

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

DELIBERAZIONE DI RILIEVI SU ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante il testo unico sui servizi pubblici locali di interesse economico generale. Atto n. 308 (Rilievi alla I Commissione) (*Esame, ai sensi dell'articolo 96-ter, comma 4, del Regolamento, e rinvio*) 90

DELIBERAZIONE DI RILIEVI SU ATTI DEL GOVERNO

*Giovedì 30 giugno 2016. — Presidenza
del presidente Michele Pompeo META.*

La seduta comincia alle 14.

**Schema di decreto legislativo recante il testo unico
sui servizi pubblici locali di interesse economico
generale.**

Atto n. 308.

(Rilievi alla I Commissione).

(*Esame, ai sensi dell'articolo 96-ter, comma
4, del Regolamento, e rinvio.*)

La Commissione inizia l'esame dello
schema di decreto legislativo in oggetto.

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che la IX Commissione è stata autorizzata dal Presidente della Camera a trasmettere alla Commissione Affari costituzionali, ai sensi dell'articolo 96-ter, comma 4, del Regolamento, i rilievi, per le parti di competenza, sullo schema di decreto legislativo recante il testo unico sui servizi pubblici locali di interesse economico generale (atto n. 308).

Ricorda in proposito che la IX Commissione dovrà trasmettere i propri rilievi in tempo utile a consentire alla I Commissione, alla quale il suddetto atto è stato assegnato ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, di esprimere il prescritto parere entro il termine, fissato al 6 agosto 2016.

Paolo GANDOLFI (PD), *relatore*, fa presente che la IX Commissione è chiamata ad esprimere rilievi sullo schema di decreto legislativo contenente il Testo unico dei servizi pubblici locali di interesse economico generale. I rilievi sono destinati alla Commissione Affari costituzionali, che è chiamata ad esprimere il parere al Governo sull'atto nel suo complesso. Osserva che la richiesta di deliberare i rilievi su tale atto consegue dalla corposa presenza di disposizioni in materia di trasporto pubblico locale che in larga parte vanno nella direzione delle iniziative intraprese dalla Commissione su un tema che è all'attenzione da molto tempo.

Lo schema di decreto legislativo in esame reca disposizioni sui servizi pubblici locali di interesse economico generale, in attuazione della delega conferita al Governo dal combinato disposto degli articoli 16 e 19 della legge 7 agosto 2015, n. 124,

« Deleghe al Governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche ».

Il provvedimento si compone di 38 articoli, suddivisi in 7 Titoli, e presenta diverse disposizioni d'interesse della Commissione, con specifico riferimento, come già segnalato, al settore del trasporto pubblico locale. Il Titolo I (articoli da 1 a 4) definisce, innanzitutto, l'oggetto del testo unico stabilendo la disciplina generale in materia di servizi pubblici locali di interesse economico generale. Sono altresì individuati gli specifici settori, tra cui, per quanto attiene alle competenze della nostra Commissione, il trasporto pubblico locale, per i quali le normative di settore continuano a trovare applicazione, fatta eccezione per le disposizioni relative alle modalità di affidamento, nonché per le disposizioni modificative ed espressamente abrogative contenute nel testo unico.

Il Titolo II (articoli da 5 a 8) reca disposizioni in materia di assunzione e gestione dei servizi di interesse economico generale. Le attività individuate come servizio pubblico possono essere gestite dall'ente locale competente all'organizzazione del servizio in una delle seguenti modalità: affidamento mediante procedura ad evidenza pubblica, anche a società a capitale misto pubblico-privato, ovvero gestione diretta mediante affidamento *in house*, o — limitatamente ai servizi diversi da quelli di rete — mediante azienda speciale o gestione in economia. Accanto a tali modalità di gestione si prevedono anche, ove la legge lo consenta espressamente, l'imposizione di obblighi di servizio a carico di tutte le imprese che operano nel mercato o il riconoscimento agli utenti di vantaggi economici e titoli da utilizzare per la fruizione del servizio.

Il Titolo III (articoli da 9 a 11) reca la disciplina delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali essenziali strumentali all'erogazione del servizio. Si prevede che i beni strumentali all'erogazione del servizio — indipendentemente dalla titolarità della proprietà — siano vincolati all'uso pubblico e ne sia garantita la disponibilità al fine della gestione del

servizio. Gli enti locali, fermo restando quanto stabilito dalle discipline di settore, hanno facoltà di scegliere tra gestione separata, che deve assicurare comunque l'accesso equo e non discriminatorio alle dotazioni patrimoniali della rete, ovvero gestione unitaria del servizio e di reti, impianti e altri beni strumentali all'erogazione di esso.

Il Titolo IV (articoli da 12 a 20) si suddivide in tre Capi, recanti disposizioni, rispettivamente, in materia di organizzazione dei servizi, Autorità indipendenti e distinzione tra funzioni di regolazione e funzioni di gestione. In tale titolo si segnala, per quanto di diretta competenza della Commissione, innanzi tutto l'articolo 14 che disciplina i bacini e i livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale. La norma prevede che tali bacini siano determinati dalle regioni, sentite le città metropolitane, le province e i comuni capoluogo di provincia, nell'ambito della pianificazione del trasporto pubblico regionale e locale, sulla base di analisi della domanda che tengano conto di alcuni specifici criteri. Le dimensioni minime del bacino di mobilità sono comunque pari a un'utenza non inferiore a 350.000 abitanti. È ammessa un'utenza inferiore a tale soglia minima soltanto nel caso in cui i bacini coincidano con il territorio di enti di area vasta. Si prevede infine che — ai fini dello svolgimento delle procedure di scelta del contraente per i servizi di trasporto locale e regionale — gli enti affidanti articolino i bacini di mobilità in più lotti, oggetto di procedure di gara e di contratti di servizio, salvo i casi, definiti dall'Autorità di regolazione dei trasporti, nei quali si prevedano eccezioni a tale regola giustificate sulla base di economie di scala proprie di ciascuna modalità e di altre ragioni di efficienza economica. Evidenzia la differenza, a suo giudizio assai rilevante, tra bacino di mobilità e lotto di gara, in quanto il bacino, che costituisce l'ambito territoriale all'interno del quale si verificano relazioni di mobilità tra esse connesse, e che generalmente coincide con il territorio della provincia, potrà essere suddiviso in più lotti di gara, superando

l'annoso problema dei subaffidamenti. Osserva infatti che nel medesimo bacino possono esserci porzioni di territorio assai diverse tra loro, per esempio urbane o montane, e quindi sottolinea con favore la possibilità di affidare distinti lotti, anche in vista della garanzia di una maggiore qualità ed efficienza del servizio di trasporto.

Quanto all'aggiudicazione dei lotti nei casi disciplinati dall'Autorità di regolazione dei trasporti, con riferimento a lotti comprendenti un'utenza maggiore di 350.000 abitanti e riguardanti il trasporto su gomma, l'aggiudicazione del servizio a conclusione della procedura di scelta del contraente avviene in presenza di almeno due offerte valide. In caso di unica offerta l'aggiudicazione avviene solo per motivi di necessità e urgenza e comporta l'affidamento per una durata non superiore a tre anni. Questa disposizione è stata oggetto di un rilievo del Consiglio di Stato, che teme un uso strumentale della disposizione in funzione anticoncorrenziale e ne suggerisce la soppressione.

Passando a trattare le disposizioni del Capo II, l'articolo 17 modifica la disciplina dei compiti dell'Autorità di regolazione dei trasporti, novellando l'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 che ha istituito l'Autorità medesima e ne ha definito le funzioni. Si attribuisce all'Autorità il compito di definire regole generali riferite alle procedure di scelta del contraente per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale. In particolare spetta all'Autorità definire gli schemi dei contratti di servizio per quelli esercitati *in house* da società pubbliche o a partecipazione maggioritaria pubblica nonché determinare, sia per i bandi di gara che per i contratti di servizio esercitati *in house*, la « tipologia di obiettivi di efficacia e di efficienza che il gestore deve rispettare », nonché gli obiettivi di equilibrio finanziario. Oltre a tali aspetti l'Autorità detta regole generali in materia di svolgimento di procedure che prevedano obbligatoriamente la riscossione diretta dei proventi da traffico da parte dell'affidatario, che di conseguenza ne assume il

rischio di impresa connesso allo svolgimento del servizio. L'Autorità stabilisce altresì obblighi patrimoniali per i soggetti che intendano partecipare alle citate procedure (patrimonio netto pari almeno al 20 per cento del corrispettivo annuo posto a base di gara), definisce misure in grado di garantire all'affidatario l'accesso a condizioni eque ai beni immobili e strumentali necessari all'effettuazione del servizio, disciplina la facoltà per l'ente affidante e per il gestore uscente di cedere la proprietà dei beni immobili essenziali e dei beni strumentali a soggetti societari, costituiti con capitale privato ovvero con capitale pubblico e privato, che si specializzano nell'acquisto dei predetti beni e di beni strumentali nuovi per locarli ai gestori di servizi di trasporto pubblico locale e regionale, regola il trasferimento del personale dipendente dal gestore uscente al subentrante nel rispetto della normativa europea in materia.

Il Titolo V è sicuramente quello di più rilevante interesse per la Commissione. Oltre ad alcune importanti norme generali come l'articolo 21, che disciplina i contratti di servizio, l'articolo 24 concernente l'obbligo di pubblicità e aggiornamento della Carta di servizio e l'articolo 25 in materia di definizione delle tariffe dei servizi, il Titolo V contiene infatti diversi articoli (articoli 22, 23, 26, 27) che recano specifiche e rilevanti disposizioni sul trasporto pubblico locale. Prima di analizzarne il contenuto, è doveroso segnalare che rispetto a queste disposizioni, così come con riferimento all'articolo 35 (che è collocato nel Titolo VI e su cui mi soffermerò successivamente), il Consiglio di Stato, nel suo parere ha rilevato che essi, a suo giudizio, non sono riconducibili all'oggetto e ai criteri delle norme di delega. Il Consiglio di Stato ha affermato che le disposizioni in questione « perseguono finalità estranee ad una riforma organica della materia dei servizi pubblici locali e si presentano come 'asistemici' rispetto a un testo unico che tratta i servizi pubblici locali nella loro disciplina generale ».

Di conseguenza, il Consiglio di Stato ha raccomandato che gli articoli 22, 23, 26, 27 e 35 siano espunti dal testo definitivo del decreto legislativo. Il rischio che gli articoli citati configurino un eccesso di delega è prospettato anche nel documento dell'ANCI che è stato inserito nel parere della Conferenza unificata, per quanto la Conferenza delle Regioni, l'ANCI e l'UPI esprimano un generale apprezzamento sugli interventi in questione, avanzando puntuali proposte di modifica e di integrazione. Rispetto alla questione sollevata dal Consiglio di Stato, vale a dire l'opportunità di una soppressione degli articoli in esame, che potrebbero essere ripresi in un diverso veicolo legislativo, sarebbe utile per la Commissione, prima di procedere all'espressione dei rilievi, acquisire l'avviso del Governo.

Ciò premesso passando all'analisi di merito degli articoli citati, l'articolo 22 reca disposizioni per l'innovazione del trasporto pubblico locale, ridefinendo alcuni obblighi contrattuali in capo alle imprese che gestiscono tale servizio. L'articolo è composto di ben 12 commi che contengono diversi obblighi relativi ai contenuti dei contratti di servizio – da stipulare o in essere –, nonché disposizioni in tema di diritti ed obblighi degli affidatari dei servizi di trasporto pubblico locale. In sintesi, si prevede che i contratti di servizio che saranno stipulati dal 31 dicembre 2016 per il trasporto regionale e locale debbano disporre che gli oneri per il mantenimento e il rinnovo del materiale rotabile e degli impianti, con esclusione delle manutenzioni straordinarie degli impianti e delle infrastrutture di proprietà pubblica, siano posti a carico delle imprese affidatarie. Si prevede anche che le imprese siano vincolate sulla base dei medesimi contratti di servizio a destinare almeno il 10 per cento del corrispettivo contrattuale al rinnovo del parco mezzi (comma 5). A tale proposito sottolinea la portata innovativa della disciplina che, per la prima volta, prevede che nel corrispettivo dato per lo svolgimento del servizio, una parte sia destinata dall'azienda aggiudicataria all'acquisto dei mezzi di trasporto, che in

Italia registrano un'età media assai elevata. Si prevede inoltre che i contratti di servizio stipulati successivamente al 31 dicembre 2017 dovranno escludere che l'affidatario del servizio di trasporto regionale o locale possa avvalersi di veicoli a motore appartenenti alle categorie M2 e M3, alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento Euro 0 e 1, rinviando ad un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti i casi di deroga a tale obbligo (comma 1). I medesimi contratti dovranno invece prevedere che i veicoli utilizzati per il trasporto pubblico locale siano dotati di sistemi elettronici per il conteggio dei passeggeri, ai fini della determinazione delle matrici origine/destinazione e che i medesimi veicoli e quelli adibiti al trasporto pubblico regionale siano dotati di sistemi satellitari per il monitoraggio elettronico del servizio. I contratti di servizio, nella definizione del corrispettivo, dovranno tener conto degli oneri, in termini di investimenti, sostenuti per adempiere ai predetti obblighi di servizio, determinati secondo i criteri utilizzati per la definizione dei costi *standard* (comma 2). A loro volta gli enti affidatari dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, con riferimento ai contratti da stipulare a far data al 31 dicembre 2017 dovranno determinare le compensazioni economiche e i corrispettivi da porre a base d'asta sulla base dei costi *standard*. La norma specifica che compensazioni e corrispettivi sono definiti ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e delle normative comunitarie sugli obblighi di servizio pubblico, in modo da tener conto della specificità del servizio e degli obiettivi degli enti locali sia in termini di programmazione dei servizi che di promozione dell'efficienza del settore.

Una norma assai importante è contenuta al comma 7 in quanto si prevede la possibilità di superare l'obbligo generalizzato di assicurare che i ricavi da traffico siano almeno pari al 35 per cento dei costi operativi (al netto dei costi di infrastruttura), demandando a tal fine ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e

dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentita la Conferenza unificata, una eventuale ridefinizione della percentuale stessa al fine di tener conto del livello della domanda di trasporto e delle condizioni economiche e sociali. Ciò appare oggettivamente andare incontro a quanto emerso nel corso dei lavori di questa Commissione e anche a quanto dichiarato dall'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato italiane, che, nel corso della recente audizione svoltasi in Commissione, aveva rappresentato proprio l'inadeguatezza di un indice che non tiene conto di realtà oggettive di trasporto e prospettive di redditività molto diverse sul territorio. Tale disposizione si applicherà dal 1° gennaio dell'anno successivo a quello di entrata in vigore del decreto in esame (comma 8). Conseguentemente a tali disposizioni, con riferimento ai contratti di servizio stipulati successivamente all'adozione dei provvedimenti tariffari (e anche a quelli in essere alla predetta data), le regioni e gli enti locali modificano i sistemi tariffari e i livelli delle tariffe per questi ultimi, con conseguente riduzione del corrispettivo del medesimo contratto di importo pari al 70 per cento dell'aumento stimato dei ricavi da traffico conseguente alla manovra tariffaria, ove già la fattispecie non sia disciplinata dal contratto di servizio (comma 9). Nei casi in cui i proventi tariffari non coprano i costi di gestione del servizio a domanda individuale, il gestore è tenuto ad esplicitare, nella carta dei servizi e nel sito istituzionale, in modo sintetico e chiaro, la percentuale del costo di erogazione del servizio posta a carico del bilancio dell'ente locale e finanziata dalla fiscalità locale (comma 10). Il comma 11 precisa che l'esclusione dalla partecipazione alle nuove gare per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, di cui all'articolo 18 del decreto legislativo n. 422 del 1997, non si applica al solo caso in cui l'impresa partecipi a una gara avente ad oggetto un servizio già gestito. Il comma 12 conferma l'ammissibilità del ricorso all'affidamento diretto nei casi in cui questo è consentito ai sensi del regolamento europeo n. 1370

del 2007. Il comma 3 infine consente alle imprese affidatarie del servizio di trasporto pubblico locale di ricorrere alla locazione di materiale rotabile per il trasporto ferroviario e alla locazione senza conducente di veicoli per il trasporto su gomma.

L'articolo 23, fortemente dibattuto in sede di Conferenza Stato-regioni, riforma le modalità di ripartizione del Fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale. In sintesi, detti criteri sono, tra l'altro, volti a far sì che i servizi di trasporto pubblico locale e regionale siano affidati con procedure ad evidenza pubblica, penalizzando le regioni e gli enti locali che non procedano al loro tempestivo espletamento, nonché a incentivare il perseguimento degli obiettivi di efficienza e di centralità dell'utenza nell'erogazione del servizio. Attualmente, ai sensi del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013, il Fondo è ripartito, per un triennio, per il 90 per cento sulla base della tabella allegata al citato decreto e per il 10 per cento sulla base di specifici obiettivi, prevedendosi una penalizzazione per le regioni che non li conseguano. Successivamente sono intervenuti tuttavia diversi provvedimenti che hanno in varia misura inciso sul regime sopra indicato, soprattutto al fine di non penalizzare eccessivamente le regioni che non conseguivano i risultati di efficienza e garantire la continuità del servizio. Nel nuovo modello, previsto dall'articolo 23, il Fondo è ripartito sulla base di un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri da emanare entro il 30 giugno di ogni anno a far data dall'anno successivo all'entrata in vigore del decreto legislativo in esame.

I parametri della ripartizione sono i seguenti: la quota ripartita secondo le percentuali regionali di cui alla tabella allegata al decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013 è ridotta all'80 per cento mentre si prevede che il 10 per cento dell'importo del Fondo sia ripartito sulla base dei proventi complessivi da traffico e dell'incremento dei medesimi registrato e l'ulteriore 10 per cento sulla base di quanto previsto dal decreto

del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti in materia di determinazione dei costi *standard*. Questa quota è aumentata del 5 per cento negli anni successivi fino a raggiungere il 20 per cento (e quindi la quota ripartita sulla base dei criteri precedentemente indicati scenderebbe al 70 per cento). Si prevede anche una penalizzazione per le regioni i cui servizi di trasporto pubblico locale e regionale non risultino affidati con procedure di evidenza pubblica. In ogni caso la somma delle risorse ripartite sulla base dei criteri sopra indicati non può comportare una variazione negativa per ciascuna regione superiore al 5 per cento rispetto a quanto conseguito dalla medesima nell'anno precedente.

Ai fini del riparto del Fondo la norma stabilisce che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono definiti i criteri con cui le regioni a statuto ordinario determinano i livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale automobilistico e ferroviario, in coerenza con il raggiungimento di obiettivi di soddisfazione della domanda di mobilità, nonché assicurando l'eliminazione di duplicazioni di servizi sulle stesse direttrici. Le regioni provvedono alla determinazione degli adeguati livelli di servizio entro e non oltre i successivi centoventi giorni e provvedono altresì contestualmente ad una riprogrammazione dei servizi. La norma prevede il regime da applicare fintantoché il nuovo sistema di ripartizione non andrà a regime.

L'articolo 26, a suo giudizio di grande rilievo insieme al successivo articolo 27, sul quale si soffermerà più avanti, stabilisce norme in tema di contrasto all'evasione tariffaria nel settore del trasporto pubblico locale. Sono definite le modalità di utilizzo del titolo di viaggio, la sanzione per la violazione di tali modalità di utilizzo e si prevede che le rilevazioni dei sistemi di video sorveglianza presenti a bordo dei veicoli e sulle banchine di fermata possono essere utilizzate ai fini del contrasto dell'evasione tariffaria e come mezzo di prova per l'identificazione di eventuali trasgressori che rifiutino di for-

nire le proprie generalità agli agenti accertatori. Si prevede inoltre di novellare l'articolo 71 del decreto del Presidente della Repubblica n. 753 del 1980 che stabilisce le norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto disponendo – in funzione di contrasto al fenomeno dell'evasione tariffaria – che i gestori del trasporto pubblico possano avvalersi di agenti accertatori, anche non appartenenti ai propri organici, ai quali sono riconosciuti, tra l'altro, i poteri di identificazione dei trasgressori e gli atti di accertamento delle violazioni previsti dalla normativa vigente.

L'articolo 27, anch'esso di grande rilievo, infine, introduce norme a tutela dell'utenza nel settore del trasporto pubblico locale. Si prevede, in particolare, un procedimento di verifica della qualità dei servizi di trasporto mediante facoltà delle associazioni dei consumatori riconosciute a livello nazionale o regionale di trasmettere, con cadenza semestrale, le segnalazioni di disservizio, pervenute dall'utenza, all'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale e si disciplina il rimborso del prezzo del biglietto in caso di gravi disservizi, che conducono alla cancellazione del servizio di trasporto, ovvero ad un ritardo superiore ai sessanta minuti (o, nel caso di servizi in ambito urbano, ai trenta minuti) disciplinando anche la fattispecie relativa ad utenti abbonati.

In generale, condivide l'impianto complessivo di tale disciplina, volto a rafforzare e rendere più efficace il sistema di affidamento del servizio di trasporto mediante procedure ad evidenza pubblica, senza tuttavia incidere sulla natura dell'azienda di trasporto, che potrà essere pubblica, privata o misto pubblica-privata e sottolinea l'esigenza di superare l'attuale condiscendenza degli enti pubblici riguardo ad alcune inefficienze delle proprie aziende di trasporto per consolidare un sistema, quello delle gare, che nel Paese non è riuscito ad affermarsi pienamente. Osserva che un sistema maturo di trasporto deve altresì indicare chiaramente

quali soggetti siano incaricati della pianificazione e del controllo dei servizi di trasporto, anche al fine di rispondere ai cittadini sulla qualità del servizio.

Sottolinea, infine, che l'ultima disposizione di interesse per la Commissione è quella di cui all'articolo 35, che contiene disposizioni in materia di trasporto pubblico locale per la pianificazione e il finanziamento della mobilità urbana sostenibile. In particolare si prevede che i Piani urbani di mobilità sostenibile (di cui all'articolo 22 della legge 24 novembre 2000, n. 340) redatti dalle città metropolitane e da altri enti locali con popolazione superiore a 100.000 abitanti devono contemplare una sezione che indichi tra l'altro misure per il contenimento del traffico veicolare privato, l'aumento della velocità media del trasporto pubblico, il progressivo incremento della percentuale di cittadini trasportati con mezzi di trasporto collettivo e che utilizza la mobilità ciclopedonale, definendo obiettivi quantitativi e la relativa tempistica di conseguimento. Si prevede la predisposizione di nuove linee guida per la definizione dei suddetti piani da adottare — entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore dello schema di decreto legislativo — con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa in sede di Conferenza unificata. Entro un anno dal-

l'adozione di tali piani gli enti locali citati sono tenuti ad adottare i nuovi Piani urbani di mobilità sostenibile. A decorrere dall'anno successivo al termine ultimo entro cui devono essere predisposti i suddetti Piani da parte degli enti locali competenti, i finanziamenti statali in conto capitale destinati ai richiamati enti, riguardanti infrastrutture per la mobilità, « ivi incluse opere destinate alla velocizzazione e riqualificazione delle sedi di superficie, impianti e materiale rotabile tecnologicamente innovativi rispetto alle flotte in esercizio », potranno essere destinati esclusivamente ad interventi contenuti nei Piani a condizione che per essi sia garantita la copertura della spesa corrente di gestione.

Vista la notevole rilevanza dei temi trattati nello schema di decreto legislativo all'esame, che a suo giudizio costituisce una occasione importante per la Commissione per dare un contributo in continuità con le iniziative anche di carattere legislativo intraprese al riguardo, si riserva di esprimere una proposta di rilievi sulla base di quanto emergerà dal confronto su questo provvedimento.

Michele Pompeo META, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.25.