

COMMISSIONE IX
LAVORI PUBBLICI

LXXI.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 23 MAGGIO 1962

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ALESSANDRINI

INDICE

	PAG.
Proposta di legge (<i>Seguito della discussione e rinvio</i>):	
LOMBARDI GIOVANNI ed altri: Integrazioni e modificazioni della legge 24 agosto 1941, n. 1044, per la costruzione del canale navigabile Milano-Cremona-Po. (3265).	819
PRESIDENTE	819, 820, 822, 824
BUSETTO	819, 820, 822
CURTI IVANO	820
LOMBARDI GIOVANNI	823
RIPAMONTI	823

La seduta comincia alle 9,40.

CIBOTTO, *Segretario*. Dà lettura del processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Seguito della discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Lombardi Giovanni ed altri: Integrazioni e modificazioni della legge 24 agosto 1941, n. 1044, per la costruzione del canale navigabile Milano-Cremona-Po. (3265).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Lombardi Giovanni, Ripamonti, Aldisio Salvatore, Patrini, Zanibelli, Alessandrini, Bertè, Bianchi For-

tunato, Buttè, Colombo Vittorino, Ferrari Giovanni, Gennai Tonietti Erisia, Migliori, Origlia, Sangalli, Aimi, Andreucci, Babbì, Bartole, Bersani, Buzzi, Carra, Gorrieri Ermano, Mattarelli Gino, Marconi; Armani, Cibotto, Del Bo, Gagliardi, Lombardi Ruggero, Martina Michele, Romanato, Schiratti, Galli: « Integrazioni e modificazioni della legge 24 agosto 1941, n. 1044, per la costruzione del canale navigabile Milano-Cremona-Po ».

La proposta di legge è stata già posta in discussione in precedenti sedute, e precisamente il 13 dicembre 1961, con la illustrazione del Relatore e con l'intervento degli onorevoli Busetto e Ripamonti, e il 15 dicembre 1961, con l'intervento dell'onorevole Dosi (che ha illustrato il parere favorevole alla proposta di legge della XII Commissione dell'industria e del commercio) e di altri membri della Commissione, per concludersi con l'intervento dell'onorevole Biaggi Francantonio, che chiedeva di interrompere la discussione della proposta di legge.

Riprendiamo oggi, dando la parola agli altri colleghi che desiderano ancora intervenire nella discussione generale.

BUSETTO. Non credo ve ne siano molti, e questo, non per l'argomento, ma per il semplice fatto che questa proposta è riemersa improvvisamente dal fondo di chissà quale cassetto per essere posta nuovamente all'ordine del giorno. Ed io credo che molti colleghi non ne sono stati neanche informati.

PRESIDENTE. Onorevole Busetto, la convocazione della Commissione porta la data

del 17 maggio ed è stata tenuta in sospenso fino a ieri l'altro, in quanto il 30 aprile è stata presentata, ed assegnata anch'essa alla nostra Commissione in sede legislativa, la proposta di legge n. 3745, a firma Togni Giulio Bruno ed altri, per la classificazione fra le vie di navigazione di seconda categoria del canale da Milano nord al Mincio e si era ravvisata l'opportunità di porre all'ordine del giorno della riunione anche questa proposta di legge, onde permettere l'eventuale discussione congiunta. Ed è stato per attendere la distribuzione dello stampato relativo che i giorni sono passati, distribuzione che, peraltro, non si è ancora avuta; sicché si è dovuto ridurre l'ordine del giorno con l'esclusione della proposta di legge n. 3745. Aggiungo anche che l'ordine del giorno è stato regolarmente e tempestivamente affisso all'apposito albo.

Ad ogni modo, onorevole Busetto, la proposta che il Presidente intende fare è la seguente: se c'è qualcuno che vuole intervenire nella discussione generale della proposta di legge n. 3265, ne ha facoltà. Altrimenti, consideriamo chiusa la discussione generale su detta proposta, con l'intesa che alla prossima seduta, che potrebbe essere venerdì prossimo, si rimetterebbe all'ordine del giorno la proposta di legge Lombardi ed anche la proposta di legge Togni, che nel frattempo c'è da prevedere, sarà senz'altro stampata e distribuita.

In questa maniera, si potrebbe giungere ugualmente alla auspicata approvazione simultanea delle due proposte.

CURTI IVANO. Devo dire, pur non intendendo aprire con ciò una polemica sul come sono andate le cose, che non sono affatto d'accordo. Prego l'onorevole Presidente di voler predisporre i lavori in modo tale che, comunque vadano le cose, la prossima settimana il problema in oggetto venga affrontato e risolto. Diversamente correremmo il rischio di rimandare l'esame a novembre o magari, sciogliendosi le Camere, addirittura all'infinito, mentre si tratta di una questione che non può essere trascinata così a lungo.

La seconda preghiera che desidero rivolgere all'onorevole Presidente è quella di voler comunicare ai membri della Commissione quali saranno, volta per volta, i provvedimenti che verranno messi all'ordine del giorno della seduta successiva. Questa mia proposta non intende minimamente limitare l'autonomia della facoltà di decisione del Presidente, ma penso che, se non in sede referente, almeno in quella legislativa sarebbe

opportuno venire informati in tal modo dei lavori della Commissione.

PRESIDENTE. Mi auguro che le cose siano ormai chiarite. Assicuro nello stesso tempo gli onorevoli membri della Commissione che mi farò interprete presso l'onorevole Aldisio perché venga data comunicazione della materia da discutere nelle varie sedute con un maggiore anticipo. Non ho alcun dubbio che il nostro Presidente vorrà accogliere questa legittima richiesta.

C'è qualcuno che desidera intervenire nella discussione generale della proposta di legge n. 3265?

BUSETTO. Onorevoli colleghi, poiché la discussione di questo provvedimento è iniziata con un tipo di Governo ed è stata ripresa poi con un altro Governo con una nuova maggioranza politica, penso sarebbe opportuno che il nuovo Ministro dei lavori pubblici comunicasse alla Commissione quali sono gli intendimenti del Governo, per la soluzione del problema al nostro esame che ha il suo fulcro centrale nella navigazione interna del bacino padano. Attendiamo queste dichiarazioni del Ministro per poter poi affrontare il problema del canale Ticino-Mincio, ma, ripeto, occorre sapere prima come verrà impostato il problema organico del bacino padano, non solo dal punto di vista del sistema idroviario ma sotto due altri aspetti. Innanzitutto, occorre che la navigazione interna avvenga in funzione di uno sviluppo economico democratico, alla luce della necessità della ripresa agricola e industriale, in modo particolare nelle zone della bassa padana che sono state più colpite dallo squilibrio determinatosi nel decennio 1950-1960 tra l'industria e l'agricoltura. Basti pensare infatti alle province di Rovigo, Mantova, Cremona, Padova, Piacenza e Reggio Emilia per rendersi conto della esattezza delle mie preoccupazioni.

In secondo luogo, occorre individuare le forze sociali che devono gestire tutto il complesso della navigazione e le attività ad essa collegate per la creazione di nuove zone di sviluppo agricolo industriale previste dalla stessa proposta di legge Lombardi. Noi crediamo di aver individuato questa forza nella creazione di un ente padano della navigazione interna che abbia un carattere specificamente pubblico e che provveda alla soluzione in senso organico dei problemi della navigazione in tutta la Valle padana. Quando diciamo enti pubblici intendiamo far riferimento ad uno specifico intervento dello Stato e degli enti locali in quanto tali.

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 MAGGIO 1962

Il punto fondamentale, comunque, è quello di attuare un programma democratico di sviluppo economico e a questo proposito ricordo il piano di coordinamento territoriale della Lombardia che si trova all'esame del Ministero dei lavori pubblici, piano che ha subito diverse riedizioni e che dovrebbe essere visto alla luce della grossa questione della navigazione interna nel suo complesso.

Su questi tre punti: piano economico, piano organico della navigazione interna, vista sotto il profilo sociale, e creazione di un ente, e quindi con tutti i problemi urbanistici, umani, ecc., noi vorremmo avere una precisa posizione del Governo.

Detto questo, e mi scuso se ho fatto questa introduzione per ricollegarmi a tutto il dibattito avvenuto precedentemente dato il lasso di tempo intercorso, passo alla illustrazione degli emendamenti.

Non leggo gli emendamenti perché li consegnerò alla Presidenza della Commissione che li farà stampare. Mi limito soltanto ad enunciarli per brevità.

Il primo emendamento riguarda l'articolo 2. Noi siamo d'avviso che, dove si parla della composizione dell'organismo dirigente e degli organi dirigenti del Consorzio, occorra allargare le rappresentanze degli enti locali, e precisamente dare alla provincia e al comune di Cremona la stessa rappresentanza numerica che hanno la provincia e il comune di Milano. Non vedo infatti perché Cremona debba avere due rappresentanti in meno di Milano. E quell'allargamento a tre del numero dei rappresentanti per ognuno dei quattro enti locali succitati, che noi chiediamo nell'emendamento, è inoltre opportuno anche per introdurre un rappresentante delle minoranze che agiscono nell'ambito dei consigli provinciali e comunali di Milano e di Cremona. È un criterio che abbiamo già introdotto quando abbiamo discusso la legge relativa all'acquisizione delle aree fabbricabili per l'edilizia economica e popolare, lì dove si parla della istituzione di una commissione che deve esaminare le richieste delle aree. Per rispettare un criterio di vera ed effettiva democrazia, noi riteniamo che la rappresentanza delle minoranze in questi organismi sia una condizione indispensabile per un sereno controllo, per un metodo di direzione e di gestione di questi consorzi che sia in linea generale efficace.

Vi è poi un nostro emendamento all'articolo 3. Si tratta di un emendamento chiave, che si riflette anche un po' su tutto il con-

testo della legge 24 agosto 1941, n. 1044, e prende in considerazione l'esigenza che, in deroga al disposto dell'articolo 6 del testo unico nella navigazione interna del 1913, tutte le opere relative alla costruzione del canale navigabile Milano-Po siano a totale carico dello Stato. Già abbiamo sollevato questa questione, discutendosi della legge relativa alle nuove attribuzioni e funzioni del magistrato del Po, decidendo poi, dopo l'intervento del Ministro Sullo, di rinviare tutta la questione delle modificazioni da apportare alla legge del 1913 a un successivo dibattito, e magari con l'articolazione di proposte di legge di iniziativa parlamentare e di disegni di legge da parte del Governo. Noi intendiamo iniziare fin da ora questo lavoro, entrando nel vivo della materia. Già altra volta abbiamo esposto le ragioni che ci inducono a fare questa proposta. Noi riteniamo che opere così impegnative, i cui costi possono ammontare anche oltre i 30-35 miliardi, senza con questo voler fissare una cifra ma basandomi sulle indicazioni fornite da documenti ufficiali di convegni dedicati al canale Milano-Po, non possano essere accollate a comuni e province; anche se nel caso specifico si tratta di una provincia e di un comune come Milano, il cui bilancio e il cui gettito fiscale sono certo superiori a quelli delle altre province e comuni d'Italia. È una questione di principio, dunque, ed è anche una questione di necessità. Questo almeno finché nel nostro paese non verrà radicalmente modificata la finanza locale, perché non possiamo considerare veramente valida una riforma della finanza locale quale quella che è stata elaborata dal disegno di legge dell'ottobre 1961. Il quale ultimo infatti è stato chiamato stralcio della riforma della finanza locale, o addirittura piccola riforma, con un eufemismo. Fin quando non si avrà dunque una effettiva autonomia degli enti locali, è lo Stato che dovrà provvedere ad opere del genere. I comuni e le province dunque non possono, almeno per il momento, essere chiamati a sopportare gli oneri per opere così impegnative e importanti. In conseguenza di ciò, noi, con questo emendamento, affermiamo il principio che, in deroga al testo unico del 1913, questo canale sia costruito con una spesa da porre a totale carico dello Stato.

Vi è poi l'articolo 6, interessante per quanto riguarda il piano di utilizzazione delle aree riservate alle attrezzature del canale in quanto tale e delle zone di sviluppo industriale nei territori direttamente o indirettamente interessate all'attuazione dell'opera. Ora noi siamo d'accordo che il consiglio di amministrazione

del consorzio provveda alla compilazione di questo piano, secondo le modalità previste. Però riteniamo che anche i Consigli comunali dei comuni direttamente interessati, o in quanto attraversati dal canale o in quanto da esso comunque serviti, debbano essere investiti del problema, e quindi essere interpellati sulla consistenza e sulla elaborazione del piano di utilizzazione. Per cui questo piano, prima ancora della approvazione finale con decreto del Ministero dei lavori pubblici, deve avere il consenso dei consigli comunali dei comuni interessati. Proporremo dunque di modificare la prima parte dell'articolo 6 in questo senso: « Le aree delle zone riservate per magazzini ed attrezzature o destinate al sorgere e allo sviluppo di aziende industriali e commerciali, saranno comprese in un piano generale di utilizzazione, da compilarci dal Consiglio di amministrazione del Consorzio e, previo consenso con relative deliberazioni da parte dei Consigli comunali, dei comuni direttamente interessati o in quanto attraversati dal canale, o in quanto da esso comunque serviti ».

In effetti, qui, non potendosi procedere né in base alla vecchia legge urbanistica che è superata, né in base alla nuova che è ancora di là da venire, è evidente che dobbiamo predisporre dei veri e propri piani aventi valore di piani particolareggiati da approvarsi con i criteri previsti dalla legge per l'acquisizione delle aree edificabili per l'edilizia economica e popolare, e che, quindi, devono essere sottoposti al dibattito e all'approvazione dei consigli comunali delle zone interessate.

All'articolo 7, che riguarda le opere di urbanizzazione, noi proponiamo di sostituire le prime sette righe sino alla parola « quali », con le seguenti:

« Allo scopo di favorire lo sviluppo delle aree destinate all'industria contigue al canale i comuni e le provincie interessate sia direttamente in quanto attraversati dal canale o in quanto da esso serviti, possono costituirsi in Consorzio col compito di eseguire, sviluppare e gestire:

a) le zone di sviluppo agricolo-industriale;

b) le opere di attrezzature delle zone quali, ».

Proponiamo anche di aggiungere il seguente comma:

« Nel Consiglio di amministrazione del Consorzio debbono essere rappresentate le minoranze dei consessi elettivi degli Enti locali che lo costituiscono ».

Noi, insomma, escludiamo le Camere di commercio, industria e agricoltura e la voce generica: « Enti interessati » perché (questo nostro punto di vista probabilmente non verrà condiviso dalla maggioranza, ma io sento ugualmente il dovere di farlo presente) l'esperienza ci insegna che nella gestione di consorzi di zone industriali dove sono presenti le camere di commercio, industria e agricoltura, queste ultime si fanno in alcune circostanze portatrici di interessi che non sono quelli della collettività. Un esempio in questo senso ci viene dato dal Consiglio di amministrazione del consorzio di Porto Marghera. Noi siamo per un Consorzio che comprenda in sé i comuni e le provincie interessate allo sviluppo che la posizione nel canale può dare sul piano agricolo e industriale e che abbia dei compiti precisi: innanzitutto promuovere lo sviluppo e gestire le zone agricole industriali (bisogna esplicitamente dire che il consorzio gestisce la zona agricola industriale); inoltre provvedere alle opere di attrezzatura delle zone, come gli allacciamenti, gli acquedotti, le strade e così via.

All'articolo 9 poi proponiamo che sia lasciato soltanto il primo comma e cioè: « Sono escluse dalle espropriazioni per pubblica utilità le aree occupate da fabbricati ed impianti a destinazione industriale e servizi connessi già in attività alla data di entrata in vigore della presente legge ».

PRESIDENTE. Lei sa, onorevole Busetto, che l'articolo 9 del testo al nostro esame è identico alla legge che abbiamo votato per Marghera.

BUSETTO. È esatto, ma in quella occasione io ho votato unicamente per disciplina di partito. Poiché tale questione è stata riproposta proprio in seno al nostro gruppo sento il dovere di riproporla ora in Commissione. Si sa che quando un partito decide una cosa bisogna attenersi disciplinatamente a quella decisione, ma ciò non vuol dire che si debba ritenere sempre utile il provvedimento che per disciplina si vota. Ripeto quindi che noi siamo per il mantenimento soltanto del primo comma dell'articolo 9, in quanto vogliamo evitare qualsiasi eccezione. Un emendamento conseguente, per coordinamento, riguarda l'articolo 13. Noi proponiamo l'annullamento dell'ultimo comma dell'articolo 13, per coordinamento con gli emendamenti all'articolo 3 e all'articolo 6 che escludono gli altri enti.

Questi gli emendamenti alla proposta di legge Lombardi che avevo pronti in questo momento. Non escludo con questo che, nel

corso del più approfondito esame degli articoli, possa venir fuori anche qualche altro emendamento.

LOMBARDI GIOVANNI. Anche io mi riservo di presentare emendamenti, adducendo a mia giustificazione il notevole lasso di tempo intercorso fra la presentazione della mia proposta e la discussione.

RIPAMONTI. Avrei da fare anche io qualche proposta di emendamento. L'articolo 5 prospetta una rigida definizione delle aree interessate a questi poli di sviluppo industriale, disponendo l'annessione di planimetrie. Questo fatto però può portare a nuove iniziative di carattere speculativo da parte di privati, in funzione del successivo articolo 9: infatti i privati che hanno acquistato quelle aree a scopo agricolo, e poi, in base all'articolo 9, ne chiedono l'utilizzo in proprio a scopo industriale si avvantaggiano dell'incremento di valore derivante dall'utilizzazione successiva a scopo industriale. Questo incremento di valore, invece, dovrebbe andare ai consorzi che gestiscono le opere stesse. In conseguenza di ciò proporrei, al comma secondo dell'articolo 5, là dove si dice che le aree delle zone industriali risultano da annessa planimetria, di dire invece: « risultano di massima da annessa planimetria », lasciando quindi al consorzio la facoltà di definire i comprensori delle zone industriali che possono anche non coincidere completamente con le planimetrie annesse. Se il consorzio fa queste zone, non vi è esigenza, a mio avviso, di allegare le planimetrie. Non ritengo si debbano collegare rigidamente l'area del comprensorio della zona industriale e la planimetria annessa. Cioè la planimetria è puramente indicativa, e nell'ambito di essa, o al di fuori di essa, il consorzio può individuare le zone industriali. Mi pare che aggiungendo un « di massima » sia possibile lasciare questa possibilità al consorzio di ampliare le zone industriali. Per fare un esempio, la zona speculativa può verificarsi ai margini di queste aree industrializzate fissate sulla planimetria. Il privato ha già comprato le zone attigue a queste aree e sfrutta gli incrementi marginali di valore su quelle aree, che si avvantaggeranno direttamente dei servizi che i singoli consorzi disporranno nelle loro zone. In assenza di un piano regolatore comunale che vincoli le zone contigue ad una destinazione agricola, chi può impedire a una industria di insediarsi immediatamente al di fuori di queste zone industriali e utilizzare tutti i vantaggi derivanti dalla organizzazione? Lasciando al consorzio questa facoltà

di definire i limiti delle zone industriali, questi limiti possono essere anche molto ampliati, al fine di evitare l'utilizzo delle aree marginali da parte di azioni speculative.

Questo dunque il primo problema che io solleverei, salvo metterci poi d'accordo sulla precisa formulazione dell'emendamento.

Un secondo problema riguarda gli espropri dell'articolo 8. Io direi che per l'indennizzo degli espropri di queste aree si debba applicare quanto è disposto dalla legge di Napoli nella analoga materia, oppure calcolare il valore venale sull'attuale valore dell'area, cioè in base al reddito attuale. Parlare invece di valore venale senza vincolarlo a una precedente destinazione dell'area significa fare entrare in gioco una valutazione, spesso soggettiva, per cui alle volte si può parlare di valore di posizione, per la vicinanza di un'autostrada, o di valore futuro e in tal modo fare aumentare il prezzo. È bene quindi vincolarlo o al sistema della legge di Napoli, o all'attuale valore venale effettivo basato sul reddito attuale.

LOMBARDI GIOVANNI. Abbiamo copiato la norma da quella analoga disposta per Marghera.

RIPAMONTI. Ma non so se la legge di Marghera ha portato agli espropri.

LOMBARDI GIOVANNI. Siamo stati superati dal tempo, in quel caso.

RIPAMONTI. Comunque sono rilievi che io pongo come problematica. Penso sia bene evitare ricorsi o contestazioni sulle indennità. Agganciamo quindi l'indennità o alla legge di Napoli, che ci dà la garanzia che, gli eventuali ricorsi porteranno sempre a un prezzo almeno pari al valore venale in sede di utilizzazione agricola, oppure al valore venale della effettiva utilizzazione. Diamo cioè uno strumento certo per la valutazione oggettiva del valore venale, ed eviteremo tutte le contestazioni derivanti dalle valutazioni economiche. Anzi io proporrei; più che la legge di Napoli, una definizione matematica del valore venale derivante dalla imposizione sui redditi, rivalutando con i coefficienti necessari.

LOMBARDI GIOVANNI. Per quanto riguarda le espropriazioni sarei piuttosto disposto a far riferimento alla legge istitutiva del canale del consorzio che si rifà alla legge di Napoli; quindi non soltanto per opere di navigazione ma anche per quelle industriali.

Relativamente all'osservazione fatta dall'onorevole Busetto (non entro nel merito degli emendamenti perché mi riservo di studiarli prima) è vero che il piano della Lom-

bardia è stato costituito sulla base della vecchia legge urbanistica del 1942, precisamente agli articoli 5 e 6, che fanno riferimento, senza un aggancio economico ad un piano di sviluppo. Per quanto riguarda l'ente padano ritengo prematuro parlare della costituzione di un ente o di una organizzazione che, come in Francia, è intermediaria tra i Ministeri e le singole attività concrete di costruzione in campo di infrastrutture e di esercizio, cioè un ente appositamente costituito per la navigazione interna. Il problema, secondo me, andrebbe risolto gradualmente attraverso tentativi per poi passare ad un ente di carattere generale.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Come relatore mi sia consentito di osservare che dalla discussione generale non è emerso nulla di ostativo alla proposta di legge stessa. Le difficoltà prospettate nella discussione riguardano l'organizzazione di un sistema di canali, più che la realizzazione del canale Milano-Cremona-Po, e precisamente la realizzazione di un secondo canale, il Milano Nord-Mincio che dia la possibilità alle industrie pedemontane di disporre di una via di comunicazione e di trasporto per materiali di massa a basso prezzo. Su questo si è accesa un'appassionata discussione, e un gruppo di colleghi ha chiesto che nella proposta di legge venisse introdotta la classificazione di questo secondo canale come idrovia di seconda classe. Di questa richiesta si è fatta eco la Commissione Bilancio con la richiesta di introdurre due articoli emendativi della proposta di legge, e precisamente un articolo *1-bis*, di classificazione fra le idrovie a seconda classe del canale Milano nord-Mincio. Un secondo articolo, *1-ter*, annulla praticamente le possibilità offerte per la costruzione di idrovie dall'articolo 6 del testo unico 21 luglio 1913, n. 959. Nello stesso tempo si abrogano le possibilità offerte dall'articolo 24 relative all'anticipazione di spese per opere di navigazione sia per il consorzio del canale Milano-Cre-

mona-Po, sia per il canale Milano-Nord-Mincio.

Per quanto riguarda la discussione svoltasi in seno alla nostra Commissione, a parte quanto detto più sopra, si è manifestato un generale consenso. Osservazioni di carattere generale sono state formulate, dall'onorevole Busetto in particolare, sulla mancanza di un programma organico di sistemazione delle vie di navigazione. Tale concetto è stato raccolto poi dal collega Ripamonti, che ha sottolineato come la sistemazione dell'asta del Po non possa essere esclusa da qualsiasi pianificazione della navigazione interna, perché l'asta del Po rimane sempre la base fondamentale per la realizzazione di qualsiasi sistemazione idroviaria.

Con questo penso di avere, sia pure sinteticamente, sottolineato quelli che sono stati gli aspetti fondamentali contenuti negli interventi dei colleghi nelle due giornate di discussione su questa proposta di legge, e di poter senz'altro concludere che essa raccoglie la generalità dei consensi.

Rinvio il seguito della discussione alla prossima riunione. Prego gli onorevoli colleghi di presentare nel frattempo gli emendamenti alla proposta di legge, in modo che possano essere tempestivamente distribuiti a tutti i componenti della Commissione.

Al riguardo proporrei di stabilire a venerdì prossimo, 25 maggio, il termine per detta presentazione.

Se non vi sono osservazioni, così può rimanere stabilito.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 11,05.

IL DIRETTORE
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI