

COMMISSIONI RIUNITE
AMBIENTE (VIII) — TRASPORTI (IX)

3.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 30 GENNAIO 1992

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELL'VIII COMMISSIONE **GIUSEPPE BOTTA**

INDICE

	PAG.
Disegno e proposta di legge (Seguito della discussione ed approvazione):	
Istituzione di un fondo per gli interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa (3527);	
Sanguineti ed altri: Norme per la realizzazione di sistemi di trasporto rapido di massa, in sede propria, ed infrastrutture di interscambio metropolitane (1201)	3
Botta Giuseppe, <i>Presidente</i>	3, 4, 5, 6, 8, 9
Bonsignore Vito (gruppo DC), <i>Relatore per la IX Commissione</i>	6
Cerutti Giuseppe (gruppo PSI), <i>Relatore per la VIII Commissione</i>	6
Conte Carmelo, <i>Ministro per i problemi delle aree urbane</i>	4, 5, 6, 8
Donati Anna (gruppo verde)	7
Santuz Giorgio (gruppo DC)	6
Sapio Franco (gruppo comunista-PDS)	6
Testa Antonio, <i>Presidente della IX Commissione</i>	4, 7
Votazione nominale:	
Botta Giuseppe, <i>Presidente</i>	9

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 10,30.

FRANCESCO SAPIO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Seguito della discussione del disegno di legge: Istituzione di un fondo per gli interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa (3527); e della proposta di legge Sanguineti ed altri: Norme per la realizzazione di sistemi di trasporto rapido di massa, in sede propria, ed infrastrutture di interscambio metropolitane (1201).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del testo unificato del disegno di legge: « Istituzioni di un fondo per gli interventi nel settore dei sistemi del trasporto rapido di massa » e della proposta di legge di iniziativa dei deputati Sanguineti ed altri: « Norme per la realizzazione di sistemi di trasporto rapido di massa, in sede propria, ed infrastrutture di interscambio metropolitane ».

Nella mia veste di relatore per la VIII Commissione, informo che, sugli emendamenti ieri trasmessi, la I Commissione ha espresso parere favorevole, mentre la V Commissione ha espresso parere favorevole sugli emendamenti 10.3 e 11.2 e parere favorevole sull'emendamento 10.03, a condizione che, al comma 5, le parole « valutato in » siano sostituite dalle seguenti: « pari a ».

Ricordo che ieri era stato accantonato l'articolo 2, di cui do nuovamente lettura:

ART. 2.

1. Gli enti locali di cui all'articolo 1, per l'attuazione e la gestione dei programmi di interventi di cui alla presente legge, possono avvalersi di società costituite, ai sensi dell'articolo 22, della legge 8 giugno 1990, n. 142, ovvero delle società di cui all'articolo 2 della legge 15 dicembre 1990, n. 385, nonché di aziende e società già concessionarie di reti metropolitane a guida vincolata.

A tale articolo sono stati presentati i seguenti emendamenti:

All'articolo 2, sostituire le parole attuazione e gestione con le seguenti realizzazione e gestione anche disgiunte.

2. 3.

Botta.

All'articolo 2, sostituire le parole da nonché di aziende fino alla fine, con le seguenti nonché per le aree in cui esse già operano, di aziende e società già concessionarie di reti metropolitane a guida vincolata, oppure ricorrere alle forme di affidamento previste dall'articolo 1 della legge 29 dicembre 1969, n. 1042.

2. 1.

Botta.

All'articolo 2, sostituire le parole da nonché di aziende fino a a guida vinco-

X LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (AMBIENTE-TRASPORTI) — SEDUTA DEL 30 GENNAIO 1992

lata con le seguenti Resta ferma la possibilità di ricorrere alle forme di affidamento previste dall'articolo 1 della legge 29 dicembre 1969, n. 1942.

2. 2.

Testa Antonio.

ANTONIO TESTA, *Presidente della IX Commissione*. Ritiro il mio emendamento 2.2.

PRESIDENTE. Ritiro il mio emendamento 2.1.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. Il Governo è favorevole all'emendamento Botta 2.3.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il mio emendamento 2.3, accettato dal Governo. (*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 2, con la modifica testé apportata. (*È approvato*).

Ricordo che i primi nove articoli sono già stati approvati.

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 10.

1. Per la realizzazione degli interventi previsti dalla presente legge possono essere corrisposti contributi, in misura non superiore al 10 per cento dell'investimento per la durata massima di trenta anni, in relazione ad operazioni di mutuo contratte dagli enti locali e dai soggetti attuatori, a decorrere dal secondo semestre dell'anno 1991, con la Cassa depositi e prestiti, con istituti di credito abilitati ai sensi della normativa vigente ovvero con istituti di credito esteri, fino ad un limite massimo annuo di contributi, nel primo quinquennio, non superiore a lire 600 miliardi.

I relatori hanno presentato il seguente emendamento:

All'articolo 10, comma 1, sostituire le parole da fino a un limite massimo annuo

fino alla fine, con le seguenti a tal fine sono autorizzati limiti di impegno triennali pari a 175 miliardi nel 1993 e ulteriori 50 miliardi nel 1994.

10. 3.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. Sono favorevole all'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento dei relatori 10.3, accettato dal Governo.

(*È approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 10, con la modifica testé apportata.

(*È approvato*).

Informo la Commissione che è stato presentato il seguente articolo aggiuntivo:

ART. 10-bis.

1. Gli enti indicati nell'articolo 8 della legge 15 dicembre 1990, n. 385, e gli altri enti interessati sono autorizzati ad accendere mutui decennali, garantiti dallo Stato, per la realizzazione delle finalità indicate nel medesimo articolo 8, nonché per la costruzione di sistemi ferroviari passanti, di collegamenti ferroviari con aree aeroportuali, espositive ed universitarie e di trasporti rapidi di massa e programmi urbani integrati. A tal fine gli enti interessati sono tenuti a presentare domanda, sulla base dei relativi progetti, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

2. Il CIPET, su proposta del Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro per i problemi delle aree urbane, approva il piano di riparto delle risorse e concede, per i singoli interventi, contributi in misura pari agli oneri per capitale ed interessi derivanti dall'ammortamento dei mutui.

3. Le modalità per la concessione ed erogazione dei contributi sono stabilite dal Ministro del tesoro, su proposta del Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro per i problemi delle aree urbane.

4. Per l'erogazione dei contributi in conto capitale ed in conto interessi previsti dal presente articolo è autorizzato un limite di impegno decennale di lire 195 miliardi per l'anno 1993 e di lire 155 miliardi per l'anno 1994.

5. All'onere derivante dall'applicazione del presente provvedimento, valutato in lire 195 miliardi per l'anno 1993 e lire 350 miliardi per l'anno 1994, si provvede mediante riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1992-1994, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1992, all'uopo utilizzando lo specifico accantonamento: « Concorso dello Stato per gli oneri sostenuti dagli enti locali, dalle ferrovie in concessione ed in gestione governativa e da consorzi pubblici per il servizio dei mutui accesi per la costruzione dei sistemi ferroviari passanti e aeroportuali di collegamento ferroviario con aree aeroportuali ed espositive, nonché trasporti rapidi di massa e programmi integrati urbani (limiti di impegno) ».

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

10. 03.

Bonsignore, Cardetti, Ridi, Sapio.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. Il Governo è favorevole a tale articolo aggiuntivo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo Bonsignore ed altri 10.03, accettato dal Governo.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 11.

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato in lire 175 miliardi per l'anno 1992 e lire 225 miliardi per l'anno 1993, si provvede mediante utilizzo delle proiezioni per gli anni medesimi dello stanziamento

iscritto, ai fini del bilancio triennale 1991-1993, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1991, all'uopo utilizzando l'accantonamento « Istituzione fondo interventi nel settore dei trasporti rapidi di massa, nel settore del traffico e per il risanamento urbano (limiti di impegno) ». Per gli anni successivi si provvede ai sensi dell'articolo 11, comma 3, lettera d), della legge 5 agosto 1988, n. 362.

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

I relatori hanno presentato il seguente emendamento:

All'articolo 11, sostituire il comma 1 con i seguenti:

1. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 6, della presente legge, pari a lire 15 miliardi per l'anno 1993, si provvede mediante parziale utilizzo della proiezione per il medesimo anno dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1992-1994, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per il 1992, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento « Concorso dello Stato per gli oneri sostenuti dagli enti locali, dalle ferrovie in concessione e in gestione governativa e da consorzi pubblici per il servizio dei mutui accesi per la costruzione dei sistemi ferroviari passanti e aeroportuali e di collegamento ferroviario con aree portuali ed espositive, nonché trasporti rapidi di massa e programmi integrati urbani ».

2. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 10 della presente legge, pari a lire 255 miliardi per l'anno 1993 e lire 400 miliardi per l'anno 1994, si provvede: quanto a lire 175 miliardi per l'anno 1993 e lire 225 miliardi per l'anno 1994 mediante utilizzo delle proiezioni per gli anni medesimi dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1992-1994, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1992, all'uopo utilizzando l'accan-

tonamento « Istituzione di un fondo per interventi nel settore dei trasporti rapidi di massa, nel settore del traffico e per il risanamento urbano (limiti di impegno) »; quanto a lire 80 miliardi per l'anno 1993 e lire 175 miliardi per l'anno 1994 mediante utilizzo delle proiezioni per gli anni medesimi dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1992-1994, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1992 all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento « Concorso dello Stato per gli oneri sostenuti dagli enti locali, dalle ferrovie in concessione e in gestione governativa e da consorzi pubblici per il servizio dei mutui accesi per la costruzione dei sistemi ferroviari passanti e aeroportuali e di collegamento ferroviario con aree aeroportuali ed espositive, nonché trasporti rapidi di massa e di programmi integrati urbani (limiti di impegno).

11. 1.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. Sono favorevole all'emendamento presentato dai relatori.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento dei relatori 11.2, accettato dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 11, con la modifica testé apportata.

(È approvato).

Propongo il seguente nuovo titolo del provvedimento: « Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa ».

Tit.1.

Pongo in votazione il mio emendamento Tit. 1.

(È approvato).

Passiamo alle dichiarazioni di voto.

FRANCO SAPIO. Prendo la parola soltanto per preannunciare puramente e

semplicemente il voto di astensione del gruppo comunista-PDS.

GIUSEPPE CERUTTI, *Relatore per l'VIII Commissione*. Nella mia veste di relatore e come rappresentante del gruppo socialista apprezzo lo sforzo che è stato compiuto, sia pure tardivamente, per approvare il provvedimento. Il gruppo socialista preannuncia il voto favorevole e si augura che i tempi tecnici consentano l'approvazione definitiva del provvedimento anche presso l'altro ramo del Parlamento.

VITO BONSIGNORE, *Relatore per la IX Commissione*. Anch'io debbo esprimere la piena soddisfazione per il lavoro che abbiamo svolto. Ringrazio i colleghi relatori, vale a dire gli onorevoli Ridi, Cerutti e Botta, per la collaborazione che si è instaurata nello svolgimento del lavoro comune. Ringrazio anche il Governo, che ha trovato un terreno fertile nella collaborazione con i relatori, arrivando ad un momento finale positivo e conclusivo. Estendo il ringraziamento ai due presidenti delle Commissioni riunite, gli onorevoli Botta e Testa, i quali hanno notevolmente contribuito all'approvazione di un provvedimento molto importante, in un momento difficile per l'ambiente nelle nostre aree metropolitane.

Mi auguro che il Senato possa chiudere, come suol dirsi, « in bellezza » la X legislatura approvando in via definitiva il provvedimento, che rappresenta una risposta concreta ai grandi problemi che le nostre città debbono affrontare.

Preannuncio il voto favorevole anche del gruppo della democrazia cristiana, il che rappresenta un segnale di apprezzamento verso il provvedimento in esame.

GIORGIO SANTUZ. Vorrei esprimere la mia soddisfazione e complimentarmi con il ministro per i problemi delle aree urbane, Carmelo Conte, e con quello dei trasporti, Carlo Bernini, per essere riusciti a portare a conclusione l'iter di un provvedimento molto importante.

Desidero ricordare che avevo impostato questo provvedimento, insieme al ministro Tognoli, tre anni fa: oggi si arriva all'approvazione di esso da parte di un ramo del Parlamento, il che rappresenta una tappa importante per il sistema dei trasporti italiano.

ANTONIO TESTA, *Presidente della IX Commissione*. Debbo esprimere la soddisfazione di chi per anni ha vissuto da vicino questa fatica. Desidero sottolineare che, qualora ricostruissimo l'iter del provvedimento, ci renderemmo conto delle difficoltà che incontra il Parlamento italiano nel decidere: approvare una legge diventa un parto sempre più difficile.

Ringrazio tutti i colleghi che hanno contribuito al risultato che stiamo per raggiungere, in particolare il presidente dell'VIII Commissione, onorevole Botta. Do atto con sincerità, e non formalmente, dell'impegno che hanno mostrato i ministri in questa vicenda, sia originariamente, al momento della presentazione del disegno di legge, i ministri Tognoli e Santuz, sia oggi il ministro Conte, nonostante si sia verificato un forte contrasto all'interno del Governo.

Questo è avvenuto perché non esiste ancora un'ottica unitaria nella gestione della politica dei trasporti. Al fondo delle difficoltà italiane vi è sempre questo problema ancora non risolto. Occorre, dunque, pervenire alla definizione di una politica unitaria nella gestione dei trasporti: le scelte si possono compiere soltanto nell'ambito di una visione unitaria, altrimenti troveremo queste legittime ragioni di resistenza di un dicastero nei confronti dell'altro: ciò, evidentemente, non produce velocità dal punto di vista dell'approvazione dei provvedimenti.

ANNA DONATI. Desidero intervenire molto brevemente per preannunciare il voto di astensione del gruppo verde: Da un lato il provvedimento è importantissimo perché rappresenta forse la prima risposta concreta ai problemi di traffico, quindi di inquinamento e di mobilità esistenti nelle grandi aree urbane italiane.

Il nostro voto di astensione è motivato con il fatto che avrei preferito un provvedimento più chiaro rispetto alla destinazione dei finanziamenti e ai criteri di assegnazione nonché un dibattito più stringente rispetto ad una tecnologia che è appropriata per alcune situazioni, meno appropriata per altre.

Sono soddisfatta della circostanza che sia stato accolto un emendamento riguardante le tranvie veloci, perché ciò consente un dibattito più serio nell'ambito delle varie amministrazioni, che altrimenti, in assenza di finanziamenti, punterebbero tutte sulle grandi metropolitane, anche nelle situazioni in cui ritengo che queste non siano tecnologicamente appropriate. Ciò consentirà di risparmiare e di usare i fondi nel modo migliore.

L'altro motivo alla base del nostro voto di astensione riguarda l'inadeguatezza delle risorse previste dal disegno di legge. Sappiamo bene che 4 mila miliardi di mutui, rispetto alla necessità di costruire metropolitane, corrispondono a circa 70 chilometri, il che significa che molti problemi resteranno irrisolti.

Inoltre, continuo ad essere contraria all'adozione di provvedimenti parziali, che riguardano soltanto alcuni dei problemi del traffico. Abbiamo già approvato provvedimenti riguardanti i parcheggi e le piste ciclabili; ora arriviamo a quello riguardante le metropolitane. Esiste il problema, in parte risolto, in parte no, relativo alla risistemazione delle linee di interesse locale. Nel redigere i vari provvedimenti, abbiamo sempre posto l'accento sulla necessità che tutti i sistemi dovessero essere integrati: ho l'impressione che invece si proceda settorialmente, a pezzetti.

Considero necessario un migliore raccordo con la Commissione trasporti nell'approvazione di provvedimenti che contengano vincoli stringenti rispetto all'integrazione dei vari sistemi. Progettazioni carenti, finanziamenti differenziati e programmazione a tempi alternati non contribuiscono al raggiungimento di risultati positivi.

Ho esposto i motivi per i quali i deputati del gruppo verde preannunciano la propria astensione sul provvedimento, che è importantissimo; va ascritto alla nostra battaglia di sempre se vengono destinate maggiori risorse alle metropolitane ed ai trasporti pubblici e minori risorse alle strade ed alle autostrade.

PRESIDENTE. Anch'io mi associo ai ringraziamenti già espressi dal collega Antonio Testa, presidente della IX Commissione. In ordine al provvedimento, abbiamo avuto momenti di accelerazione e momenti, invece, di decelerazione. In analogia a quanto è avvenuto in occasione dell'approvazione dei provvedimenti connessi con lo svolgimento dei campionati del mondo e con le celebrazioni per Cristoforo Colombo, la chiusura della legislatura ha fatto convergere, sia pure restando ognuno nelle proprie posizioni, i vari interessi, consentendo che il provvedimento potesse avviarsi verso l'approvazione.

Si è trattato di una delle prime iniziative dell'allora ministro Santuz, che è qui presente e che ringrazio, nonché dell'allora ministro Tognoli.

Ringrazio altresì il ministro Carmelo Conte che, con la sua tipica dinamicità meridionale, ha contribuito in maniera decisiva a superare gli ultimi ostacoli. Proprio ieri mattina sembrava che non fosse possibile trovare una soluzione globale ai problemi: si è raggiunto un accordo sia sui problemi delle metropolitane, sia sulle altre politiche ferroviarie, dai passanti ai collegamenti con gli aeroporti, alle ferrovie concesse, utilizzando tutte le risorse finanziarie disponibili.

Concordo nell'auspicare una politica complessiva della mobilità, che veda al primo posto la rotaia; ma è chiaro che la politica dei parcheggi, delle strade, delle penetrazioni e degli attraversamenti delle città rappresentano i vari aspetti di un'unica politica, che potranno trovare un migliore coordinamento nell'ambito CIPET, il cui provvedimento istitutivo è stato recentemente promulgato.

In occasione della chiusura della legislatura, almeno per quanto riguarda l'attività delle due Commissioni, auguro nuovamente a tutti i colleghi presenti di conseguire un completo successo elettorale e di ritornare in Parlamento con spirito costruttivo, per rilanciare lo sviluppo del nostro paese.

Sono dispiaciuto, sotto alcuni aspetti, che il provvedimento sul regime dei suoli non abbia trovato una completa soluzione e che altrettanto sia avvenuto per quanto riguarda una politica integrale delle acque.

L'VIII Commissione aveva dato il via a questa politica con il provvedimento riguardante la difesa del suolo, successivamente con quello sui parchi nazionali ed i parchi in generale: avrebbe potuto completare la normativa del settore con altri provvedimenti organici che riguardassero la gestione del territorio e la disciplina delle acque. Questo compito, ormai, è affidato ai deputati della prossima legislatura.

CARMELO CONTE, Ministro per i problemi delle aree urbane. Signor presidente, onorevoli deputati, ritengo che le commissioni VIII e IX riunite stiano per approvare uno dei più importanti provvedimenti di questa legislatura. Di fatto, un efficace intervento strutturale per riqualificare le nostre città sia da un punto di vista del traffico, sia dell'ambiente, sia dal punto di vista della complessiva vivibilità, non poteva non riguardare il trasporto pubblico.

Il provvedimento presenta una sua organicità, assicurando risorse di una certa consistenza ed introducendo norme semplici sul piano procedurale; esso, inoltre, inserisce nella nostra legislazione il principio del trasporto pubblico di massa.

Occorre valutare questo provvedimento anche nell'ottica più ampia della riforma della politica dei trasporti. L'istituzione del CIPET, già di fatto avvenuta, ha consentito di individuare un'autorità programmatica, per il coordinamento dei trasporti di ogni livello, sia all'interno che all'esterno delle città.

X LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (AMBIENTE-TRASPORTI) — SEDUTA DEL 30 GENNAIO 1992

Il provvedimento, così come arricchito dai nuovi emendamenti sui quali questa mattina è stato espresso parere favorevole da parte delle Commissioni competenti, prevede investimenti per i passanti ferroviari e, al di là delle difficoltà attraverso le quali si è passati per arrivare alle ultime decisioni, nei fatti finisce con il dare maggiore organicità al sistema di intervento nelle città. In questo modo si crea l'occasione per coordinare sia gli interventi per i passanti, sia quelli per le ferrovie concesse, sia i provvedimenti per i grandi centri (porti, aeroporti, università) e i grandi luoghi di traffico con il trasporto metropolitano.

Dopo i provvedimenti sui parcheggi e sulle piste ciclabili, il nostro panorama legislativo si va arricchendo di tutto ciò che può servire a migliorare la qualità della vita nelle nostre città.

Sono anch'io molto lieto di prendere atto che il gruppo verde e quello comunista-PDS hanno fornito un contributo determinante all'approvazione del provvedimento, cooperando con la maggioranza perché si raggiungesse questo obiettivo in tempo utile — speriamo — anche per l'approvazione da parte del Senato.

PRESIDENTE. Il provvedimento sarà subito votato per appello nominale.

Votazione nominale.

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale sul disegno e sulla proposta di legge esaminati nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge : « Istituzione di un fondo per gli interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa » (3527); proposta di legge Sanguineti ed altri: « Norme per la realizzazione di sistemi di trasporto rapido di massa, in sede propria, ed infrastrutture di inter-

scambio metropolitane » (1201) *in un testo unificato e con il seguente nuovo titolo:* « Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa ».

Presenti	75
Votanti	49
Astenuti	26
Maggioranza	25
Hanno votato sì	49
Hanno votato no	0

(La Commissione approva).

Hanno votato sì:

Barbalace, Biafora, Bonsignore, Bortolani, Botta, Cardinale, Castrucci, Cerofolini, Cerutti, Ciliberti, Colzi, Corsi, D'Alia, D'Amato Carlo, D'Angelo, Del Bue, Faraguti, Galli, Gottardo, Lamorte, La Penna, Lia, Lucchesi, Lusetti, Maccheroni, Malvestio, Manfredi, Martuscelli, Matulli, Mazza, Mensurati, Milani, Mundo, Piermartini, Piredda, Polverari, Principe, Reina, Rocelli, Sanguineti, Santuz, Sanza, Savio, Spina, Tancredi, Testa Antonio, Travaglini, Zamberletti e Zolla.

Si sono astenuti:

Alborghetti, Angelini Giordano, Angeloni, Bonfatti Pains, Borghini, Boselli, Bulleri, Cannelonga, Chella, Ciancio, Cicerone, Ciocci, D'Ambrosio, Donati, Lorenzetti Pasquale, Mangiapane, Menziotti, Pellicani, Petrocelli, Proietti, Ridi, Ronchi, Ronzani, Sapio, Serafini Massimo, Testa Enrico.

La seduta termina alle 10,50.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

DOTT. PAOLO DE STEFANO

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia il 25 febbraio 1992.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO