

# COMMISSIONE DELLE COMUNITA EUROPEE

COM(93) 433 def.

Bruxelles, 26 novembre 1993

## RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO

relativa alle misure da prendere nella Comunità  
per facilitare l'accessibilità ai trasporti  
delle persone con ridotte capacità motorie

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO  
relativa alle misure da prendere per facilitare l'accessibilità  
ai trasporti delle persone con ridotte capacità motorie

-----

1. INTRODUZIONE

- 1.1 In una risoluzione adottata il 16 dicembre 1991 (1), il Consiglio e i rappresentanti degli Stati membri, riuniti in sede di Consiglio hanno invitato la Commissione ad elaborare un programma d'azione comunitario, comprendente proposte di misure concrete volte a migliorare l'accessibilità delle persone con ridotte capacità motorie a tutti i modi di trasporto pubblico. Questo programma di azione rientra fra le priorità definite nel Libro bianco sul futuro sviluppo della politica comune dei trasporti (2). Tuttavia, alcune delle altre priorità indicate nello stesso testo riguardano in una certa misura lo sviluppo di un trasporto accessibile: esse sono elencate nell'allegato alla presente relazione.
- 1.2 La Commissione, in cooperazione con esperti degli Stati membri (tra cui alcuni disabili) e di organizzazioni internazionali di trasporti, ha elaborato la serie di azioni qui di seguito indicate, che si articola in misure di breve termine, di medio termine e di lungo termine intese a migliorare l'accessibilità. Per alcune di queste misure sono previste direttive, per altre orientamenti o codici di buona pratica, per altre ancora si dovrà far ricorso alla ricerca. Alcuni aspetti dei trasporti, come la manutenzione delle strade, le fermate degli autobus ecc. sono di competenza delle autorità locali. Altri aspetti rientrano nella responsabilità delle autorità regionali o nazionali. La Commissione ha pertanto tenuto conto del principio di sussidiarietà nell'elaborare la presente relazione. I livelli di responsabilità eventualmente implicati sono indicati nella parte 5.
- 1.3 Per "migliore accessibilità" non si intende automaticamente accessibilità riferita alle sedie a rotelle. La Commissione ritiene tuttavia che, nel quadro di obiettivi di lungo termine, tutti i modi di trasporto dovrebbero in linea di massima essere concepiti in modo da essere facilmente accessibili con sedie a rotelle. Essa rileva altresì che quando le nuove forme di trasporto, come gli autobus a pianale ribassato e i mezzi di trasporto leggero rapido, prevedono facilità di accesso con sedie a rotelle, tutti i viaggiatori ne beneficiano e il numero dei passeggeri aumenta in misura significativa.

---

(1) Risoluzione del Consiglio e dei rappresentanti dei governi degli Stati membri, riuniti in sede di Consiglio, del 16 dicembre 1991, in merito ad un programma d'azione comunitario relativo alla partecipazione delle persone con ridotte capacità motorie alla circolazione - GU n. C 18 del 24.1.1992.

(2) COM (92) 494 def. del 2.12.1992, punto 287, e punto 4 dell'allegato 3: Priorità per la politica comune dei trasporti - protezione sociale; miglioramento dei trasporti per le persone con mobilità ridotta; esigenze in materia di accessibilità.

1.4 La Commissione è perfettamente cosciente del fatto che per molti disabili l'autoveicolo privato (se necessario modificato) costituisce la forma più facile di trasporto; al riguardo, due dei progetti di ricerca contenuti nel secondo programma DRIVE hanno per oggetto le esigenze dei conducenti disabili e anziani. Tuttavia, ai sensi della risoluzione del Consiglio Trasporti del 16 dicembre 1991, questo programma d'azione si concentra sul trasporto pubblico (a parte i riferimenti all'Anno europeo degli anziani e alla necessità di un reciproco riconoscimento dei distintivi nazionali per i parcheggi riservati).

## 2. DEFINIZIONE DI PERSONE "CON RIDOTTE CAPACITÀ MOTORIE"

2.1 In assenza di una definizione uniforme di "disabile" a livello europeo e tenendo conto del fatto che non tutti i disabili presentano ridotte capacità motorie, è impossibile quantificare il numero delle persone con ridotte capacità motorie presenti nella Comunità. Vi sono per di più molte più persone caratterizzate da ridotte capacità motorie di quante non si considerino esse personalmente disabili. D'altra parte, da un'indagine effettuata in Germania nel 1981-1983, è emerso che su un numero complessivo stimato di 7 465 000 disabili (12,1% della popolazione totale), ben 5 290 000 sono caratterizzati da "ridotte capacità motorie" (1).

2.2 Nella Comunità europea vi sono attualmente fra i 60 e gli 80 milioni di disabili e anziani, i quali rientrano pertanto nella fascia di popolazione con ridotte capacità motorie. Tra queste persone si possono includere ad esempio i seguenti passeggeri (o potenziali passeggeri):

- persone con difficoltà di deambulazione
- persone con difficoltà di prensione (a causa dell'artrite, ad esempio)
- persone con bambini in tenera età in carrozzelle o passeggini
- persone su sedie a rotelle
- ciechi, poco vedenti, sordi, con difficoltà di eloquio o con altri problemi di comunicazione
- persone che viaggiano con parenti o amici disabili
- persone con un'invalidità temporanea (ad esempio a causa di un incidente o di un infortunio sportivo)

---

(1) Eurostat - Disabili: dati statistici, 1991, volume I.

2.3 Ai fini della presente relazione si è pertanto utilizzata la definizione seguente:

- per persona con ridotte capacità motorie si intende qualsiasi persona che abbia difficoltà particolari per l'utilizzazione dei trasporti pubblici. La mobilità ridotta non implica necessariamente l'esistenza di una qualsiasi menomazione di tipo medico.

### 3. ANTECEDENTI - AZIONI DELLA COMMISSIONE E DEL PARLAMENTO EUROPEO IN MATERIA DI TRASPORTO ACCESSIBILE E PRECEDENTI PROPOSTE DELLA COMMISSIONE IN MATERIA DI DISABILITÀ

- 3.1 L'impegno della Commissione nel promuovere trasporti accessibili è stato ampiamente pubblicizzato dal seminario europeo su "Mobilità e handicap" del gennaio 1987, in seguito al quale i produttori di mezzi di trasporto e le autorità hanno accelerato l'evoluzione tecnica di tipi di trasporto pubblico maggiormente accessibili alle persone con difficoltà motorie.
- 3.2. Il 16 settembre 1987, il Parlamento europeo ha adottato una risoluzione sul trasporto dei minorati e delle persone anziane - basato sulla relazione del sig. Ramirez Heredias del 2 luglio 1987 (1).
- 3.3. Per anni la Commissione ha elaborato con esito positivo numerose proposte, nel quadro, ad esempio, di HELIOS I (2) e HELIOS II (3) intese a migliorare le condizioni di vita delle persone disabili con particolare riguardo all'occupazione e alla formazione.
- 3.4 La proposta della Commissione di direttiva del Consiglio recante prescrizioni minime per il miglioramento della mobilità e delle condizioni di sicurezza del trasporto verso il luogo di lavoro dei lavoratori con ridotte capacità motorie (4), modificata (5), è volta a garantire che i lavoratori con ridotte capacità motorie possano viaggiare in condizioni di sicurezza, in modo da favorirne l'accesso al lavoro. Ai fini della proposta, s'intende per lavoratore con ridotte capacità motorie ogni "lavoratore che, per l'esercizio della propria attività professionale, abbia difficoltà specifiche all'atto di spostamenti con i mezzi di trasporto pubblici, a causa di una menomazione grave derivante da lesioni fisiche o mentali (art. 2, lettera a)). L'obiettivo della direttiva non consiste nel modificare tutti i mezzi di trasporto per renderli accessibili ai lavoratori con ridotte capacità motorie; il suo scopo è più limitato e consiste nel consentire a tali persone di viaggiare in sicurezza grazie a mezzi di trasporto pubblico, speciali servizi di trasporto per disabili o trasporti forniti dai datori di lavoro (o altre misure equivalenti quali contributi alle spese di taxi, agli adattamenti di auto private, ecc). Dal momento che la proposta

---

(1) GU n. C 281 del 19.10.1987.

(2) GU n. L 104 del 23.4.1988.

(3) GU n. L 56 del 9.3.1993.

(4) COM(90) 588 def. del 28.2.1991.

(5) COM(91) 539 def. del 19.12.1991.

contiene un articolo specifico volto ad impedire che le persone con ridotte capacità motorie che necessitano dell'assistenza di un accompagnatore debbano subire oneri finanziari aggiuntivi di trasporto, questo aspetto rilevante di armonizzazione non figura come punto separato nel programma di azione descritto nella parte 5. Tuttavia, il concetto di evitare oneri finanziari aggiuntivi ai disabili che necessitano di un accompagnatore è essenziale e si applica all'utenza di tutti i modi di trasporto pubblico.

#### **4. VANTAGGI DERIVANTI DA TRASPORTI PUBBLICI ACCESSIBILI**

- 4.1 Grazie ai trasporti pubblici accessibili, gli anziani potranno continuare a vivere a casa propria, senza essere obbligati a stabilirsi in ricoveri. Ciò ridurrà i costi per servizi sociali, oltre all'aspetto più gratificante sul piano personale. D'altra parte, l'evoluzione demografica prevista indica chiaramente che la percentuale di anziani e di molto anziani aumenterà in modo significativo nei prossimi anni (+ 40% entro il 2020: il 1° gennaio 1991 si contavano, nella Comunità, 68 576 000 persone di oltre 60 anni, dei quali 11 936 000 di 80 anni e oltre (1)).
- 4.2 Molti disabili che attualmente debbono ricorrere a servizi di trasporto speciali (STS) potranno utilizzare i trasporti pubblici (compresi i taxi, sovvenzionati dalle autorità locali). Ciò consentirà a sua volta agli STS - il cui funzionamento è assai oneroso e difficoltoso per le organizzazioni volontarie e le autorità locali - di dedicarsi più a fondo alla fornitura di servizi di pulmini o ambulanze a domicilio per le persone troppo deboli o con minorazioni troppo gravi per utilizzare i trasporti pubblici.
- 4.3 Ciò comporterà un miglioramento dei trasporti pubblici, in particolare rendendoli più gradevoli per i consumatori. A sua volta, ciò consentirà di ridurre la congestione del traffico, gli incidenti stradali e l'inquinamento nelle aree urbane, contribuendo oltre tutto a ridurre il declino rurale.
- 4.4 L'accessibilità dei trasporti costituirà un aiuto per le persone vulnerabili, vittime dell'emarginazione sociale, dal momento che fornirà occupazione: aiutando la gente (in special modo quanti sono troppo poveri o disabili per possedere un'automobile) ad ottenere, e mantenere, un lavoro; accrescendo la richiesta per la produzione di nuovi autobus, tram, treni, attrezzatura elettronica per incroci, fermate di autobus, ecc; incrementando l'esigenza di servizi di trasporto pubblico completi di personale (incluse le stazioni ferroviarie). Migliorerà il prestigio del personale addetto ai trasporti, in quanto si porrà l'accento sull'importanza delle condizioni di assunzione e di formazione.

---

(1) Eurostat - Annuario Statistiche Demografiche.

- 4.5 Ne trarrà vantaggio anche il settore del turismo, in quanto molti disabili dipendono per i loro spostamenti da accompagnatori che quindi a loro volta non utilizzano le infrastrutture di trasporto e turistiche alle quali non possono accedere i disabili (cfr. punto 2.2).
- 4.6 Si assisterà ad un notevole incremento del potenziale di mercato del trasporto di passeggeri e, di conseguenza, del mercato di nuovi veicoli e nuove infrastrutture per il trasporto pubblico.
- 4.7 Si ridurrà il tempo di arresto alle fermate dei veicoli di trasporto pubblico.

## 5. AZIONI DA INTRAPRENDERE

Per i motivi sopra elencati, la Commissione ha accolto molto favorevolmente la risoluzione del Consiglio del 16 dicembre 1991. L'azione comunitaria qui di seguito prevista dovrebbe comprendere un largo ventaglio di misure e proporre un piano per i trasporti pubblici in generale, dal momento che l'applicazione delle misure contenute nel programma d'azione avrà come risultato un complessivo miglioramento del settore (ad esempio, tutti i passeggeri saranno in grado di salire su autobus, treni, ecc, in modo più rapido e agevole, con conseguente riduzione dei tempi - e dunque costi - operativi e parallelo aumento del numero di viaggiatori; un trasporto pubblico migliore e più adatto all'ambiente urbano ridurrà il rumore e l'inquinamento nelle città), in linea con la politica comune dei trasporti quale delineata nel Libro bianco di cui al punto 1.1.

A parte la direttiva generale CEE relativa alle prescrizioni minime per facilitare l'accesso ai trasporti ai disabili e ai loro accompagnatori, già in esame presso il Consiglio, l'azione comunitaria dovrebbe includere le iniziative qui di seguito indicate.

Alcune delle azioni proposte, come direttive e progetti di ricerca, sono avviate dalla Commissione e decise dal Consiglio, altre invece rientrano nella sfera di competenza delle autorità nazionali, regionali o locali.

Tuttavia, le azioni comunitarie previste nell'ambito della presente relazione andranno a tempo debito applicate dagli Stati membri - in taluni paesi a livello nazionale, in altri a livello regionale. In alcuni Stati membri, le autorità locali sono responsabili di alcune forme di trasporto e delle relative infrastrutture, ad esempio aeroporti, linee ferroviarie leggere, taxi, autobus ecc. La presente relazione non definisce pertanto come le misure andrebbero applicate. La Commissione si è invece concentrata sull'indicazione delle misure richieste e della loro urgenza.

Essa ritiene inoltre di avere un ruolo importante da svolgere nell'incoraggiare progetti pilota e scambi di informazioni e nel finanziare iniziative per consentire alle persone con ridotte capacità motorie di utilizzare i trasporti pubblici.

### 5.1. Requisiti tecnici

Per ragioni connesse alla costruzione dei mezzi di trasporto e alla loro libera circolazione all'interno della Comunità, nonché al corretto funzionamento del mercato interno, le decisioni quadro sull'omologazione e i requisiti tecnici dei mezzi di trasporto sono prese a livello comunitario. La relativa applicazione rientra tuttavia nelle competenze degli Stati membri.

#### Breve termine

- \*a. Direttiva CE relativa alle prescrizioni speciali per autobus e torpedoni che consentirà l'omologazione CEE degli autobus e torpedoni dotati di accesso alle persone con ridotte capacità motorie. Tale proposta di direttiva CE riguarderà l'accesso negli autobus e nei torpedoni alle persone di ridotte capacità motorie nonché la mobilità di spostarsi all'interno di tali veicoli.
- \*b. Direttiva CE relativa all'omologazione di funicolari, ecc.. Essa comprenderà un allegato concernente le esigenze particolari dei passeggeri disabili.
- \*c. Direttiva CEE sul ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri per quanto riguarda l'omologazione delle ferrovie. Essa sarà elaborata conformemente al sistema del "nuovo approccio" al mercato unico e sarà basata sugli orientamenti per il miglioramento dell'accesso ai treni, della CEMT/UIC, concepiti per realizzare standard compatibili di accesso ai treni in tutta Europa. La direttiva comprenderà dispositivi di sollevamento per l'accesso ai vagoni e anche la compatibilità di superfici tattili per i bordi delle banchine. Alcune misure possono essere attuate rapidamente e con facilità, ma la Commissione riconosce che la realizzazione completa di altre misure (piattaforme di sollevamento, ad esempio) richiederà parecchi anni.

---

\* - lavori già in corso.

## 5.2. Accesso e finanziamento delle infrastrutture di trasporto

Le norme relative all'accessibilità a tutti i modi di trasporto (aeroporti, terminali aerei, posteggi di taxi in stazioni terminali di aerei, ferrovie, torpedoni, autobus e traghetti, traghetti per passeggeri, navi da crociera, navi di linea e porti, metropolitane, fermate di autobus e tram, ecc.) dovrebbero essere decise ed applicate in primo luogo dagli Stati membri. Talune misure tuttavia, in particolare quelle riguardanti la sicurezza del viaggiatore disabile, potrebbero essere meglio definite in un ambito comunitario che risulti nell'applicazione comune delle pratiche più valide. La Comunità può inoltre presentare raccomandazioni in merito alle possibilità di finanziamento, basandosi sull'esperienza e su una ben definita procedura di consultazione con enti nazionali e regionali e con le ONG dei disabili, in particolare nel caso di progetti che includono la piena accessibilità (ad esempio, linee ferroviarie leggere). Tale procedura riguarderà quanto segue.

### Breve termine

- a. Finanziamento (e fattori costi/benefici) di trasporti accessibili e delle infrastrutture connesse. Verranno presi in considerazione i vantaggi derivanti da una ridotta congestione del traffico, dalla diminuzione degli incidenti stradali e dell'inquinamento nelle zone urbane.
- \*b. Tutti gli aspetti inerenti all'accessibilità ad aeroporti e aeromobili e all'interno di essi. Questi si baseranno sulle recenti raccomandazioni della Conferenza europea dell'aviazione civile (ECAC), e comprenderanno anche l'accesso agli aeroporti mediante ferrovia, nonché all'interno degli aeroporti stessi (compreso il tratto tra terminali); concezione degli aeroporti; armonizzazione delle specifiche tecniche relative all'accessibilità.

\* = lavori già in corso.

- c. Accessibilità ai taxi. Vi sarà inclusa l'accessibilità a posteggi di taxi in stazioni terminali di aerei, ferrovie, torpedoni, autobus e traghetti.

#### Medio termine

- d. Accessibilità sui e nei traghetti per passeggeri, navi da crociera, navi di linea e porti, comprese le procedure di emergenza per l'evacuazione.
- e. Codici concordati di buona pratica concernenti: marciapiedi, fermate di autobus e di tram, tabelle e orari delle destinazioni, ecc. su autobus e tram, manutenzione di ascensori, scale mobili, ecc.
- f. Direttiva CE concernente l'accessibilità a tutti i modi di trasporto terrestre e alle infrastrutture di trasporto, compresa, ove attuabile, l'aggiunta a posteriori di opportuni dispositivi.

#### Lungo termine

- g. Accessibilità alle ferrovie sotterranee (metropolitane).

### 5.3. Informazioni/segnalatica

Al fini di una maggiore efficacia, taluni aspetti (a) dell'informazione dei viaggiatori, fornita e richiesta dagli agenti di viaggio, e di quella destinata agli Stati membri, nonché (b) della segnalatica, andrebbero piuttosto organizzati a livello comunitario, dalla Comunità stessa o tramite una stretta collaborazione fra Stati membri. Ciò è particolarmente opportuno nel caso di viaggi internazionali e ove siano richieste informazioni su base uniforme (ad esempio, segnalazioni acustiche per non vedenti). Le autorità degli Stati membri sono nella posizione migliore per decidere le modalità di informazione, tenuto conto di specifiche realtà locali e/o regionali (ad esempio fermate di autobus, zone pedonali percorse da tram).

#### Breve termine

- \*a. Norme relative all'accessibilità ad aeroporti ed aeromobili e all'interno di essi (cfr. punto 5.2.b): armonizzazione dell'informazione; segnaletica internazionale; informazione dei passeggeri prima e/o durante il volo.
- \*b. Orientamenti sulle informazioni destinate ai passeggeri disabili (per tutti i modi di trasporto, per i percorsi locali e per lunghe distanze) allo scopo di massimizzare l'impiego di qualsiasi mezzo di trasporto già attualmente accessibile.
- c. Cooperazione tra gli Stati membri per quanto concerne l'armonizzazione dei segnali acustici agli incroci con attraversamento pedonale. Ciò dovrebbe eliminare i rischi per la sicurezza che attualmente sussistono a causa del significato diverso di segnali identici nei vari paesi.
- \*d. Manuale di documentazione destinato ai viaggiatori disabili, contenente una guida alle informazioni - per l'intera Comunità - sulle infrastrutture turistiche accessibili (compreso il trasporto).

#### 5.4. Formazione

I corsi di formazione sulla presa di coscienza dell'esistenza e delle esigenze dei disabili, destinati al personale operativo dei trasporti, nonché ad architetti, progettisti del settore, operatori turistici/agenti di viaggio, ecc, possono beneficiare dell'esperienza acquisita a livello comunitario, ma andrebbero programmati e realizzati da enti nazionali previa consultazione, ad esempio, con il comitato consultivo sull'istruzione e la formazione nel campo dell'architettura.

#### Breve termine

- \*a. Norme relative all'accessibilità ad aeroporti e aeromobili e all'interno di essi (cfr. punto 5.2.b): formazione del personale di aeroporti, linee aeree e agenzie di viaggi.

#### Medio termine

- b. Integrazione nei piani di studi di programmi specifici di formazione sulla presa di coscienza dell'esistenza e delle esigenze dei disabili come elemento costitutivo delle qualifiche formali necessarie per architetti, responsabili della pianificazione dei trasporti, operatori turistici, agenti di viaggio ecc. (sensibilizzazione ai problemi e alle esigenze dei disabili).

\* - lavori già in corso.

- c. Codice di buona pratica per la formazione del personale addetto ai trasporti che opera a contatto con il pubblico alla presa di coscienza dell'esistenza e delle esigenze dei disabili (sensibilizzazione ai problemi e alle esigenze dei disabili).

#### 5.5. Ricerca e sviluppo

La Comunità può assistere gli Stati membri tramite programmi di ricerca (ad esempio, COST 322, TIDE e DRIVE, EURET II) e studi relativi a problemi comuni connessi all'(in)accessibilità, i cui risultati possono essere elaborati in maggior dettaglio e per scopi specifici da Stati membri, operatori del trasporto, progettatori ecc, beneficiando al tempo stesso di economie di scala.

##### Breve termine

- \*a. Progetto di ricerca COST 322 sugli autobus a pianale ribassato e sull'adeguamento delle fermate. Questo progetto, di recente approvazione, comprenderà la sicurezza del trasporto con sedie a rotelle, una valutazione dell'esperienza acquisita, l'ideazione di strutture adeguate alle fermate di autobus e tram, i metodi per accedere con sicurezza agli autobus alle fermate.
- \*b. Ricerca TIDE sulle sedie a rotelle, comprese le possibilità di accesso nei veicoli e negli edifici.

##### Lungo termine

- c. Realizzazione di una ricerca sul futuro trasporto concernente l'accessibilità ai trasporti urbani/aerei/marittimi/su vie navigabili interne, comprese le procedure di emergenza per l'evacuazione.
- d. Attuazione pratica dei risultati dei progetti di ricerca DRIVE e TIDE concernenti i disabili e gli anziani.

#### 5.6. Altri interventi a favore dei disabili

L'Anno europeo degli anziani, i regolamenti che limitano il fumo in tutte le zone di trasporto, il reciproco riconoscimento dei distintivi nazionali per i parcheggi riservati riguardano sia la Commissione che le autorità nazionali.

---

\* = lavori già in corso.

Breve termine

- \*a. Campagna di dissuasione del parcheggio alle fermate di autobus e agli incroci pedonali, ecc., nell'ambito dell'Anno europeo degli anziani e della solidarietà tra generazioni (1993).

Mediotermine

- \*b. Ampliamento della portata dei regolamenti che vietano/limitano il fumo in tutte le zone di trasporto (comprese quelle considerate posto di lavoro) conformemente alla risoluzione del Consiglio n. 89/C 189/01 del 18 luglio 1989 recante divieto di fumare nei locali aperti al pubblico.
- \*c. Reciproco riconoscimento dei distintivi nazionali per i parcheggi riservati.

---

\* = lavori già in corso.

Priorità stabilite nel Libro bianco sullo sviluppo futuro della politica comune dei trasporti - una strategia globale per la realizzazione di un quadro comunitario atto a garantire una mobilità sostenibile [COM(92) 494 def. del 2.12.1992]

---

Alcune priorità riguardano in qualche misura lo sviluppo di un trasporto accessibile (cfr. punto 1.1.1. della presente Relazione, relativo alle azioni da intraprendere in vista dell'accessibilità ai trasporti delle persone con ridotte capacità motorie). Esse sono elencate qui di seguito:

- 1.a. Liberalizzazione dei servizi internazionali nel settore dei taxi.
- 1.b. Armonizzazione tecnica dei veicoli stradali.
- 1.c. Definizione di un approccio coerente di ricerca e sviluppo in materia di trasporto nell'ambito del quarto programma quadro.
- 1.d. Orientamenti per le ferrovie convenzionali.  
Orientamenti per una "Rete dei cittadini" di servizi intermodali per i passeggeri.
3. Incentivi e promozione per un trasporto pubblico sicuro; sostegno a iniziative locali a favore di ciclisti e pedoni al fine di contribuire alla qualità dell'ambiente urbano.

COM(93) 433 def.

# DOCUMENTI

**IT**

**05 07**

---

**N. di catalogo : CB-CO-93-478-IT-C**

**ISBN 92-77-59348-2**

---