

COMMISSIONE VIII

TRASPORTI - COMUNICAZIONI - MARINA MERCANTILE

LXVI.

SEDUTA DI VENERDÌ 18 OTTOBRE 1957

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE JERVOLINO ANGELO RAFFAELE

INDICE

	PAG.
Congedi:	
PRESIDENTE	715
Disegni di legge (Discussione e rinvio):	
Liquidazione della Gestione raggruppamenti autocarri (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>). (3106)	715
PRESIDENTE	715, 717, 720
TROISI, <i>Relatore</i>	715
JACOPONI	717
ZANIBELLI	719
ANGELINI, <i>Ministro dei trasporti</i>	720

La seduta comincia alle 9,10.

BIMA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(*E approvato*).

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Col natti, Farinet e Menotti.

Discussione del disegno di legge: Liquidazione della gestione raggruppamenti autocarri. (Approvato dalla VI Commissione permanente del Senato). (106).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Liquidazione della Gestione raggruppamenti autocarri ».

La IV Commissione (Finanze e tesoro) ha espresso parere favorevole.

Il Ministro del tesoro, inoltre, mi ha fatto pervenire in data di ieri la seguente lettera: « Illustrissimo Presidente, la Commissione finanze e tesoro, nella riunione di ieri, in sede consultiva, ha espresso — com'è noto — il proprio avviso favorevole sul provvedimento della G.R.A. (atto n. 3106).

Dall'approvazione di detto disegno di legge dipende la definitiva soluzione dell'annoso problema concernente la messa in liquidazione della Gestione raggruppamenti autocarri e conseguente sistemazione del relativo personale nell'Amministrazione dello Stato.

Sono, quindi, a pregarla di un suo cortese interessamento perché il provvedimento di cui trattasi abbia corso con l'urgenza possibile in modo da consentire il compimento dell'iter parlamentare nella volgente legislatura.

Cordiali saluti.

« MEDICI ».

L'onorevole Troisi ha facoltà di svolgere la relazione.

TROISI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, il disegno di legge sottoposto all'esame della Commissione tende a risolvere in modo soddisfacente, conciliando sia le esigenze economiche che quelle sociali, il grave problema della Gestione raggruppamenti autocarri che si trascina ormai da oltre un quinquennio. Com'è noto, tale Gestione, che fu riconosciuta giuridicamente con decreto legislativo 13 aprile 1948, n. 321, il quale le conferì il carattere di azienda autonoma dipendente dal Ministero dei trasporti e sottoposta alla vigilanza e al

controllo del Ministero del tesoro, ebbe il compito di gestire, per l'effettuazione di trasporti di pubblica utilità e per conto di privati, il parco automobilistico costituito dai Centri autocarri (*Truck Pools*) istituiti a suo tempo dall'Amministrazione alleata per le necessità delle popolazioni civili, e, dalla stessa Amministrazione, ceduti successivamente al Governo italiano.

Al momento della cessione, avvenuta fra il luglio ed il settembre 1945, la situazione degli impianti era la seguente: n. 3658 automezzi dei quali soltanto n. 2253 in stato di relativa efficienza data la usura dell'impiego bellico: n. 32 Centri autocarri già costituiti o in corso di costituzione con una sistemazione però molto precaria e provvisoria (essi infatti erano rappresentati da aree pubbliche mal recintate da reticolato), n. 4004 unità di personale, di cui 3.191 salariati e 813 impiegati, tutti assunti però senza un adeguato esame dei necessari requisiti. Come è facile, quindi, intuire, la G.R.A. ebbe ad affrontare, dopo la sua costituzione, tutti i problemi fondamentali: materiale, locali, personale. Il materiale rotabile avuto in consegna dagli Alleati era, nella quasi totalità costituito da automezzi a benzina, di portata limitata e, quindi, d'impiego sempre più antieconomico mano a mano che aumentava il prezzo dei carburanti. Fu perciò necessario migliorare il parco sia qualitativamente che quantitativamente: con l'istituzione di officine capaci di effettuare qualsiasi lavorazione e tutte le riparazioni occorrenti, e con il miglioramento del personale, miglioramento che ha permesso, in conseguenza, una sensibile riduzione del numero dei dipendenti stessi.

Nel corso degli anni c'è stato qualche tentativo di trasformazione relativo a questa azienda nata da circostanze di carattere eccezionale, a causa della rete ferroviaria presso che distrutta per gli eventi bellici, quale sussidio dell'esercizio ferroviario, per trasporti terminali ed integrativi. Il primo tentativo di sistemazione, operato con il disegno di legge n. 151 presentato al Senato della Repubblica, venne meno, però, sul nascere. Si è pertanto arrivati alla soluzione definitiva, che si inquadra nel problema della liquidazione degli Enti superflui disposta con la legge 4 dicembre 1955, n. 1404. Considerato il travolgente sviluppo che hanno avuto nel volgere di questi anni i trasporti su strada, la liquidazione di questa azienda, cronicamente passiva, s'imponeva senz'altro. Di qui l'origine del provvedimento in esame che pone le norme basilari da osservare ed attuare.

La liquidazione della G.R.A. comporta per prima cosa la cessazione del rapporto d'impiego o di lavoro del personale dipendente a partire dalla fine del terzo mese successivo a quello della data di entrata in vigore della legge. Per il personale in servizio a detta data, il cui rapporto ebbe inizio anteriormente al 28 febbraio 1957 dovrà essere provveduto in parte con una nuova sistemazione in altro organo dell'Amministrazione statale. La data del 28 febbraio 1957 è la stessa accolta dall'altro provvedimento relativo alla sistemazione di 190 unità lavorative (di cui 82 proprio della Gestione raggruppamenti autocarri medesima) distaccate nella posizione di comando all'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Con la cessazione del rapporto d'impiego o di lavoro (terzo mese successivo alla entrata in vigore della legge), esaurito così il periodo di preavviso spettante, avrà luogo la liquidazione secondo le vigenti norme legislative o contrattuali. Una aliquota dei dipendenti potrà essere trattenuta in servizio per le esigenze della gestione di liquidazione. A favore di coloro che non conseguiranno l'assunzione alle dipendente dello Stato, in altri settori, quali l'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, le ferrovie dello Stato, viene stabilita una indennità integrativa, di carattere straordinario, e d'importo pari a tre mensilità dell'ultima retribuzione complessiva percepita. Questo criterio è fissato dall'articolo 12 della citata legge 4 dicembre 1956, n. 1404.

Inoltre, il personale non assunto alle dipendenze dello Stato, ma lasciato ancora in servizio per le esigenze della liquidazione, avrà computato agli effetti della indennità spettantegli per la cessazione del rapporto, anche il periodo di tempo occorrente per questo maggior servizio.

Il personale in possesso dei requisiti necessari (articolo 4 del provvedimento) viene dunque assorbito dall'Ispettorato della motorizzazione civile e dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, nei limiti numerici e per le singole categorie e qualifiche come indicato dall'allegata tabella. Nel complesso potranno essere assorbiti numero 556 unità. Tale personale viene collocato nei ruoli speciali transitori, ora definiti aggiunti, e, con l'articolo 5, si stabiliscono le norme atte a parificarlo con quello statale.

La quasi totalità del personale dipendente potrà, pertanto, essere sistemata, uscendo dall'attuale stato d'incertezza, ed io ho ricevuto numerose sollecitazioni, anche telegrafiche, da

parte degli interessati, per la più sollecita approvazione del provvedimento. Ho esaminato con la dovuta attenzione i voti formulati in un Convegno svoltosi a Bologna nell'agosto scorso ed il testo degli emendamenti che alcuni onorevoli colleghi intenderebbero proporre; ritengo tuttavia che si debba approvare il testo trasmessoci dal Senato senza frapporre altri indugi, ovviando così, decisamente, alle incertezze che potrebbero derivare da un rinvio del provvedimento all'altro ramo del Parlamento. Tutt'al più, penso che gli emendamenti potrebbero essere concretati in un ordine del giorno per raccomandare al Governo talune necessità ed esigenze in sede di esecuzione.

Propongo, pertanto, l'approvazione del disegno di legge nel testo pervenuto dal Senato.

PRESIDENTE. Prima di dare inizio alla discussione generale mi sia consentito di manifestare il senso di sorpresa da me provato di fronte all'opposizione manifestata da alcuni onorevoli colleghi in occasione di conversazioni private. Confesso di non aver capito i motivi che indurrebbero alla non approvazione del disegno di legge, visto che gli interessati stessi la desiderano e la invocano prontamente. Anche a me sono infatti pervenuti numerosi telegrammi di sollecitazione ed ho perfino parlato con commissioni miste di dipendenti della G.R.A., venute appositamente a supplicare l'approvazione del provvedimento. In definitiva, come ha opportunamente rilevato il relatore, il disegno di legge tende a risolvere una situazione divenuta ormai insostenibile, senza danneggiare il personale interessato, in quanto prevede per esso il ricollocamento quasi totale.

Dichiaro aperta la discussione generale.

JACOPONI. Mi sia consentito dire anzitutto che se l'onorevole Presidente e il relatore hanno ricevuto telegrammi vari di sollecitazione, io, a mia volta, ho ricevuto non solo telegrammi ma numerosi ordini del giorno approvati dalle assemblee dei dipendenti di vari autoparchi della G.R.A. Me ne sono pervenuti da Mestre, Milano, Bologna, Como, Modena, Verona, Ferrara, Rovigo, Padova. E che cosa si chiede in essi? Poiché si prevede che, salvo qualche raccomandato, la stragrande maggioranza dei dipendenti della G.R.A. non verrà assunta alle dipendenze del Ministero dei trasporti o dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato — e ciò per vari motivi di ordine professionale, politico, di salute, o di età, per cui si dirà che non esistono i necessari requisiti per il trasferimento — si

desidera che al disegno di legge, approvato dal Senato, vengano apportate da parte nostra tutte quelle modifiche atte a tutelare i diritti di questa categoria di lavoratori che da oltre un decennio presta l'apprezzabile servizio che tutti conosciamo.

Da diversi anni la G.R.A. vive in regime commissariale ed i vari Ministri dei trasporti, che in questo periodo si sono succeduti, hanno presentato disegni di legge intesi sia allo scioglimento che alla sistemazione dell'azienda. La stampa, nel frattempo, più o meno interessata ha condotto una campagna denigratoria ed offensiva, citando dati spesso inesatti, senza obiettivamente esporre i motivi reali che hanno portato la G.R.A. nella attuale situazione economica. L'ultimo disegno di legge è quello in esame, recante il n. 3106, presentato dal Ministro Medici, dopo che altri provvedimenti predisposti dal Ministro dei trasporti, prima per la liquidazione e poi per la riorganizzazione dell'azienda, vennero ritirati inaspettatamente e senza alcun motivo.

Tale disegno di legge, ammettendo come scontata la liquidazione della G.R.A., investe il problema della sistemazione del personale, subordinandola però al possesso del titolo di studio e degli altri requisiti previsti per le assunzioni fra il personale statale non di ruolo. A parte il fatto che in sede di discussione del precedente disegno di legge n. 151 era stata ravvisata l'impossibilità di assorbimento dei dipendenti della G.R.A. da parte dell'Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione (I.G.M.C.T.C.) e delle ferrovie dello Stato, causa la eccedenza del loro stesso personale, c'è da osservare che fra l'elemento impiegatizio della G.R.A. pochi sono quelli in possesso di laurea o di diploma e in grado quindi di poter chiedere il passaggio in categorie adeguate dell'I.G.M.C.T.C.; la maggioranza dovrebbe infatti essere inquadrata fra gli avventizi di IV categoria. Il personale salariato poi è composto nella quasi totalità di specialisti, cioè di autotrenisti, nessuno dei quali in possesso di licenza di scuola media, molti anzi, con la sola licenza di terza elementare; in conseguenza: esclusione per detto personale dai posti di aiuto macchinista o capotecnico ed eventuale impiego per semplice lavoro di manovali, cantonieri, operai.

Se si aggiungono le condizioni di salute e di età, poiché nella assunzione non si tiene calcolo del periodo di lavoro compiuto presso la G.R.A. (circa 12-13 anni), ed in più la certezza di inevitabile trasferimento, specie per i dipendenti degli impianti che non sono sedi

di compartimento o degli uffici dell'I.G.M.C.T.C., si vede come in definitiva il disegno di legge consenta una sistemazione vantaggiosa soltanto ad una ventina d'impiegati laureati o diplomati; per gli altri, specie per i salariati, ci sarà sempre, come minimo, lo svantaggio del trasferimento per cui molti si troveranno anche nella impossibilità di accettare la nuova sistemazione.

Per coloro che non intendessero avanzare domanda di assunzione presso i due enti statali citati, il disegno di legge prevede una liquidazione integrativa pari a tre mensilità di stipendio per gli impiegati ed a 90 giorni di paga per i salariati, e ciò contrariamente a quanto sinora attuato per lo sfollamento volontario del personale statale, al quale è stato sempre corrisposto un trattamento doppio.

Inoltre, il provvedimento non prevede l'immediato pagamento dell'importo della liquidazione, e neppure la possibilità di prelievo dei mezzi messi in liquidazione. Dopo le considerazioni fatte si rileva che solo con la vita della G.R.A. i settecento dipendenti interessati possono serenamente guardare all'avvenire. E non è assolutamente vero che la vita della G.R.A. possa rappresentare uno scandalo, una rovina economica, uno sperpero del pubblico denaro, come non è assolutamente vero che la G.R.A. non abbia o non possa svolgere compiti della massima importanza.

Sulla situazione economica della gestione, il senatore Canevari, nella sua relazione sul disegno di legge n. 151 A. è stato molto chiaro e preciso citando tutti i dati possibili, dati che si trovano agli atti della VIII Commissione del Senato. Il passivo esistente è dovuto, quasi unicamente, al costo del personale che per motivi di varia natura non si poteva licenziare, costo che ha assorbito le seguenti percentuali degli introiti dei diversi esercizi: il 67 per cento nel 1947, l'80 per cento nel 1948, l'85 per cento nel 1949, il 76 per cento negli esercizi 1950, 1951 e 1952, il 73 per cento nel 1953, scendendo progressivamente fino al 46 per cento nel 1956. Tenuto conto che lo Stato non è mai intervenuto per sanare i passivi annuali, la gestione ha dovuto ricorrere a prestiti bancari per cui anche gli interessi passivi incidono ora in maniera rilevante sul bilancio.

Malgrado questa difficile situazione economica e la campagna demigratoria sferrata contro la G.R.A., per la buona volontà di tutti i dipendenti gli ultimi esercizi hanno dato risultati soddisfacenti e tali da dimostrare che la messa in liquidazione della gestione rappresenterebbe per lo Stato un'operazione

antieconomica. Circa i compiti della G.R.A., faccio rilevare che, se è vero che parte di essi si sono esauriti, altri ne sono sorti; basta citare il compito di integrazione e di completamento dei trasporti effettuati dalle ferrovie dello Stato; l'esecuzione in proprio o sotto la propria direzione e coordinamento del trasporto di merci per conto delle Amministrazioni dello Stato o degli enti controllati dallo Stato così che i vari trasportatori privati, specie i padroncini, non abbiano ad essere alla mercé dei grandi trasportatori o delle agenzie di trasporti che sanno sfruttarli in modo immorale; l'assicurazione del funzionamento dei trasporti di interesse pubblico nei casi di emergenza. E nulla potrebbero obiettare le grandi aziende di trasporti sull'esistenza della G.R.A. la quale con la sua riorganizzazione potrebbe rappresentare al massimo il 5 per cento del trasporto su strada, percentuale, come si vede, atta a garantire allo Stato una sicurezza di lavoro senza recar danno ai trasporti privati. E si può aggiungere che il possedere una organizzazione di trasporti su strada rappresenta sempre per il Governo una forza non trascurabile in caso di necessità.

Tenuto conto che l'I.G.M.C.T.C. ed in particolare le ferrovie dello Stato hanno esuberanza di personale, l'immissione di queste 700 unità verrebbe a gravare i due enti di una spesa annua aggirantesi sui 350 milioni. Ora, posto che il passivo annuo della G.R.A. nella tragica situazione già esposta si aggira sui 100 milioni, anche basandosi sui dati odierni, cioè nel caso più pessimistico, si rileva che la sua liquidazione non potrebbe che risultare antieconomica anche per l'avvenire. Se tuttavia la mia esposizione non risultasse convincente o se motivi di altra natura consigliassero il Governo a liquidare ugualmente la G.R.A., il disegno di legge dovrebbe essere tale da garantire al personale, che da oltre dieci anni presta la sua opera, una sicura ed adeguata sistemazione.

In questo secondo, non auspicato caso, al disegno di legge in esame dovrebbero essere apportate le seguenti modifiche: 1°) passaggio automatico di tutto il personale, che ne faccia richiesta, alla dipendenza delle Amministrazioni dello Stato, nelle località di residenza, tenuto conto delle mansioni svolte presso la G.R.A. e con anzianità pari alla data di assunzione alla gestione; 2°) per coloro che non intendessero fare richiesta di assunzione presso le amministrazioni dello Stato, portare la liquidazione integrativa da 3 a 6 mensilità dello stipendio e relativi emolumenti se trattasi di impiegati, e da 90 a 180 giornate di

LEGISLATURA II — OTTAVA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 OTTOBRE 1957

paga se trattasi di personale salariato, 3°) contemporaneamente alla approvazione della legge, provvedere allo stanziamento dei fondi per la liquidazione del personale, in modo che questa venga corrisposta all'atto della risoluzione del rapporto di lavoro; 4°) cessione degli automezzi con licenza trasporto merci per conto terzi e materiale, a trattativa privata, in base alle stime, come previsto dall'articolo 10 della legge 4 dicembre 1956, n. 1404, ai dipendenti od associazioni di dipendenti che intendano continuare l'attività dei trasporti.

Ecco quanto si chiede per il personale della G.R.A., certi della comprensione di coloro che hanno la responsabilità di decidere sull'avvenire di settecento capi famiglia.

ZANIBELLI. Innanzi tutto desidero dare atto al Ministro dei trasporti di aver tenuto presente, nel formulare questo disegno di legge d'intesa con il Ministro del tesoro, la posizione del personale dipendente dalla G.R.A. onde evitare che al medesimo, dalla liquidazione della Gestione, derivasse un danno di natura economica veramente preoccupante. È ovvio che dobbiamo considerare nella giusta luce tutto ciò, tenendo anche presente quanto la Camera dei deputati ebbe ad esprimere fin dal novembre scorso, durante la discussione di quella che poi divenne la legge 4 dicembre 1956, in ordine alla situazione di tutte le gestioni passive che lo Stato sta trascinando a proprio carico da parecchi anni. Evito di tornare a ribadire in questa sede i concetti che in quella circostanza furono espressi, e da altri e da me; dico solo che è noto a tutti come da parecchio tempo la G.R.A. sta dibattendosi fra infinite difficoltà, con grande preoccupazione di coloro che ne hanno la responsabilità amministrativa e di quelli che sono alle sue dipendenze per lavoro. Ne sono prova i diversi interventi che le stesse organizzazioni di categoria hanno svolto non appena si è arrivati a non avere la possibilità di liquidare le competenze al personale, momenti questi di enorme disagio, sui quali non desidero ritornare e che sono documentati dalle cifre a suo tempo esposte. Sono pertanto del parere che sia stata una buona cosa l'aver presentato il disegno di legge in esame, come pure sono dell'avviso che sia interesse di tutti il contribuire ad una pronta sua approvazione. Con questo non intendo dire che non debbano essere proposti quegli emendamenti che possano tendere alla riduzione dei danni al personale.

Prendo atto infatti che esiste veramente una discordanza di opinioni nell'ambito del

personale stesso. Chi ha dinanzi a sé una posizione tranquilla e la possibilità di una sistemazione definitiva, chiede evidentemente la immediata approvazione del provvedimento, chi, invece, teme che dalla sua approvazione possa derivare un periodo di disagio e di difficoltà, aspira evidentemente a che tutto continui nel modo attuale. Si potrebbe pertanto arrivare alla approvazione del disegno di legge con alcune indispensabili cautele. E vorrei proprio che non si insistesse sul fatto che trattasi di un provvedimento già approvato dall'altro ramo del Parlamento perché in questo modo andremmo a mutilare ogni nostra possibilità di discussione serena sulla materia.

Ho dato dianzi atto al Ministro della buona volontà rivelata e della cura posta nel far sì che la posizione del personale dipendente dalla G.R.A. non venga danneggiata. Debbo tuttavia osservare che nell'articolo del provvedimento relativo al passaggio del personale dalla G.R.A. alle dipendenze del Ministero dei trasporti, egli avrebbe dovuto impegnare non solo l'Amministrazione dei trasporti, ma anche le altre amministrazioni dello Stato nelle quali esistono dei servizi che possono essere benissimo espletati dal personale attualmente dipendente dalla G.R.A. Quindi, pur rimanendo valida l'impostazione data all'articolo 3 e successivi del disegno di legge, ritengo opportuna l'introduzione di un emendamento atto a prevedere l'assunzione, anche da parte delle altre amministrazioni statali, del personale dipendente dalla G.R.A. onde garantire sempre più ad esso la continuazione di una attività lavorativa.

Per quanto riguarda il trattamento di liquidazione al personale licenziato dalla G.R.A., il quale non sarà riassunto dalle amministrazioni statali, debbo osservare che esso è assolutamente inadeguato. Comprendo senz'altro che un aumento della misura del trattamento di liquidazione per detti dipendenti, specie considerando che si tratta di migliorare con una nuova legge quanto è stato già previsto da una legge precedente, possa far nascere parecchie perplessità. Ascolterò quindi quali saranno le obiezioni del Governo, ma intanto desidero fare osservare che la richiesta di miglioramento, quale apparirà dalla presentazione di un secondo emendamento, non rappresenterà che una minima cosa nei confronti delle indicazioni fornite allo stesso scopo dalle organizzazioni sindacali cui fanno capo i dipendenti della G.R.A.

Per concludere, ritengo che sia opportuno anche un articolo aggiuntivo da inserire nel disegno di legge. Ed a tal proposito è bene

parlare con molta franchezza fra noi, per esaminare a fondo la situazione. Possono esserci dei dipendenti che intendano continuare in forma cooperativa o in proprio l'esercizio, o meglio l'attività dei trasporti con autocarri. Ora, comprendo benissimo che esistono delle difficoltà per la concessione delle licenze per il trasporto di merci od altro, tuttavia mi rendo anche conto che, ormai, dopo tanti anni di servizio alle dipendenze della G.R.A. possono esservi degli elementi capaci, con un autocarro a disposizione, di trovare lavoro senza gravare così sul bilancio di nessuna amministrazione statale.

Questo particolare aspetto del problema merita, a mio avviso, di essere convenientemente approfondito; in tal modo noi daremo vita ad un complesso di iniziative private per mezzo delle quali chiunque, affrontando i rischi della concorrenza potrebbe trovare il modo di vivere.

Prima di finire, vorrei aggiungere anche un'altra considerazione.

Sono preoccupato perché la legge 4 dicembre 1956, n. 1404, stabilisce la possibilità di dare vita a delle gestioni di liquidazione e che il personale indispensabile per la gestione di liquidazione potrà essere trattenuto in servizio per un periodo massimo di un anno.

Ciò significa che era prevista la possibilità di dar vita a delle gestioni di liquidazione le quali provvedessero ad effettuare, entro il periodo massimo di un anno, la necessaria liquidazione.

È, purtroppo, accaduto che nel disegno di legge in esame non è stato fissato questo pe-

riodo di un anno così che si darà vita ad una gestione di liquidazione che durerà chissà quanto tempo. Ci vorranno degli anni per vendere questi pochi camion.

I necessari chiarimenti potranno forse farci riesaminare i concetti che sono venute esponendo, ma fino a che questi chiarimenti non saranno venuti intendo sostenerli.

ANGELINI, *Ministro dei trasporti*. Ritengo di dover informare la Commissione che, di fronte agli atti esecutivi già in corso contro la G.R.A. e di fronte ai gravi oneri giornalieri, non si esclude la necessità, per la salvaguardia degli interessi dello Stato, di dover ritirare il disegno di legge in esame e procedere alla liquidazione della G.R.A. con le norme previste dalla legge per la liquidazione degli Enti superflui.

PRESIDENTE. Pur rendendomi conto delle ragioni esposte dal Ministro, gli rivolgo l'invito di evitare il ritiro del disegno di legge, essendo convinto che, dopo sereno esame della questione, si raggiungerà il necessario accordo per arrivare all'approvazione del disegno di legge.

Poiché è iniziata la seduta dell'Assemblea, rinvio il seguito della discussione alla prossima seduta.

La seduta termina alle 10.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI