

COMMISSIONI RIUNITE

TRASPORTI (X) - LAVORO (XIII)

VII.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 3 OTTOBRE 1962

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA X COMMISSIONE SPATARO

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione e rinvio</i>):	
Regolamentazione delle assuntorie nelle ferro-tramvie esercitate in regime di concessione. (544)	43
PRESIDENTE	43, 45, 47, 48
BUTTÈ, <i>Relatore per la XIII Commissione</i>	43, 46, 47
ANGRISANI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	44
CALVI, <i>Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale</i>	44, 48
SCALIA VITO	45, 47
MAZZONI	45
MARCHESI	45
REPOSSI	47

La seduta comincia alle 10,30.

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

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che rispettivamente per la X e la XIII Commissione sono in congedo i deputati Basile e Romano Bartolomeo.

Seguito della discussione del disegno di legge: Regolamentazione delle assuntorie nelle ferrotramvie esercitate in regime di concessione (544).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: «Regolamentazione delle assuntorie nelle ferrotramvie esercitate in regime di concessione».

L'onorevole Buttè, relatore per la XIII Commissione, ha facoltà di riferire.

BUTTÈ, *Relatore per la XIII Commissione*. Già in precedenza, su indicazioni della Commissione Lavoro, avevo fatto delle dichiarazioni che sotto un certo aspetto avevano un carattere esplosivo. Le dichiarazioni, in sostanza, volevano sottolineare il fatto che io non avrei fatto una relazione sulla base del giudizio espresso dalla Commissione Lavoro, in riferimento alla legge sugli appalti. Ho sostenuto allora, e sostengo ancora oggi, che con la legge sugli appalti il disegno di legge oggi in esame non ha ragione di esistere. Nel corso della precedente discussione chiesi al Governo di esprimere il suo punto di vista anche sotto l'aspetto giuridico e a questo punto, come gli onorevoli colleghi ricorderanno, fu sospesa la discussione della legge. Debbo dire che anche le organizzazioni sindacali autotramviari sono contrarie a una regolamentazione di questo tipo che consacra all'infinito l'istituto delle assuntorie con tutte le conseguenze. Va sottolineato anche il fatto che

oltre a motivi di ordine pratico che si oppongono all'approvazione di questa legge (come quello di volere in effetti riorganizzare le assuntorie con una serie di benefici e creando quindi determinate situazioni abnormi) ve ne sono altri di ordine giuridico. Ci sono stati anche dei pareri del Consiglio di Stato — che però non mi convincono — in cui si sono affermate delle obiezioni in linea di diritto su questo disegno di legge. I colleghi della Commissione ricorderanno sicuramente la lunga preparazione e la difficile elaborazione della legge sugli appalti. Quindi, anche in rapporto a determinate situazioni create appunto da questa legge, ritengo opportuno, prima di entrare nel merito del disegno di legge oggi al nostro esame, richiamare l'attenzione degli onorevoli colleghi sulla inutilità di varare un provvedimento che contrasta con quello che è il disposto della legge sugli appalti.

ANGRISANI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Onorevoli colleghi, indubbiamente la situazione è molto difficile. Già in una recente occasione, l'onorevole Relatore disse che il problema delle assuntorie era stato esaurito dalla legge sugli appalti. Accettando la tesi del Relatore in cui si dice che le assuntorie debbono essere disciplinate direttamente da questa legge, si viene a stabilire che le aziende che hanno in concessione queste ferrovie saranno aggravate nella spesa di esercizio e quindi questo aggravio andrà a cadere sulle spalle dello Stato.

Ora noi ci troviamo di fronte a questo principio: la Commissione è chiamata a discutere un disegno di legge che tende a far gravare queste spese sulle assuntorie. Il disegno di legge infatti dice presso a poco questo: incominciamo intanto a dare qualcosa di più all'assuntore. Si tratta insomma di un inizio, di un passo avanti nel riconoscimento di alcuni diritti abrogati drasticamente, costi quel che costi.

CALVI, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. Se questo provvedimento fosse stato approvato prima di quello sugli appalti della mano d'opera sarebbe ormai cosa fatta e ben definita. Oggi, invece, viene a scontrarsi con quella legge, e in effetti debbo dire che specie all'articolo 1 contiene parola per parola dei concetti che sono già espressi nella legge sugli appalti. È difficile dire che cosa deve essere assunto e non può essere appaltato e viceversa. Però sono intervenuti dei pareri del Consiglio di Stato e qualche sentenza a fare un po' di luce sulla intricata questione. Si dice che questo non è un appalto ma un contratto d'opera. Perché con-

tratto d'opera? Perché non c'è un rischio. L'appalto comporta sempre da parte del gestore un rischio personale.

Nella assuntoria non c'è infatti rischio industriale e commerciale perché se la assuntoria non va bene si rompe il contratto e l'assuntore se ne va, licenziato, analogamente a un qualsiasi dipendente.

Si dice anche che è un rapporto personale perché è proprio un rapporto tra la persona e l'appaltante, e solo eccezionalmente si dovrebbe avere a che fare con dei coadiutori. Né vale l'argomento che l'assuntore si avvale, per i servizi, della moglie e del bambino, perché il rapporto è sempre personale in quanto responsabile è l'assuntore e basta. Anche qui si fa l'affermazione che non c'è rischio e che si tratta di un rapporto personale. Alla fine si finisce per dire che è un rapporto *sui generis*, cioè non è appalto e non si può dire che sia vero contratto d'opera per quanto generalmente si propenda per questa ultima definizione.

Il Ministero del lavoro di fronte a queste considerazioni, esaminate anche dal Consiglio di Stato, deve assumere una posizione propria. Per esperienza personale debbo dire che al ministero giungono spesso invocazioni disperate soprattutto dalla Sardegna e dalla Sicilia che invitano a fare qualcosa nel settore. Il ministero di fronte a questi pareri, di fronte alle polemiche che il problema ha suscitato e di fronte alle invocazioni, è venuto nella decisione di considerare le assuntorie un contratto d'opera. Tutto sommato non è che questa legge si troverebbe proprio in contrasto con la legge sugli appalti, perché è un rapporto *sui generis*. Tutto sommato la legge sugli appalti voleva dare una tutela a determinate categorie e la legge sulle assuntorie, similmente, si propone di dare una tutela. Il Ministero del lavoro dice: cominciamo quindi a dare questa tutela, attraverso questa legge.

C'è un solo pericolo, e riguarda l'avviso contrario dei sindacati i quali sono perplessi sugli effetti di questa legge; essi pensano infatti che il fenomeno, per loro già negativo, con questo strumento si allargherà ancora di più. Come rappresentante del Governo debbo esprimere il parere del ministero; e il ministero di fronte agli inconvenienti lamentati, messi sulla bilancia gli aspetti negativi e quelli positivi, ha ritenuto utile procedere nell'iter di questo disegno di legge. Tenuto presente tutto ciò che è emerso finora, è necessario che da parte nostra ci si preoccupi di eliminare tutti gli inconvenienti, derivanti in

III LEGISLATURA — COMMISS. RIUNITE (TRASPORTI — LAVORO) — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1962

gran misura dal fatto che questa categoria non ha mai avuto una tutela e continua a non averla.

PRESIDENTE. Ringrazio i rappresentanti del Governo delle loro dichiarazioni. Nel ricordare che il relatore per la X Commissione, onorevole Colasanto, non può essere presente a questa riunione, informo che il Ministero dei trasporti, nel sollecitare l'esame di questo disegno di legge (ho ricevuto anche telegrammi di sollecito a nome di assuntori da ogni parte d'Italia) ha scritto alla Commissione che le perplessità sorte circa le eventuali incompatibilità del provvedimento con le disposizioni della legge 23 ottobre 1960, n. 1369, sugli appalti, sono state fugate, almeno per quanto riguarda il punto di vista governativo.

Per quanto riguarda il prosieguo della discussione, mi rimetto alle Commissioni.

Se gli onorevoli colleghi desiderano prendere la parola sulla relazione, non ho difficoltà; altrimenti potremo rinviare la seduta al 10 ottobre prossimo, e in quell'occasione discuteremo anche l'altro provvedimento, sollecitato da alcuni colleghi della X Commissione, riguardante la previdenza marinara, che deve essere esaminato dalle due Commissioni riunite.

SCALIA VITO. La definizione di questa regolamentazione è resa urgente e necessaria anche dal fatto che la categoria di cui ci stiamo occupando rimane priva di tutela.

In questo campo anche io, riflettendo l'opinione del mio sindacato, non mi dichiaro troppo convinto del fatto che la legge n. 1369 non possa applicarsi. Però siccome il nostro Stato si articola attraverso organi è evidente che, di fronte ad un pronunciamento del Consiglio di Stato, ogni discussione viene a cessare. Io personalmente non ho preso visione di questo parere, e sarebbe utile procurarlo; comunque, se così stanno le cose, tra l'ottimo e niente preferisco il bene, nel senso che sono del parere che occorra trovare un punto di accordo. E poiché il Sottosegretario Calvi ha espresso la preoccupazione dei sindacati, i quali si trovano tutti su posizioni omogenee nella negativa (nel senso che non vogliono che si approvi il disegno di legge n. 544), io farei una proposta aggiuntiva: non diamo luogo a scambi di idee fino al 10 ottobre; ma il Ministero del lavoro e quello dei trasporti — meglio il primo — potrebbero riunire tutte le organizzazioni sindacali presso il ministero stesso (e potrebbe esserne iniziatore lo stesso Sottosegretario Calvi), per cercare di rimuovere gli ostacoli obiettivi che stanno fuori di noi e nello stesso tempo i sindacati potrebbero suggerire come

il disegno di legge dovrebbe essere articolato e modificato.

In questa ipotesi ritrovandoci qui il giorno 10 dopo gli incontri preliminari da parte dei sindacati, potremmo trovare un testo nuovo tale da soddisfare anche le esigenze dei sindacati. Naturalmente il Sottosegretario Calvi potrebbe mantenere il collegamento con il Ministero dei trasporti per avere anche il consenso di quest'ultimo. Così il giorno 10 ci potremmo limitare a discutere a nostra volta per recepire la sostanza e deliberare sul frutto dell'accordo.

Perché altrimenti sono convinto che il giorno 10 ci troveremo un'altra volta di fronte agli stessi ostacoli.

Quando il Sottosegretario parla di responsabilità non si riferisce evidentemente ai particolari. In alcuni casi si tratta di un compenso mensile di 20 mila lire e solo nella ferrovia Circumetnea si contano vari incidenti negli ultimi sei mesi; ma si tratta di persone che prestano la loro opera per un compenso ripeto di 20 mila lire. Personalmente debbo dire che sono presidente di un Mutuo soccorso che provvede straordinariamente all'assistenza mutualistica di questi poveri disgraziati che quando si ammalano non possono usufruire di nessuna assistenza. Per i motivi che ho detto e per il carattere di urgenza che il provvedimento riveste riterrei opportuno che alla prossima seduta si potesse discutere su un testo nuovo, elaborato in questi giorni che ci separano dalla prossima convocazione.

Per quanto riguarda la elaborazione del nuovo testo devo dire che la prima preoccupazione è quella inerente alla legge sugli appalti e quindi alla eventuale possibilità di una cessazione delle evasioni che con quella legge si cerca in ogni modo di obliare. La seconda preoccupazione riguarda coloro i quali cercano di evadere da quelle norme legislative attraverso le quali si cercò di tutelare le condizioni dei lavoratori precedentemente sotto le ditte appaltanti. In questo senso a me sembra opportuno tener conto del parere del Consiglio di Stato, che è stato citato, perché in realtà una decisione del corpo legislativo acquisterebbe un significato che oltrepassa quello stesso giudizio nel merito.

MAZZONI. Condivido la proposta fatta dall'onorevole Scalia di riunire i rappresentanti delle categorie dei lavoratori i quali potrebbero ricevere un danno notevole, da questa legge, in tutti i settori che la legge sugli appalti tutelava.

MARCHESI. Onorevoli colleghi, ho una grave preoccupazione in merito alla discus-

III LEGISLATURA — COMMISS. RIUNITE (TRASPORTI — LAVORO) — SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 1962

sione fin qui svoltasi. La preoccupazione nasce fondamentalmente dalla acquiescenza che qui mi pare si manifesti verso decisioni prese dalla Magistratura, dal Consiglio di Stato e da pareri e sentenze espresse in questi ultimi tempi in merito alla legge sugli appalti.

La situazione delle assuntorie è estremamente grave. Il Sottosegretario Calvi ha parlato di contratto d'opera, di rapporto personale, di rapporto *sui generis*, ma la verità è che gli assuntori non hanno neppure un istituto giuridico che possa essere preso in esame. Ora nasce anche la preoccupazione dovuta alla acquiescenza che, ripeto, si manifesta nei confronti degli organi giurisprudenziali. C'è anche l'istituto della interpretazione autentica delle leggi e mostrare acquiescenza verso il Consiglio di Stato significa abdicare a quello che è il nostro potere di interpretare autenticamente la legge sugli appalti. Vogliamo noi rinunciare a questo potere?

L'interpretazione che noi dobbiamo dare alla legge è questa: intendiamo dare determinate garanzie agli assuntori. Questo è un altro aspetto del problema perché in primo luogo io voglio sottolineare l'esigenza che il Parlamento di fronte alla legge sugli appalti la interpreti autenticamente e dica quello che voleva effettivamente dire con quel provvedimento. Per quanto riguarda la posizione particolare di questi assuntori, si è detto che il problema comporta un aumento delle spese di esercizio delle concessioni e quindi praticamente lo Stato dovrebbe sopportare l'onere delle facilitazioni e delle agevolazioni che verrebbero concesse alla categoria. Per gli assuntori delle ferrovie dello Stato si è dato luogo a un provvedimento interlocutorio, ma non sono stati effettivamente sistemati e noi abbiamo anche come obiettivo la sistemazione organica degli assuntori delle ferrovie dello Stato.

Secondo me in questo momento agli assuntori delle concessionarie dovrebbe essere garantito almeno il trattamento che è stato garantito fino a questo momento agli assuntori delle ferrovie dello Stato perché non c'è motivo che ai primi sia riservato un trattamento diverso. Il parere che intendiamo esprimere è quindi il seguente: prendere come paragone, come modello, la legge che oggi disciplina lo stato giuridico degli assuntori delle ferrovie dello Stato. Potrebbe essere quindi un provvedimento interlocutorio in attesa che venga definita la interpretazione della legge sugli appalti.

BUTTE, *Relatore per la XIII Commissione*. Vorrei semplicemente riferirmi a quella

che è stata la lunga elaborazione della legge sugli appalti i cui obiettivi erano questi: ogni società, ogni organizzazione aziendale che ha uno scopo sociale deve organizzarsi in modo da raggiungere i fini suoi propri. Così non facendo si verrebbe meno a quello che è il preciso scopo di una organizzazione. Tuttavia per quanto riguarda la rappresentazione di queste ditte l'esemplificazione non ha limiti. Abbiamo trovato a Prato delle ditte che erano rappresentate semplicemente dal proprietario e da un ispettore. Per citare i telefoni abbiamo constatato che molti addetti in pratica non avevano un rapporto di lavoro. Così pure è complessa la figura dell'imprenditore privato. L'onorevole Scalia accennava alla responsabilità e a quelle che sono le conseguenze di una situazione disastrosa. Voglio ricordare qui la ben nota situazione della Ferrovia Nord di Milano. Ad un certo momento tutto era in appalto, addirittura la sorveglianza e lo smistamento. La situazione presso a poco è questa: l'assuntore viene chiamato, gli si prospetta una certa situazione (ad esempio la distribuzione dei biglietti, la sorveglianza, lo scarico delle merci) magari dicendogli che in quella stazione passano solamente quattro treni. Una situazione quindi che l'assuntore accetta subito e poi si accorge che i treni sono sì quattro però passano a distanza di molte ore e nelle più svariate ore del giorno e della notte, con la conseguenza che deve stare sul lavoro anche 24 ore. Da qui sorge la necessità di cedere alcuni servizi, come quello delle merci che necessita di un facchino, ecc., venendo meno alle disposizioni di un regolamento; si avvede inoltre l'assuntore che la gestione dei biglietti qualche volta è onerosa e via dicendo. Insomma si creano a volte delle situazioni addirittura insopportabili.

Quindi, è per ricondurre ad una disciplina vera e propria che è stata fatta la legge sugli appalti, la quale è applicabilissima; ma, trattandosi di materia molto complessa, si è data la delega al Governo.

Ora, anche sotto questo aspetto, se noi non riaffermiamo, come diceva l'onorevole Marchesi, la volontà autentica del legislatore, noi non risolveremo il problema delle assuntorie ma daremo adito ad una serie di ripercussioni in tutti gli altri settori. Io vorrei che, aderendo al suggerimento dell'onorevole Scalia, si esaminasse il problema anche con le organizzazioni sindacali ma che non venisse meno l'orientamento di applicare la legge sugli appalti; perché non è ammissibile che una legge non viene applicata solo per questioni di spesa. Non è certo un buon argomento, questo

della spesa; chi svolge una certa attività deve anche calcolarne i costi. Se, tenendo fermo questo orientamento, potremo anche ripiegare su una provvisorietà (nel senso che non venga consacrato il sistema della suddivisione delle assuntorie in cinque classi) in attesa di una regolamentazione applicativa della legge n. 1369, si possono creare le premesse per una più agevole sistemazione definitiva in un secondo tempo: sistemazione definitiva che secondo me può essere rappresentata solo da una assunzione vera e propria, in quanto si tratta di attività inerenti allo scopo sociale di tutte le organizzazioni aziendali.

REPOSSI. Dopo l'intervento dell'onorevole Buttè ci troviamo non solo al punto di partenza ma anche in un certo imbarazzo, tanto che lo stesso collega Buttè, sentendo la contraddittorietà fra la situazione di fatto e i propositi, propone che il provvedimento abbia un carattere di provvisorietà.

BUTTE, *Relatore per la XIII Commissione*. Questa è soltanto una proposta subordinata.

REPOSSI. Il Relatore afferma che la legge sugli appalti aveva lo scopo, almeno nello spirito del legislatore, di abolire la concessione di appalti per servizi continuativi, cioè per servizi rientranti nella normale attività dell'azienda; e ciò per evitare qualsiasi sfruttamento. Ora, se vogliamo stare strettamente alla legge sugli appalti, la figura dell'assuntore deve scomparire, perché la sua sola esistenza significa l'ammissione dell'appalto.

E allora è proprio qui la grossa questione: se la figura dell'assuntore deve scomparire, l'appalto diventa un servizio del quale l'assuntore è responsabile di fronte alla legge. Ma se accettiamo questa impostazione, ci troviamo in contraddizione con lo spirito della legge che abbiamo approvato. E per questo che penso di approvare un provvedimento che dia una regolamentazione comune, la quale aderisca allo spirito e alla volontà del legislatore. Sono d'accordo che il Parlamento è il primo interprete delle leggi che approva, però ritengo utile sentire il parere del Consiglio di Stato almeno sul piano giuridico.

PRESIDENTE. Quando il Parlamento si accorge che l'interpretazione di una legge non è conforme alla sua volontà può provvedere da sé ad eliminare ogni dubbio.

REPOSSI. Sono d'accordo; c'è soltanto il giudizio della Corte Costituzionale che prevale; tutti gli altri istituti valgono finché noi non diamo l'interpretazione autentica. Però credo che se potessimo avere in tempo utile

il parere del Consiglio di Stato questo ci gioverebbe per i suoi eventuali rilievi di ordine giuridico e interpretativo. Quindi sono d'accordo con la proposta Scalia; ma per poter continuare la discussione, non basta, come ha detto il Presidente, che secondo il Ministro tutti i timori riguardo alla legge sugli appalti siano stati fugati. In che modo sono stati fugati? Secondo me rimangono; e perciò se, secondo la legge sugli appalti, gli assuntori dovrebbero scomparire, approvando una legge per gli assuntori è evidente che questi non scompariranno.

PRESIDENTE. Vorrei precisare all'onorevole Scalia che non si è trattato di una sentenza da parte del Consiglio di Stato, ma di un parere consultivo, motivo per cui questo parere non è vincolante e quindi abbiamo ancora piena libertà, senza neanche dover ricorrere alla interpretazione della legge.

SCALIA VITO. Solo per chiarimento vorrei dire che, seppure unanimemente siamo d'accordo sull'incontro da realizzare, non abbiamo tuttavia bene identificato l'oggetto dell'incontro. Perché l'oggetto della discussione si è intanto allargato. Quando noi abbiamo considerata la opportunità di dare luogo all'applicazione della legge n. 1369, anche nel caso delle assuntorie, siamo partiti dall'ipotesi che si trattasse di appalti veri e propri e non di contratti d'opera. Su questo punto si è avuta una controversia. Ho avuto occasione di parlare con il Ministro dei trasporti il quale mi ha detto che il ministero, così come noi abbiamo la preoccupazione di una interpretazione estensiva nel caso in cui si approva la 544, il ministero, dicevo, ha la preoccupazione di una interpretazione estensiva nel caso si addivenga all'applicazione della 1369 alle assuntorie. È evidente che questo è un dilemma difficile a risolversi. Come prima cosa noi dovremmo ben definire il concetto di assuntoria.

Onorevoli colleghi, la legge che è al nostro esame parla di sessanta treni. Ma sessanta treni circolano in una grande stazione, senza contare che la legge parla di « minimo » di sessanta treni. Si può quindi arrivare anche a cento treni.

Dobbiamo quindi restringere, da questo punto, il concetto di assuntoria, per non sconfinare in un vero e proprio appalto.

In secondo luogo dovremmo fare un'altra cosa: la legge 1369 ha un suo meccanismo che scatta e allora in base a questo meccanismo possiamo dipanare la materia degli assuntori, sollevando il ministero dalle preoccupazioni che ho prima esposto.

In ordine sempre a questo problema, il ministro riunisce i sindacati dei lavoratori per esprimere le preoccupazioni e le perplessità, senza reticenze di sorta, liberamente. Dopo di che domandiamo ai sindacati, sulla base di una relazione, quali migliorie possono essere apportate al testo che prevede una più adeguata sistemazione delle assuntorie.

PRESIDENTE. Avremo il piacere, nella prossima settimana, di rivedere il sottosegretario onorevole Calvi, in occasione della discussione del disegno di legge sulla previdenza marinara. In quella occasione l'onorevole Calvi ci dirà come sono avviate le trattative per questo incontro. Sarà presente anche l'onorevole Colasanto, che potrà dirci, come Relatore, qualcosa in proposito.

CALVI, Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale. Vorrei fare alcune osservazioni. Riterrei opportuno che a quell'incontro ci siano anche i relatori, perché è vero che il ministero ha un suo punto di vista sul problema, ma è meglio ascoltare anche il punto di vista dei Relatori, il cui parere, almeno a stare alla discussione di oggi, è un po' difforme da quello del Ministero.

D'altra parte, come avviene in ogni trattativa sindacale, per quanto in questo caso non si possa parlare di vere e proprie trattative sindacali, oltre ad ascoltare il parere dei rappresentanti dei sindacati lavoratori, è buona norma ascoltare anche il parere delle imprese, tramite i relatori.

Occorre inoltre andare molto cauti nell'esame di questo concetto di assuntoria, per non cadere in grossi equivoci. La assuntoria può essere una cosa veramente grossa come può essere del tutto irrilevante. Ricordo il caso di una assuntoria della Circumvesuviana; tutto si risolveva in una stanzetta dove venivano distribuiti i biglietti a gruppi di lavoratori che viaggiavano sull'unico treno in transito e dove i servizi consistevano nel ramazzare la stanza medesima. Per mio conto direi che più che di trattative si debba parlare, nell'incontro, di sentire le ragioni delle parti, specialmente della povera gente che finora non ha avuto una adeguata sistemazione.

PRESIDENTE. Ringrazio i Sottosegretari Angrisani e Calvi per avere assistito a questa discussione e per aver contribuito a chiarire le idee sul dibattuto problema delle assuntorie. Rimane quindi stabilito che la discussione è rinviata al dieci ottobre, quando potremo avere tutte le informazioni necessarie, sulla base dell'incontro che è stato qui predisposto, in merito al problema delle assuntorie.

La seduta termina alle 11,25.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI