebbe luogo a risultati parziali e modesti, senza rispondere al disegno di insieme sulla cui realizzazione si appuntano le nostre speranze.

Tutti questi provvedimenti, lo ripeto, rispondono ad un programma di insieme probabilmente non risolutivo, nella fase attuale, del complesso dei problemi che attanagliano la nostra economia marittima, molti dei quali non dipendono da situazioni nazionali, ma da situazioni maturate a livello internazionale, rispetto alle quali credo si possa tentare di recuperare i ritardi esistenti ed operare correzioni.

In conclusione, signor presidente, nel ribadire che il disegno di legge trova il gruppo democratico cristiano favorevole, sottolineo l'opportunità di avere il più rapidamente possibile le delucidazioni richieste al Governo in quanto si tratta di un provvedimento atteso, importante e congruo, rispetto ad altri, anche se ritengo necessario esaminare gli emendamenti ai quali si è riferito il relatore.

SILVANO RIDI. Ho ascoltato con molta attenzione le dichiarazioni dell'onorevole Lucchesi, nelle quali, mi pare, non sia stata posta attenzione ad un problema,

da noi sollevato, riguardante l'uso delle risorse messe a disposizione dal Parlamento nel comparto della cantieristica.

È un aspetto, questo, molto curioso, che andrebbe compreso prima di procedere alla destinazione di ulteriori risorse, in quanto si ha l'impressione di trovarsi davanti ad un « pozzo senza fondo ».

Il gruppo comunista ha sostenuto, nel dibattito che ha preceduto l'approvazione del disegno di legge riguardante l'industria cantieristica nazionale, la necessità di tale approvazione, in quanto vi erano situazioni di difficoltà nel settore: il provvedimento, infatti, era urgente perché si riteneva che potesse intervenire e ripristinare – con la dotazione di risorse in esso contenuta – un minimo di tranquillità e di operatività. Che cosa è successo ? Ricordo che ci siamo battuti affinché non fossero apportati emendamenti e che ci furono duri scontri con coloro i quali sostenevano l'opportunità di emendamenti volti a « mirare » meglio le risorse ed a portare tranquillità nei cantieri. Dopo l'approvazione di quella legge ci furono non solo scioperi aziendali, ma addirittura a livello nazionale. A che servono le decisioni del Parlamento se poi i risultati sono rovesciati rispetto alle finalità ?

Ritengo sia necessaria una riflessione per capire meglio a cosa servono i finanziamenti. Secondo una recente dichiarazione del presidente della Fincantieri, Rocco Basilico, il comparto delle riparazioni navali dovrebbe essere emarginato; non solo, ma la stessa Fincantieri ci chiese (con l'appoggio dell'« olimpo » manageriale dell'industria di Stato e della politica, ricordo Darida e Carta) la chiusura dei cantieri di Genova, in quanto si riteneva improponibile un finanziamento per questi impianti. Ora ci troviamo di fronte ad un rovesciamento completo di quella impostazione, stando al provvedimento recentemente approvato: circa 50 miliardi sono stati destinati alla ristrutturazione di un cantiere che si voleva chiudere; ai cantieri che dovevano essere ristrutturati e riqualificati, come quello di Castellammare di Stabia, sono andati 9 miliardi. Quindi, o si è sbagliato prima, o si sbaglia ora.

I soldi messi a disposizione dal Parlamento non possono essere gestiti con questa allegria, non possono essere mirati con questa « sportività ».

Non intendiamo far carico di questo al ministro della marina mercantile il quale mi sembra « un asino in mezzo ai buoi »; è evidente che egli non sa dove voltarsi essendo aggredito continuamente da segnali diversi.

Senza dubbio sono necessarie delle risorse per l'industria cantieristica nazionale, ma dobbiamo anche chiarire a cosa queste risorse servono: a ripianare i *deficit* della Fincantieri o a rilanciare un piano di ristrutturazione e di qualificazione dell'industria cantieristica ? Nel disegno di legge al quale mi sono riferito si parlava di provvedimenti urgenti, ma le risorse previste sono servite per cose diverse da quelle annunciate, si sono addirittura acquistati progetti per navi in Giappone. Io ed il mio gruppo vorremmo sapere a cosa servono questi soldi. Fino a qualche tempo fa si diceva che dovevamo « abbattere » un certo tonnellaggio: è ancora valido questo discorso ?

Vi era un piano di settore, approvato quattro anni fa dal Governo, e tutti convennero che le risorse dovessero essere raccordate alle scelte in esso contenute; poi, ministri responsabili ed alti dirigenti dell'IRI, hanno dichiarato che la strategia che si imponeva era un'altra, che bisognava ridisegnare il piano. Questa nuova strategia noi non la conosciamo.

È vero che la nostra Commissione non può intervenire sul piano dei programmi produttivi perché esiste una Commissione bicamerale che ha il compito di formulare questi programmi. La nostra Commissione ha il compito di discutere e di decidere circa le risorse che devono essere attribuite.

Pur essendo corretta questa diversa attribuzione, io credo che sia giusto chiedere che « la mano destra sappia quello che fa la mano sinistra », altrimenti verremmo ad assumerci delle responsabilità che non possiamo assumerci. Non possiamo dire: « Noi facciamo il nostro mestiere, attribuiamo i soldi e gli altri li utilizzano ».

Non ce la sentiamo di stare a questo « gioco al massacro ». Non possiamo approvare una legge senza sapere in base a quale piano – sia esso quello vecchio o quello ripensato – saranno utilizzate le risorse che essa mette a disposizione.

Non credo sia corretto agire in questo modo anche se comprendo i doveri e le responsabilità del ministro della marina mercantile il quale si trova di fronte all'urgenza di attuare leggi di spesa ed impegni assunti con la legge finanziaria. Malgrado questo, abbiamo il dovere di sapere quello che facciamo e a che cosa questi soldi serviranno.

Ritengo – e chiedo scusa di questa mia dichiarazione molto turbata – che non si possa procedere ulteriormente nella discussione se prima non ci viene detto, lo chiedo formalmente a nome del gruppo comunista, che fine fanno i miliardi che il Parlamento mette a disposizione. Vogliamo sapere se questi miliardi servono a ripianare i buchi e le passività dei cantieri oppure se sono mirati ad abbattere le potenzialità produttive dell'industria cantieristica nazionale; vogliamo sapere quali sono i cantieri sui quali si opererà; in sostanza, vogliamo capire in quale politica, in quale processo, in quale progetto, le decisioni che spettano alla nostra Commissione incideranno.

Se non si hanno tali elementi, come si fa a decidere responsabilmente? Per questo chiedo formalmente al presidente di acquisire gli elementi, affinché ciascuno di noi possa decidere in piena coscienza e non sia rimproverato, attraverso i *mass media* di continuare a buttare soldi, non si sa dove e per quali finalità!

GIUSEPPE CERAMI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Desidero comunicare alcuni dati che forse sgombreranno il terreno da dubbi.

La ripartizione dei fondi è stata effettuata sulla base delle indicazioni contenute nel documento programmatico per la ristrutturazione dell'industria cantieristica nel quadro del rilancio dell'economia marittima, approvato dal CIPI il 19 giugno 1984.

Gli stanziamenti previsti per l'industria delle costruzioni navali – quali incentivi alla produzione – sono stati calcolati sulla base di un fatturato complessivo di 3.700 miliardi, corrispondenti ad un volume di commesse di 800-850 mila tonnellate di stazza lorda compensata. La somma di 905 miliardi comprende altresì gli stanziamenti a sostegno delle riparazioni navali (90 miliardi) e per nuovi investimenti aziendali (50 miliardi).

All'industria armatoriale sono invece destinati 275 miliardi per le anticipazioni delle rate di contributo di credito navale e 95 miliardi per favorire il rinnovo della flotta italiana (demolizioni abbinate alle costruzioni) per un totale, quindi, di 370 miliardi.

A tali somme sono da aggiungere le autorizzazioni per limiti di impegno che ammontano a 85 miliardi per il 1985 e 55 miliardi per il 1986. In termini di proiezione si hanno i seguenti importi: per il 1985, 85 miliardi; per il 1986, 140 miliardi e per il 1987, 140 miliardi.

Il fabbisogno finanziario è stato particolarmente accentuato nell'esercizio 1985 a favore dell'industria armatoriale al fine di attivare la domanda di nuove costruzioni.

Non so se questi elementi fugheranno le preoccupazioni e daranno risposte alle domande avanzate. Desidero ricordare alla Commissione che il provvedimento oggi al nostro esame è particolarmente urgente e molto impegnativo per la continuazione del lavoro del quale si è fatto carico il Ministero della marina mercantile.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Mi pare che il sottosegretario abbia ripetuto ciò che è contenuto nell'articolo 1 di questo disegno di legge e quanto fu affermato dal relatore con riferimento al provvedimento n. 2219, approvato dal Senato, con la soppressione dell'articolo 13 per i nostri emendamenti.

Tale provvedimento riguardava l'anno 1984, mentre questo, cioè il disegno di legge n. 2309, si riferisce al periodo 1984-1986 per arrivare, relativamente al credito navale, al 1988. In sostanza non si tratta

di autorizzare una spesa e basta, si tratta di sapere, nell'ambito delle costruzioni, delle riparazioni e dell'ammodernamento dei cantieri, come vengono spese queste cifre e dove! Saranno veramente utilizzate per eliminare la cassa integrazione in determinati cantieri? E ancora, tale intervento relativo alle costruzioni, si rende veramente necessario per una ripresa del traffico marittimo battente bandiera italiana? Questo occorre sapere! Penso che tutta la Commissione ritenga necessario, indispensabile e urgente il finanziamento, ma bisogna conoscere l'indirizzo del Governo.

SILVANO RIDI. È urgente conoscerlo.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Esiste una sorta di risentimento per l'aggravio fiscale a carico del contribuente in quanto non si conosce l'utilizzazione e quindi la utilità, l'opportunità, la giustezza della spesa.

La Commissione – ripeto – considera necessario e indispensabile il finanziamento del disegno di legge, ma vuole conoscere l'indirizzo e l'orientamento del Governo: non è sufficiente stabilire 700 o 800 mila tonnellate, è necessario sapere se sono previsti interventi per quali cantieri; se vi è un ammodernamento di cantieri medi o piccoli; se vi è un adeguamento alle norme previste dalla Comunità economica europea.

C'è un riferimento alle iniziative riguardanti il settore navale presso i cantieri europei. È sufficiente questo per essere veramente competitivi? Si fa presto a dire: « Il Governo non fa niente! ». La realtà è che l'opinione pubblica, soprattutto gli operatori a qualsiasi livello, nel chiedere quale sia il destino di questi soldi, si rivolge a chi approva le leggi; io non so rispondere.

Il 25 gennaio, in occasione dell'approvazione della legge n. 2219, trattammo gli stessi argomenti. Allora esisteva già il progetto triennale 1984-1986 approvato dal CIPI. Mi sembra che vi sia un emendamento che permette una revisione periodica del progetto triennale. Queste variazioni esistono? Sono studiate per le situazioni nuove che si presentano in sede europea per quanto riguarda le costruzioni navali? Si parla di riduzione della capacità cantieristica. Dove? Come? Questi finanziamenti devono avere un preciso indirizzo.

Non si parla di naviglio vetusto, di naviglio idoneo al cabotaggio; non si parla della necessità di avere un traffico svelto e delle garanzie per i trasporti e le comunicazioni. Serviranno questi soldi a ridurre la cassa integrazione guadagni o a rendere il settore cantieristico operativo? Noi vogliamo che il nostro « sì », la nostra indecisione o il nostro « no » abbiano un contenuto, per questo noi chiediamo delle informazioni precise.

Durante la discussione della legge n. 2219 ci siamo trovati davanti ad una eccessiva preoccupazione, da parte di alcuni, che il finanziamento fosse esclusivamente diretto verso la cantieristica a partecipazione statale, come se il credito navale non interessasse la cantieristica privata. Ancora oggi non conosciamo gli indirizzi di quelle direttive e rischiamo, di nuovo, di non sapere nulla in merito alla cantieristica ed alle riparazioni navali; rischiamo, ancora una volta, di trovarci di fronte alle difficoltà che ci creeranno le banche per quanto riguarda gli anticipi.

Ritengo, quindi, che sia indispensabile acquisire tutti gli elementi necessari per poter procedere con facilità all'esame ed all'eventuale approvazione del provvedimento.

ANGELO PICANO, *Relatore*. Preannuncio la presentazione dei seguenti emendamenti:

Dopo il terzo comma dell'articolo 1 del disegno di legge n. 2309, aggiungere:

« È infine autorizzata, in aggiunta allo stanziamento previsto dalla legge 5 maggio 1976, n. 259, e successive modifiche ed integrazioni, la spesa di lire 20 miliardi per l'anno 1985 e di lire 35 miliardi per l'anno 1986 ».

L'articolo 2 del disegno di legge è così variato in conseguenza:

« All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, in ragione di lire 620 miliardi nell'anno 1985, di lire 650 miliardi nel 1986 e di lire 200 miliardi nel 1987, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1985-1987, al capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1985, all'uopo utilizzando gli specifici accantonamenti « Misure di sostegno per il settore della industria navale, meccanica ed armatoriale (rifinanziamento leggi nn. 361, 598, 599 e 600 del 1982) » e « Modifiche ed integrazioni della legge 5 maggio 1976, n. 259, recante provvidenze per lo sviluppo della ricerca applicata nel settore della costruzione e della propulsione navale.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio ».

Dopo l'articolo 1, aggiungere il seguente:

ART. 1-*bis*.

Il primo alinea e la lettera *a*) del primo comma dell'articolo 2 della legge 10 giugno 1982, n. 361, sono sostituiti nel modo seguente:

« Sono ammissibili al contributo di cui al precedente articolo 1 i lavori di costruzione, trasformazione, modificazione e grandi riparazioni delle unità a scafo metallico o realizzato con altri materiali a tecnologia avanzata, abilitate alla navigazione, di seguito indicate:

a) navi mercantili di stazza lorda non inferiore a 150 tonnellate; tale limite è ridotto a 75 tonnellate di stazza lorda per le unità a tecnologia avanzata per trasporto passeggeri ».

Il termine previsto dall'articolo 7 della legge 10 giugno 1982, n. 361, come modificato dal secondo comma dell'articolo 11 della legge 11 dicembre 1984, n. 848, può essere prorogato dal Ministro della marina mercantile per motivi eccezionali qualora l'istanza di proroga, corredata dalla documentazione necessaria, sia presentata entro 30 giorni dall'entrata in vigore della presente legge.

I limiti di età previsti al punto 1) dell'articolo 21 della legge 11 dicembre 1984, n. 848, non si applicano per le navi aventi stazza lorda uguale o inferiore a 13.000 tonnellate.

Tale disposizione si applica ai contratti di demolizione stipulati dal 1° luglio 1984.

Ritengo che questi emendamenti potranno chiarire il testo al nostro esame e dare delle risposte più esaurienti ai colleghi intervenuti nel dibattito.

Questi emendamenti riguardano in particolare gli stanziamenti previsti dalla legge finanziaria per la ricerca. Vi sono poi alcune modifiche riguardanti leggi già approvate: la proroga dei poteri del ministro in casi eccezionali circa l'ammissione delle industrie armatoriali a beneficiare dei contributi; l'estensione dell'ammissibilità al contributo ad industrie di costruzione navale precedentemente escluse. Vi è infine una modifica dell'articolo 21 della legge 11 dicembre 1984, n. 848 in base alla quale i limiti di età non si applicano per le navi aventi stazza lorda uguale o inferiore a 13 mila tonnellate.

Vorrei pregare il presidente di rinviare la chiusura della discussione generale del provvedimento, in modo da consentire una valutazione attenta degli emendamenti ed anche per chiarire meglio le esigenze manifestate da chi è intervenuto nel dibattito.

Inoltre, occorre far presente che il Ministero della marina mercantile ha già predisposto un provvedimento amministrativo anticongiunturale per destinare 155 miliardi alla ripresa occupazionale. Anzi, il provvedimento - che ha visto attingere dal FIO 1984 i fondi - sta completando il suo *iter*, per cui, nei prossimi mesi, dovrebbero arrivare gli stanziamenti suddetti.

Chiedo, quindi, un rinvio della discussione per consentire ai gruppi una valutazione attenta degli emendamenti preannunciati che, a mio giudizio, possono soddisfare le richieste e fugare le preoccupazioni manifestate dagli intervenuti nel dibattito.

GIUSEPPE CERAMI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Mi associo alla richiesta del relatore, onorevole Picano.

PRESIDENTE. Considerata la richiesta formulata dal relatore, onorevole Picano, alla quale si è associato il rappresentante del Governo, se non vi sono obiezioni rimane stabilito che il seguito della discussione del disegno di legge n. 2309 è rinviato ad altra seduta.

(*Così rimane stabilito*).

Seguito della discussione delle proposte di legge Andò ed altri: Norme per la regolamentazione e l'organizzazione del servizio di pubblico trasporto di persone con autovetture (145); Bernardi Guido ed altri: Norme per la tutela dei lavoratori addetti al servizio pubblico di esercizio di taxi (279); Aniasi ed altri: Legge-quadro per la regolamentazione e l'organizzazione del servizio di pubblico trasporto di persone individuale e collettivo (697); Bocchi ed altri: Legge-quadro per il servizio di trasporto persone mediante autoservizi pubblici non di linea (1046); Pollice ed altri: Legge-quadro per il servizio di trasporto pubblico mediante autoveicoli da piazza (1162).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del testo unificato delle proposte di legge di iniziativa dei deputati Andò ed altri: « Norme per la regolamentazione e l'organizzazione del servizio di pubblico trasporto di persone con autovetture »; Bernardi Guido ed altri: « Norme per la tutela dei lavoratori addetti al servizio pubblico di esercizio di taxi »; Aniasi ed altri: « Legge quadro per la regolamentazione e l'organizzazione del servizio di pubblico trasporto di persone individuale e collettivo »; Bocchi ed altri: « Legge-quadro per il servizio di trasporto persone mediante autoservizi pubblici non di linea »; Pollice ed altri: « Legge-quadro per il servizio di trasporto pubblico mediante autoveicoli da piazza ».

Constatata l'assenza del rappresentante del Governo, se non vi sono obiezioni rimane stabilito che il seguito della discussione del testo unificato di queste proposte di legge è rinviato ad altra seduta.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle 10,55.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO