COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

33.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 27 APRILE 1978

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **LIBERTINI**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **MAROCCO**

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Discussione e rinvio):

Provvidenze integrative per l'industria cantieristica navale per il periodo 1° aprile 1977-30 settembre 1978 (2122) 249

PRESIDENTE 249, 254, 256

CUFFARO, *Relatore* 249

TAMBURINI 254

La seduta comincia alle 11,45.

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

(*È approvato*).

Discussione del disegno di legge: Provvidenze integrative per l'industria cantieristica navale per il periodo 1° aprile 1977-30 settembre 1978 (2122).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Provvidenze integrative per l'industria cantieristica navale per il periodo 1° aprile 1977-30 settembre 1978 ».

L'onorevole Cuffaro ha facoltà di svolgere la relazione.

CUFFARO, *Relatore*. Signor presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, cercherò di essere il più succinto possibile nella mia relazione introduttiva, anche perché stiamo discutendo di un provvedimento lungamente atteso e noto, nelle sue linee essenziali, alla Commis-

sione. Eventualmente, per la portata dei problemi, per le questioni che abbiamo davanti, per le prospettive che segna il disegno di legge all'esame della Commissione, riprenderò, in sede di replica, alcuni temi ed alcuni punti sui quali si svilupperà la discussione in questa Commissione.

Il disegno di legge in esame reca provvidenze integrative per l'industria cantieristica navale, per il periodo dal 1° aprile 1977 al 30 settembre 1978. Per quanto questa normativa sia stata lungamente attesa, per quanto il provvedimento sia necessario a fronteggiare una situazione di emergenza, non si può non rilevarne il carattere limitato rispetto alla natura ed alla dimensione dei problemi che travagliano il settore cantieristico, investito da una crisi strutturale e congiunturale. Fenomeni di carattere internazionale incidono sull'attività produttiva dei cantieri di tutto il mondo; alcuni elementi interessano più in generale i traffici ed i noli marittimi; il settore cantieristico navale italiano registra una riduzione del portafoglio di ordini ed estesi fenomeni di Cassa integrazione (Monfalcone, Venezia, Palermo); la limitata capacità produttiva degli impianti contribuisce ad appesantire i costi di gestione, per una struttura generale che finisce con il gravare sul prezzo della nave.

Abbiamo dunque bisogno non certamente di provvedimenti-tampone, ma di una generale riconsiderazione dei problemi della politica marinara del nostro paese, inseriti in una prospettiva mondiale. L'esame attento di questi problemi deve comprendere anche quelli della nostra flotta e quelli più generali del trasporto marittimo, di un sistema integrato di trasporti che si avvalga di quelli marittimi per ridurre i costi generali dei trasporti di merci nel nostro paese.

Il disegno di legge, in pratica, modifica la misura del contributo di cui allo articolo 1 della legge 27 dicembre 1973, n. 878, prorogata dall'articolo 4 della legge 23 dicembre 1975, n. 720, elevando il contributo stesso in misura non eccedente il 30 per cento. Il disegno di legge proroga anche la validità dei titoli I e III della stessa legge n. 878, autorizzando la spesa complessiva di 110 miliardi in 5 anni, fissandone la ripartizione a partire dall'anno in corso (30 miliardi di contributo); per gli anni dal 1979 al 1982, il contributo sarà di 20 miliardi.

Si potranno così definire alcuni contratti le cui trattative si sono arenate per gli squilibri fra i nostri costi ed il prezzo internazionale delle navi e si consentirà la acquisizione di nuovi ordini per costruzioni iniziate dopo il 1° gennaio 1978.

La legge n. 878 fissava, per i contratti stipulati entro il 1972, un contributo alle nuove costruzioni nella misura del 9 per cento, e si trattava di un contributo a scalare; per i contratti stipulati entro il 1976, la percentuale scendeva al 4 per cento.

Con la legge 23 dicembre 1975, n. 720, si proroga al 31 dicembre 1977 la concessione del contributo, nella percentuale del 3,80 per cento, con una diminuzione ulteriore, cioè, del tasso di intervento.

Lo stesso provvedimento ha previsto contributi per i lavori di trasformazione e riparazione navale, nella misura del 7 per cento nel 1972, e del 4,80 per cento nel 1977.

Ritengo che l'aumento del contributo sia necessario e che si possa procedere nel modo più sollecito all'approvazione del disegno di legge. Segnalo che siamo già in ritardo, soprattutto rispetto alle misure prese ed ai provvedimenti assunti da altri paesi comunitari. Nei confronti della cantieristica navale italiana, il Governo ed il Parlamento non hanno esaurito i loro compiti e, in questo senso, giova che nel provvedimento in esame sia prevista la prossima presentazione di un disegno di legge riguardante la ristrutturazione organica dell'industria cantieristica navale, stabilendo (punto di grande interesse) il termine di due mesi per la presentazione del piano di settore da parte del Governo. Non è un caso che si faccia riferimento ad una legge organica: non a caso le organizzazioni sindacali hanno richiesto la fissazione di un termine per la formulazione e la approvazione del pia-

no di settore. Si tratta di riconsiderare tutta la nostra politica marinara, con i relativi problemi di ristrutturazione e consolidamento dell'attività produttiva dei cantieri navali italiani, in un più vasto contesto che trascenda la mera concessione di semplici contributi alle costruzioni.

Vogliamo dire subito che la previsione, nel disegno di legge, di una legge organica con la fissazione di un termine di due mesi, non ci sottrae al rischio che per il piano si proceda con una lentezza e con indirizzi ancora una volta determinati dalla visione parziale dei problemi del trasporto marittimo. Senza la collaborazione piena di tutti i settori interessati; senza uno stretto legame con le attività ed il lavoro delle Commissione parlamentari che, invece, devono essere poste in condizione di vagliare tempestivamente gli obiettivi e le linee di fondo del piano che si intende perseguire e di valutare la globalità degli strumenti da utilizzare, sarà difficile intervenire adeguatamente nel settore considerato e porre riparo a quei problemi di grande rilevanza, che ne angustiano l'attività.

È necessario fare la previsione più oculata, precisare realisticamente gli obiettivi che si intendono perseguire, stabilire quale potrà essere il futuro della cantieristica nazionale, non soltanto dal punto di vista del mercato europeo e mondiale, tenendo presenti i dati che sono disponibili, ma riconsiderando a fondo i problemi dello sviluppo della nostra flotta, anche in relazione alle nuove iniziative nel settore dei trasporti. Abbiamo davanti problemi complessi e vasti, che devono essere affrontati con una visione molto ampia, in una attenta riconsiderazione delle origini della crisi e delle sue caratteristiche.

Noi comunisti condividiamo la richiesta avanzata dalle organizzazioni sindacali di esaminare il provvedimento attraverso una attenta riconsiderazione delle singole questioni, e di procedere speditamente alla formulazione del piano, non limitandoci soltanto a considerare l'attività produttiva, ma studiando prima di tutto la formazione della domanda, che deve essere posta a monte della ristrutturazione e del consolidamento della capacità produttiva dei cantieri. Sarebbe sbagliato procedere, come in passato, a interventi che riguardino soltanto l'assetto produttivo senza prima esplorare tutte le esigenze del trasporto marittimo, e di carattere nazionale, e di carattere internazionale.

Alla base del piano dev'esserci la formazione di una domanda congrua, che possa garantire una base per la capacità produttiva dei nostri cantieri. Se procedessimo in senso inverso, come si è fatto in certa misura in passato, andremmo incontro a nuovi fallimenti e a nuovi sprechi, all'eventualità di avviare risorse verso obiettivi di non grande efficacia e di scarso rendimento.

C'è quindi l'esigenza di un approfondito esame del settore, di un ripensamento della politica fin qui svolta, così come emerge dal quadro della situazione mondiale, di una riconsiderazione dell'influenza che quella ha sulla situazione europea ed anche sui nostri cantieri nazionali. Ma c'è anche l'esigenza di portare a fondo la critica sulle indicazioni che vengono date in sede comunitaria. Comprendiamo che le questioni sono gravi, difficili, non di semplice approccio: sappiamo che esiste una eccedenza della capacità della cantieristica mondiale, che c'è stata una involuzione dei mercati mondiali a seguito della crisi economica, che c'è stato un vero e proprio crollo nel campo delle cisterne, anche per la crisi petrolifera mondiale; sappiamo che la stessa crisi della siderurgia comporta pesanti riflessi sui trasporti marittimi e sul livello dei noli; sappiamo anche quanto aspra si sia fatta la concorrenza internazionale, e come grandi quote del mercato internazionale siano state assorbite, quasi in regime di monopolio, da paesi come il Giappone, che hanno saputo organizzarsi in tempo per una efficace azione di penetrazione commerciale. Però sappiamo anche che molte volte in sede comunitaria si sono fatte previsioni che si sono dimostrate errate, e

che nella definizione del nostro rapporto con la CEE bisogna partire prima di tutto dalla considerazione della possibilità di sviluppo dei traffici mondiali e dalla possibilità di rinnovo della flotta mondiale.

La vita non si arresta: i traffici internazionali, che pure hanno subìto un cedimento del 6 per cento nel 1975, hanno già avuto una ripresa. Riteniamo che per il livello delle relazioni internazionali, per le esigenze di sviluppo dei paesi impegnati su questa strada, le quote di aumento dei traffici potranno essere considerate in ripresa nei prossimi anni. È su questa base, dalla considerazione anche dello stato della flotta mondiale, delle esigenze particolari di rinnovo che deriveranno dalla necessità di proteggere il mare e le coste dagli inquinamenti, che dobbiamo ricavare gli elementi per una ripresa della attività della cantieristica.

Dobbiamo dire che in questi giorni abbiamo avuto una certa riprova della necessità di evitare valutazioni pessimistiche. Ricordo che proprio in questa Commissione i rappresentanti dell'IRI e della Finmare sembravano sposare le linee del piano Davignon, il piano formulato nello ambito della Commissione, e le sue previsioni quasi catastrofiche. Oggi ci troviamo in presenza di una situazione nuova, dopo la lotta dei lavoratori della navalmeccanica per il rinnovo del contratto di lavoro. Le parti hanno avuto un serrato confronto; si è arrivati ad una ipotesi di azione che ha come base considerazioni di gran lunga diversa, direi quasi contrarie alle previsioni che andavano facendo i dirigenti dell'IRI e della Fincantieri. Lo accordo sindacale prevede, a mio avviso, una revisione positiva degli indirizzi; e pur basandosi su una ipotesi di evoluzione dei fabbisogni di stiva dei mercantili che prende intanto in considerazione solo i traffici internazionali e poi esigenze di semplice conservazione della nostra flotta nella possibile evoluzione della nostra quota di traffici marittimi (che non è ideale per un paese marino come il nostro), stabilisce degli indici, fa delle previsioni che, pur partendo ancora da alcuni presupposti ottimistici, consentono di dire che esistono le condizioni per una attività duratura e garantita della cantieristica navale nazionale.

Si sono prese in considerazione le esigenze di rinnovo della flotta, tenendo conto della sua vetustà. Nell'arco di tempo che va dal 1977 al 1985 si prevede la possibilità di un rinnovo per 1 milione e 819 mila tonnellate di stazza lorda. Per la pura e semplice conservazione, con la possibile evoluzione dei traffici marittimi, considerando il ritmo medio previsto nell'aumento dei traffici (dopo la flessione del 1975 abbiamo un 6 per cento di aumento nel 1977), si stabilisce come possibilità di costruzione una cifra di 2 milioni 273 mila tonnellate di stazza lorda compensata, sempre nel periodo 1977-1985. Quindi, abbiamo una base positiva per un impiego ed un utilizzo della capacità produttiva dei nostri cantieri.

Ma è necessario rilevare che non possiamo limitarci soltanto alle considerazioni ed agli approfondimenti fatti dalla Fincantieri in occasione del rinnovo del contratto di lavoro della navalmeccanica, in quanto la stessa Fincantieri ha trascurato, nelle sue analisi, i traffici nazionali e, quindi, le esigenze di sviluppo dei trasporti marittimi, anche al fine di diminuire i costi dei trasporti. Abbiamo sempre detto che l'Adriatico ed il Tirreno possono costituire due grandi vie di comunicazione per i traffici nazionali. In questo senso, dobbiamo esplorare tutte le possibilità esistenti.

Bisogna anche dire che gli obiettivi fissati dall'ipotesi di sviluppo non prendono in considerazione l'economia dei traffici, le esigenze di sviluppo delle linee commerciali, delle reti che si appoggiano alle società armatoriali italiane; non tengono conto dell'economicità dei rinnovi della quota sull'*import-export* italiano; non valutano per niente il fatto che il nostro paese debba proporsi obiettivi di ripresa rispetto alle posizioni perdute nel passato; non prendono in esame il riequilibrio della bilancia dei noli.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
MAROCCO

CUFFARO. Ritengo che vi possano essere le condizioni per consolidare l'attività dei nostri cantieri.

Pertanto, mi pare che dobbiamo fare subito un intenso lavoro presso gli armamenti a partecipazione statale, non solo al fine di procedere ad una revisione completa del regime delle sovvenzioni e dei contributi stabilito dalla legge n. 684, ma anche al fine di compiere delle analisi attente sulla gestione delle linee attualmente servite dalle società a preminente interesse nazionale, nonché al fine di considerare la corrispondenza tra le linee, i traffici che lungo queste linee si svolgono ed il naviglio impiegato. Non bisogna dimenticare, infatti, che oggi esistono scarti notevoli tra le caratteristiche del traffico di certe linee ed il naviglio impiegato. Vorrei che il sottosegretario Rosa ci dicesse qualche cosa a proposito di certe linee che viaggiano vuote solo perché non hanno la possibilità di avere due *containers*.

Abbiamo visto che proprio per il caso di un accordo tra Fincantieri, Intersind, IRI e organizzazioni della navalmeccanica si formulano ipotesi per nuovi tipi di navi che possano contribuire a dare economicità di gestione a certe linee.

C'è, d'altra parte, la necessità che per la formazione di una domanda congrua per i cantieri venga riconsiderato lo sviluppo della loro attività in base all'evoluzione dei traffici ed alle esigenze di *import-export* del nostro paese.

C'è poi anche la necessità – forse si sarebbe già potuto avviare questo discorso con lo stesso provvedimento che stiamo esaminando – di coinvolgere l'armamento privato nella formazione del piano di sviluppo della flotta, in modo da fornire la base per un concreto incremento dell'attività dei cantieri navali.

Vanno riconsiderati attentamente i collegamenti fra attività volta alla costruzione di navi mercantili e attività di costruzione della marina militare. In questo campo, si sono già raggiunti dei risultati positivi. Ritengo anche necessario esplorare le possibilità di acquisire alcune quote più alte delle costruzioni navali per il mercato estero. Abbiamo registrato un cedimento (del quale non starò ad elencare i dati) impressionante in questo settore. Mi pare che, anche in riferimento ai nuovi rapporti, alle nuove relazioni che il nostro paese intrattiene con i paesi in via di sviluppo, si possano, anche attraverso la costruzione navale, stabilire nuovi contatti e trovare delle soluzioni che favoriscano l'esportazione del nostro naviglio.

Un punto da ribadire è che, in ogni caso, il piano non può portarci ad una contrazione della capacità produttiva della cantieristica nazionale. Questo è un principio da tenere fermo, perché le dimensioni del nostro mercato sono già state ridotte, hanno già subito conversioni e ridimensionamenti. Ciò deve essere fatto presente anche in sede di Comunità economica europea.

Le dimensioni della nostra industria cantieristica nazionale corrispondono come capacità produttiva – il problema è stato sollevato recentemente dal collega onorevole Ceravolo – ad un tasso medio di ricavo del 5 per cento, considerando la vita media di una nave limitata a venti anni. Scendere al di sotto di queste condizioni significherebbe escludere ogni possibilità di rinnovo normale della nostra flotta. Se andassimo al di sotto delle condizioni attuali, finiremmo per aggravare la situazione dei costi, e non per sanarla. Dobbiamo partire da questo elemento per iniziare non solo una coraggiosa politica per la formazione di nuova domanda, ma anche una concreta razionalizzazione dei processi produttivi, riesaminando tutti i costi dei cantieri, non ultimo il costo del credito che si fa ai cantieri. Non dobbiamo dimenticare quale sia oggi la lentezza nell'erogazione dei contributi e quanto alti siano i tassi di interessi pagati anche a causa di questa lentezza. Nell'analisi dei costi, il costo delle operazioni di credito si aggira intorno al 10 per cento, valore

che non trova nessuna corrispondenza nei valori degli altri paesi. Il problema consiste quindi nel fatto che il provvedimento che abbiamo in esame, pur dando un sollievo al settore, non può essere assolutamente considerato come definitivo. Dobbiamo fare in modo che, rapidamente, si apra un confronto in Parlamento con i sindacati, con gli imprenditori e con gli operatori economici per stabilire le linee del piano e per giungere quindi, altrettanto celermente, alla realizzazione del piano di settore.

Bisogna inoltre considerare che quando si parla di piano di settore devono essere anche affrontati, con uno slancio nuovo e con una visione riformatrice, i problemi della ricerca, delle riparazioni, e delle riconversioni navali, nonché quelli relativi alle costruzioni speciali, nelle quali il nostro paese ha già raggiunto dei primati, e che dovrebbero essere sostenute per aprire la strada a rapporti economici di grande interesse per il paese, per le attività produttive e non soltanto per il settore della cantieristica, ma più in generale per tutto il settore industriale italiano. Sono questioni di grande rilievo che credo dovranno essere riprese nel prosieguo del dibattito e che dovranno essere affrontate con misure che vadano ben oltre queste di carattere provvisorio previste da questo disegno di legge.

Concludo, sollecitando l'approvazione di questo disegno di legge che tiene conto della situazione in cui versano i cantieri navali e del fatto che bisogna garantire questo tipo di sostegno per evitare di precipitare in situazioni ancora più gravi, e in tensioni drammatiche; ma mentre rivolgo questo invito, d'altra parte devo sollecitare il Governo al confronto e alla definizione del piano organico che dovrà farci uscire dalle attuali condizioni di crisi. Ritengo che altri argomenti potranno essere ripresi nel corso del dibattito e sono convinto che questo consentirà l'approfondimento di ulteriori questioni che potranno costituire una utile base per il successivo sviluppo della discussione del piano organico.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

TAMBURINI. Sarò molto breve, anche perché il relatore ha già, in linea di massima, tracciato gli orientamenti che riguardano questo disegno di legge e, soprattutto, ha insistito sulla componente fondamentale che è alla base di questo provvedimento, cioè sulla necessità di affidare ad un piano organico della cantieristica le soluzioni dei problemi di questo settore.

Dirò subito che il gruppo comunista voterà a favore di questo disegno di legge per le provvidenze integrative, tenendo conto del fatto che tali provvedimenti di emergenza erano stati sollecitati non solo dai lavoratori di molti cantieri in crisi ma anche da quelli di altri cantieri, che, pur non essendo in difficoltà, manifestavano delle preoccupazioni per il futuro.

Si tratta di un disegno di legge i cui caratteri, data anche l'esiguità degli stanziamenti ed il breve periodo preso in considerazione, lo fanno indubbiamente apparire come un atto di emergenza. Su questa linea, del resto, il relatore ha molto insistito, perché non vorremmo correre il rischio, che spesso nel passato abbiamo corso, di dover ricorrere, fra non molto tempo, ad analoghi provvedimenti di emergenza. È necessario invece dare ai problemi della cantieristica una visione diversa da quella che è stata data nel passato. In pratica oggi dobbiamo considerare che è impossibile fare un discorso approfondito senza una visione complessiva della realtà che ci sta di fronte. Di qui l'esigenza della introduzione nel disegno di legge al Senato dell'articolo che prevede la delega al Governo affinché entro due mesi si arrivi alla definizione di un piano della cantieristica.

Dobbiamo tener conto, è stato sottolineato dal relatore, della crisi che stiamo attraversando per la eccedenza delle capacità della cantieristica mondiale, eccedenza che si riflette direttamente sul traffico marittimo nel nostro paese, e del crollo che si è avuto per quanto riguarda

le grandi navi; dobbiamo altresì tener conto delle novità che stanno avvenendo nei paesi del terzo mondo che, da esportatori di materie prime, vanno modificando la loro struttura e quindi procedono alla lavorazione delle materie prime al loro interno, modificando così notevolmente il traffico marittimo. Tutti questi aspetti creano nuovi elementi di valutazione della competitività – problema che è sorto anche a livello europeo – e della ristrutturazione dell'industria cantieristica nell'area della CEE. Dobbiamo altresì tener conto degli orientamenti affermati dal « piano Davignon », da noi seriamente criticato, delle nuove valutazioni che ne scaturiscono, e della questione del *deficit* della nostra bilancia dei noli che è arrivata a superare i 500 miliardi di lire.

Il punto più importante dell'approvazione al Senato di questo disegno di legge è quello riguardante il piano di settore e la sua ristrutturazione. Voglio ancora ricordare che da quel dibattito è emerso che entro due mesi il Governo dovrà presentare tale piano al Parlamento; non tanto, cioè, un disegno di legge, quanto piuttosto un vero e proprio piano. Quest'ultimo dovrà essere inviato al CIPE per le rituali osservazioni. Sulla base di questi orientamenti il Parlamento e il CIPI dovranno successivamente predisporre le leggi finanziarie che si renderanno necessarie.

Attraverso questa procedura e questa interpretazione – che è correttissima e di cui il ministro della marina mercantile al Senato ha riconosciuto la validità – noi siamo in grado di promuovere una seria discussione, un serio approfondimento del problema nella stessa predisposizione della nostra legge. Non sarebbe male, a nostro giudizio, proprio per correggere gli orientamenti e le impostazioni del passato, dedicare alla soluzione dei problemi del settore anche delle discussioni preventive, magari di natura informale, con tutte le organizzazioni e le categorie che sono interessate ai problemi della cantieristica, in modo da cercare di vedere su quale base possa essere predisposto il piano. È stato accennato anche questo, nel dibattito al Senato, ma dobbiamo fare una riflessione doverosa. Con l'IRI e la Fincantieri è emersa una sorta di sconnessione circa la meccanica, la motoristica e la cantieristica: le linee portate avanti nell'occasione dall'IRI risultano ora sempre valide o necessitano di valutazioni critiche ? Anche su questo bisogna riflettere; il problema cantieristico deve essere inquadrato solo all'interno del settore, senza collegamenti più generali con i trasporti marittimi ? Quali modificazioni, almeno per il nostro paese, si possono recare nella costruzione del naviglio leggero ? Il collegamento con le riparazioni navali, con i programmi dei bacini di carenaggio, le questioni degli investimenti nei porti: sono elementi necessari di approfondimento, che comportano una preventiva discussione di orientamento.

Per quanto riguarda il problema del mercato nazionale, si è parlato molto delle commesse militari e delle navi da diporto, e non sono stati sottolineati aspetti da varificare, come quelli del mercato estero. Dobbiamo valutare altresì le nostre capacità di contrattazione in sede comunitaria: dobbiamo potenziare, con il provvedimento da adottare, queste capacità per meglio difendere non già il corporativismo italiano, bensì gli interessi nazionali spesso sottaciuti nella politica comunitaria, senza venir meno ai nostri impegni.

Si impone uno studio del piano della cantieristica al fine di collocarlo nella prospettiva mondiale, senza esasperare una ristrutturazione che ha già raggiunto livelli di guardia, oltre i quali sarà difficile spingersi. Qualora si dovesse sviluppare (se ne registrano i sintomi) una domanda maggiore, si dovrebbe essere in grado di produrre un maggiore tonnellaggio in questo settore. Va tenuto conto non solo dei costi, ma anche delle reali possibilità e della capacità di ripresa immediata del settore produttivo, per fronteggiare i nuovi bisogni prevedibili per gli anni '80.

Almeno a livello di Commissioni parlamentari, sarebbero utili più numerosi incontri preventivi con il Governo e con il complesso degli organi interessati al fine di un controllo di orientamenti, senza peraltro ingenerare confusione di ruoli tra Governo e Parlamento.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che il seguito della discussione è rinviato alla seduta di giovedì 4 maggio 1978, alle 10,30.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle 12,40.

Il CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO