COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI

79.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 16 APRILE 1986

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **DAMIANO POTÌ**

INDI

DEL PRESIDENTE **GIROLAMO LA PENNA**

INDICE

PAG.

Disegno di legge (Seguito della discussione e rinvio):

Modifica delle misure delle tasse di imbarco e sbarco delle merci nei porti e della tassa e soprattassa di ancoraggio (1186) 3

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* . . 3, 4, 5, 6

BAGHINO FRANCESCO GIULIO 4

CERAMI GIUSEPPE, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile* 4

LUCCHESI PINO, *Relatore* 3, 4, 5

RIDI SILVANO 4, 5, 6

PAG.

Proposta di legge (Seguito della discussione e rinvio):

GRADI ed altri: Integrazioni alla legge 10 luglio 1984, n. 292, concernente nuove norme in materia di assetto giuridico ed economico del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (1955) 6

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* . . 6, 7, 8, 9

BAGHINO FRANCESCO GIULIO 7

CANNELONGA SEVERINO 6, 7

PICANO ANGELO, *Relatore* 6, 7, 8

PAG.

Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):

Modifiche all'articolo 1279 del codice della navigazione (1758) 9

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 9, 10

CERAMI GIUSEPPE, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile* 9

RUBINO RAFFAELLO, *Relatore* 9

Votazione segreta:

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 10

PAG.

Proposta di legge (Discussione e rinvio):

SALERNO ed altri: Proroga della gestione privata dell'aeroporto di Torino Caselle (3312) 10

LA PENNA GIROLAMO, *Presidente* 10, 11, 13, 16

BAGHINO FRANCESCO GIULIO . . . 12, 13, 14, 16

GRASSI BERTAZZI NICCOLÒ, *Sottosegretario di Stato per i trasporti* . . . 12, 13, 14, 15

PROIETTI FRANCO 11, 12, 13, 14

RIDI SILVANO 12, 14, 15

RONZANI GIANNI WILMER 11, 16

RUBINO RAFFAELLO 15

SANTUZ GIORGIO, *Relatore* . . 10, 11, 13, 15

La seduta comincia alle 10,15.

GIUSEPPE PERNICE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(*È approvato*).

Seguito della discussione del disegno di legge: Modifica delle misure delle tasse di imbarco e sbarco delle merci nei porti e della tassa e soprattassa di ancoraggio (1186).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Modifica delle misure delle tasse di imbarco e sbarco delle merci nei porti e della tassa e soprattassa di ancoraggio ».

Proseguiamo nella discussione del provvedimento.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Desidero richiamare l'attenzione del presidente e dei colleghi su un problema. La Commissione sta ormai lavorando da molto tempo sul disegno di legge di modifica delle tasse di imbarco e sbarco delle merci nei porti e della tassa e soprattassa di ancoraggio; negli ultimi tempi si era manifestata la volontà, in termini politici, di pervenire all'approvazione del provvedimento. Tuttavia, a causa di un disguido, probabilmente attribuibile in parte anche al relatore, alle Commissioni competenti per il parere è stato trasmesso un testo ormai vetusto. Il relatore, d'intesa con l'ufficio legislativo del Ministero della marina mercantile, ha infatti predisposto un nuovo testo nel quale la data del 1° gennaio 1986 è sostituita dalla data del 1° gennaio 1987. L'ufficio del Ministero ha fatto notare, in quella sede, la sussistenza di taluni problemi aventi valenza internazionale: mi riferisco, in particolare, alla questione del porto franco di Trieste, considerata anche in relazione agli accordi internazionali intervenuti. Al riguardo, si è proposto di introdurre nella normativa una definizione che ci affrancasse poi dalla necessità di tornare a discutere del problema. La definizione di cui si tratta è del seguente tenore: « Al fine di tener conto del ruolo internazionale del porto franco di Trieste, in attesa della definizione di accordi con gli Stati confinanti in merito all'utilizzazione del porto stesso, l'aumento di cui al precedente primo comma non si applica altresì in detto scalo ».

È venuta inoltre manifestandosi una altra esigenza in relazione al cabotaggio ed alla necessità di tener conto dei processi di trasformazione intervenuti nello utilizzo dei mezzi per tale tipo di traffico, specialmente fra il continente e le isole: quella di estendere un'esenzione già in vigore, concernente gli scali ferroviari, anche agli altri veicoli che accedono alle navi. Queste sono le variazioni che, rispetto al precedente testo, sono state introdotte nell'articolato predisposto di concerto con l'ufficio legislativo del Ministero.

Poiché siamo ancora in attesa del parere della V Commissione bilancio, come ha suggerito l'ufficio del Ministero si potrebbe apportare al testo in esame una modifica – per altro necessaria – concernente le aziende di mezzi meccanici esistenti in alcuni porti italiani. Nel caso in cui si intendesse procedere in tal senso, si tratterebbe di inserire la seguente dizione: « Le aziende dei mezzi meccanici e dei magazzini di La Spezia, Livorno, Cagliari, Messina, Ancona assumono la denominazione di aziende portuali »; si

tratterebbe altresì tenuto conto di quanto abbiamo già deciso in relazione ai compensi spettanti ai presidenti degli enti portuali, di sostituire l'articolo 11 della legge 9 ottobre 1967, n. 961, con il seguente: « Ai membri del Comitato direttivo ed ai revisori è attribuito un compenso la cui misura è stabilita con decreto del ministro della marina mercantile in analogia a quanto previsto per gli organi similari degli enti disciplinati dalla legge 20 marzo 1975, n. 70 ».

Attualmente esiste una situazione di incredibile disparità; infatti, mentre il presidente dell'Ente portuale di Genova percepisce mensilmente un'indennità molto consistente, i componenti del consiglio direttivo del porto di Genova o dell'azienda mezzi meccanici di Livorno o delle altre strutture pubbliche portuali ricevono ancora un gettone di presenza di tremila lire a seduta.

Pertanto, se il presidente e la Commissione non hanno obiezioni al riguardo, io proporrei di trasmettere alle Commissioni competenti per il parere questo testo aggiornato.

GIUSEPPE CERAMI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* Concordo con le modifiche proposte dal relatore.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Signor presidente, credo ci debba essere consentita una riflessione sulle variazioni che il relatore ha poc'anzi proposto.

In primo luogo, esse pongono il problema di un'autorizzazione da parte del ministro in ordine alla fissazione di nuovi emolumenti (per giungere alla quale, evidentemente, occorrerebbe disporre di termini di confronto); in secondo luogo, propongono una trasformazione delle aziende di mezzi meccanici di alcuni porti: poiché ciò riguarda, in definitiva, l'ordinamento portuale, non so se sia opportuno – naturalmente valutando la situazione – provvedere per i porti indicati oppure trattare la materia nel momento in cui discuteremo dell'ordinamento portuale. Io chiedo che mi sia concessa la possibilità di riflettere prima che alle Commissioni competenti per il parere venga trasmesso il testo proposto dal relatore.

PRESIDENTE. Dobbiamo richiedere il parere delle Commissioni V e VI.

PINO LUCCHESI, *Relatore.* A mio avviso, si può seguire la strada indicata dal collega Baghino, anche se ricordo che le variazioni da me proposte sono in parte obbligate, in considerazione del tempo trascorso, ed in parte necessarie, tenuto conto del ruolo internazionale rivestito dal porto franco di Trieste.

Un'altra variazione, inoltre, concerne l'estensione ai *trailers* delle agevolazioni a suo tempo previste per le ferrovie.

Arrivati a questo punto, mi domando se non sia opportuno inserire nel testo anche talune integrazioni, quali ad esempio il mutamento della denominazione delle aziende dei mezzi meccanici dei magazzini del porto nonché la ridefinizione degli emolumenti percepiti dai componenti dei consigli direttivi (attribuendo tale facoltà al ministro della marina mercantile). Al riguardo, desidero ribadire l'esiguità del compenso ricevuto dal componente del consiglio direttivo, il quale percepisce un gettone di presenza di tremila lire a fronte dell'ingente somma riscossa dal presidente dell'ente portuale di Genova.

Tuttavia, su quest'ultimo aspetto sarei pronto a rinunciare qualora la sua definizione comportasse una dilatazione dei tempi.

SILVANO RIDI. Trovo improprio il modo di procedere della Commissione: infatti, come si fa a prendere posizione all'istante su un testo presentato nel corso della stessa seduta? Non possiamo esprimere valutazioni e osservazioni su un testo che non conosciamo.

PINO LUCCHESI, *Relatore.* Desidero precisare che il testo approvato in linea di principio dalla Commissione è stato concordato circa otto mesi fa.

SILVANO RIDI. Quel testo concerneva le misure delle tasse, non altri fatti normativi!

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Forse mi sono spiegato male oppure non sono stato seguito attentamente.

Rammento a tutti che siamo di fronte ad una situazione per la quale, oltre al necessario aggiornamento, si è pensato di poter inserire nel testo alcune integrazioni che, per altro, rispondono a precise esigenze. Mi riferisco al ruolo del porto franco di Trieste, in relazione agli accordi internazionali, ed alla necessità di aggiornare le misure di cui alla legge 16 aprile 1974, n. 117.

Proprio in considerazione del fatto che ancora non sono pervenuti taluni pareri richiesti, mi è sembrato opportuno inserire le modifiche illustrate.

SILVANO RIDI. Chiedo ancora una volta lumi sul testo dell'onorevole Lucchesi.

PRESIDENTE. Desidero far presente che, trattandosi di un nuovo testo, occorrerebbe trasmetterlo a tutte le Commissioni consultate.

Prendendo atto dei chiarimenti forniti dal relatore e dell'esigenza prospettata dall'onorevole Ridi, proporrei che il testo venga distribuito e che la discussione riprenda nella seduta di domani giovedì 17 aprile. Tutto ciò con la speranza che i gruppi siano nelle condizioni di poter approvare il provvedimento rapidamente, affrontando anche la questione sottolineata dal relatore circa i gettoni di presenza.

SILVANO RIDI. Il nostro gruppo accoglie con qualche riserva la sua proposta, signor presidente, poiché le questioni sollevate dall'onorevole Lucchesi afferiscono a problemi più generali.

Non v'è dubbio che estendere ai *trailers* ciò che oggi è consentito ai vagoni ferroviari può rappresentare un accorgimento marginale.

Però, questo accorgimento può essere considerato marginale, cioè come una estensione di poco conto, soltanto in senso relativo: esso, infatti, riguarda anche tutto l'aspetto del traffico di cabotaggio, dei porti cabotieri e delle condizioni che debbono essere applicate alle merci da porto a porto nazionale, a prescindere dal modo in cui esse vengono caricate sulle navi. Il problema è notevole ove lo si consideri nel contesto del piano generale dei trasporti e delle opzioni che questo introduce, sotto il profilo delle intermodalità, a favore delle vie d'acqua e della ferrovia.

Ribadisco, pertanto, che la questione del traffico di cabotaggio e del suo sviluppo presenta una certa complessità, in quanto essa investe problemi doganali e di deregolamentazione; infatti, se si intende privilegiare questo tipo di trasporto, occorre deregolamentare tutte quelle normative che oggi, in qualche modo, vincolano il trasferimento via mare delle merci da porto a porto nazionale.

Il relatore, inoltre, ha posto il problema delle aziende dei mezzi meccanici in termini nominalistici: quale obiezione potrebbe essere mossa alla proposta di denominare in modo più semplice tali aziende? La questione, tuttavia, è più ampia, perché bisogna tener conto dei contenuti del codice della navigazione. Io sono favorevole a porre mano alla riforma del codice, ma se dobbiamo aprire questo fronte, facciamolo in maniera organica.

Il ministro ha assunto l'impegno – ribadito in questa sede – di presentare un piano di riassetto della portualità, cioè di un'attività economica che è regolata da una legge risalente al 1885: ebbene, anche in questo campo intendiamo procedere in maniera frammentaria, affrontando singolarmente le varie questioni e risolvendo le contraddizioni più insensate? Può darsi che questo metodo sia anche il migliore; ma, francamente, ci sembra un po' troppo chiederci di esaurire entro domani mattina la nostra riflessione sul testo presentato dal relatore nel corso di questa seduta. Noi vorremmo disporre di qualche ora in più, anche perché non sarebbe a nostro avviso ininfluente prendere contatti con le orga-

nizzazioni dei lavoratori portuali e con le rappresentanze di altre categorie.

Comunque, se vogliamo discutere la materia, discutiamola pure; se vogliamo porci l'obiettivo di definirla nella giornata di domani, poniamocelo pure: ma vi sono riserve da parte nostra che io questa mattina devo correttamente e responsabilmente motivare.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, rimane stabilito che il seguito della discussione del provvedimento è rinviato a domani mattina.

(*Così rimane stabilito*).

Seguito della discussione della proposta di legge Gradi ed altri: Integrazioni alla legge 10 luglio 1984, n. 292, concernente nuove norme in materia di assetto giuridico ed economico del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (1955).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Gradi ed altri: « Integrazioni alla legge 10 luglio 1984, n. 292, concernente nuove norme in materia di assetto giuridico ed economico del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ».

Proseguiamo nella discussione della proposta di legge. Prego il relatore, onorevole Picano, di riferire sulle audizioni informali effettuate in materia.

ANGELO PICANO, *Relatore*. Come i colleghi ricordano, nel corso dell'esame della proposta di legge n. 1955 avevamo deciso di acquisire il parere del Ministero dei trasporti e del Ministero del tesoro per verificare la validità di alcuni articoli del provvedimento stesso – che risalivano al periodo antecedente la riforma dell'Azienda delle ferrovie dello Stato – e per approfondire l'aspetto della copertura finanziaria.

Dalle audizioni effettuate è risultato che l'articolo 1 è ormai superato proprio in seguito all'entrata in vigore della riforma e che l'articolo 2 dovrebbe essere accantonato, in quanto potrebbe avere riflessi dirompenti prevedendo il riconoscimento del servizio prestato presso aziende private: esso configura cioè una problematica che indubbiamente deve essere esaminata in altra sede, con riferimento allo *status* del pubblico impiego.

Rimarrebbero quindi in piedi gli articoli 3, 4 e 5 che, nel nuovo testo, diventerebbero rispettivamente articoli 1, 2 e 3. Il Governo ha fatto presente che l'ultimo comma dell'attuale articolo 3 dovrebbe essere modificato nel senso di sostituire la data: « 1° gennaio 1981 » con la data: « 1° gennaio 1986 ».

Per quanto riguarda l'articolo 3, relativo alla copertura finanziaria, ricordo di aver ricevuto dal Ministero dei trasporti un documento che quantifica esattamente gli oneri finanziari, così come previsto nella tabella *B* della legge finanziaria 1986.

Conseguentemente l'articolo 3 risulterebbe così formulato: « All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, valutato in lire 13 miliardi per il 1986, 25 miliardi per il 1987 e 25 miliardi per il 1988 si provvede mediante corrispondente riduzione del capitolo 6856 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno 1986, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento: " Estensione dei benefici di cui all'articolo 4 della legge n. 426 del 1982 al personale delle ferrovie dello Stato e dell'amministrazione postale cessato dal servizio dopo il 30 giugno 1979 e fino al 31 dicembre 1980 ".

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

SEVERINO CANNELONGA. Il mio gruppo concorda con le modifiche proposte dal relatore che sono il frutto della consultazione con i dirigenti del Ministero del tesoro e dell'Ente ferrovie dello Stato. Anche se la soluzione non ci soddisfa completamente, l'accogliamo, dal momento che è urgente trasmettere il nuo-

vo testo alle Commissioni competenti al fine di acquisirne il parere.

La nostra parziale insoddisfazione deriva da due ordini di motivi: in primo luogo, è stata modificata la decorrenza per i benefici cui si aveva diritto, spostandola al 1° gennaio 1986, con grave danno per i pensionati, i quali, non per loro responsabilità, perdono ingenti somme. In effetti, si riconoscono dei diritti, ma con vuoti temporali, e noi non comprendiamo per quale motivo il Governo non si è preoccupato di reperire la copertura!

In secondo luogo, si è vanificata la richiesta – del tutto legittima – di circa 3-4 mila lavoratori, ai quali non sono stati riconosciuti alcuni diritti a causa di negligenze ed errori dei compartimenti delle ferrovie dello Stato: mi riferisco alla retrodatazione della funzione ai macchinisti.

Al riguardo, ricordo che nel corso dell'audizione dei rappresentanti dell'Ente ferrovie dello Stato e del Ministero del tesoro abbiamo assistito ad un « palleggiamento » di responsabilità per l'impossibilità di reperire risorse finanziarie.

In conclusione, ribadendo la nostra insoddisfazione, accediamo alla proposta formulata dal relatore per evitare che nuovi ritardi affossino la proposta di legge n. 1955.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Se non erro, il presidente dell'Ente ferrovie dello Stato ed il ministro del tesoro dovevano fornire chiarimenti sulla situazione finanziaria nonché sulla posizione dei pensionati e dei macchinisti, ma nulla al riguardo si è saputo. Anzi, il nuovo testo, comportando un sacrificio dei diritti dei pensionati, appare nettamente peggiorativo rispetto al precedente e non tiene conto della previsione contenuta nella legge finanziaria. Ed io sinceramente ho timore di chiedere spiegazioni perché mi pare che, invece di andare avanti, si torni indietro.

Il peggioramento del testo è avvalorato dalla scomparsa di un emendamento dell'onorevole Cannelonga riferito ai macchinisti, dopo che, paradossalmente, nell'avvio dell'esame del provvedimento si pensava di circoscriverlo solo alle istanze dei macchinisti. Ora di costoro non si parla più e ci dedichiamo solamente ai pensionati (magari sperando che con il tempo diminuiscano, data l'età): arriviamo addirittura a concedergli un riconoscimento che erroneamente e ingiustamente non gli era stato dato al momento della pensione, ma cominciando dal 1986 e con la riduzione al 50 per cento.

Personalmente, non posso aderire assolutamente all'impostazione del relatore, in quanto non si è fatta giustizia dato che si è taciuto sull'ingiustizia.

Come si può evitare un'ingiustizia e, nel contempo, vantarsi di aver concesso alla categoria il 50 per cento dopo cinque anni? Inoltre, non capisco per quale motivo non debbano essere prese in considerazione le istanze dei macchinisti: se noi approviamo il testo così com'è, accettiamo che venga eliminato ogni riferimento a tale problema. A mio avviso, la questione deve essere rivista nel suo complesso: non è possibile accettare una volontà del Governo configurante, sostanzialmente, un'ingiustizia (che poi verrebbe da noi sottoscritta). Sono quindi contrario a quest'impostazione e ritengo che si debba giungere ad una soluzione soddisfacente per i pensionati.

PRESIDENTE. Poiché nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

ANGELO PICANO, *Relatore*. Desidero far presente ai colleghi che noi dobbiamo inviare alla V Commissione un emendamento che comporta un onere per la cui copertura sia possibile attingere a qualche voce del bilancio dello Stato. La legge finanziaria relativa al 1986 prevede un apposito accantonamento valido ai fini della copertura delle istanze dei soli pensionati; pertanto, il discorso relativo alle richieste dei macchinisti non è proponibile, non essendoci copertura finanziaria. Sono quindi dell'avviso che non sia opportuno insistere su questo problema

perché, altrimenti, ritarderemmo l'*iter* del provvedimento.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura del primo articolo.

ART. 1.

La decorrenza giuridica del 1° gennaio dell'anno successivo a quello in cui si sono verificate le relative vacanze organiche attribuita, ai sensi dell'articolo 11 della legge 10 luglio 1984, n. 292, alle promozioni a primo dirigente già conferite o da conferire mediante scrutinio per merito comparativo a norma dell'articolo 1 della legge 30 settembre 1978, n. 583, previste dal terzo comma dell'articolo 19 della legge 12 febbraio 1981, n. 17, è utile ai fini del compimento di tre anni di effettivo servizio richiesto per la successiva promozione a dirigente superiore.

Il relatore ha presentato il seguente emendamento:

Sopprimerlo.

Pongo in votazione il mantenimento dell'articolo 1.

(*È respinto*).

L'articolo 1 si intende pertanto soppresso.

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 2.

Ai fini dell'attribuzione degli importi previsti al primo comma dell'articolo 4 della legge 1° luglio 1982, n. 426, il terzo comma del suddetto articolo 4 della legge 1° luglio 1982, n. 426, va interpretato nel senso che tra il personale beneficiario dei sopracitati importi è ricompreso anche il personale di cui all'articolo 10 della legge 30 aprile 1982, n. 220.

Il relatore ha presentato il seguente emendamento:

Sopprimerlo.

Pongo in votazione il mantenimento dell'articolo 2.

(*È respinto*).

L'articolo 2 si intende pertanto soppresso.

Do lettura dell'articolo successivo che, a seguito della soppressione dei due precedenti articoli, è diventato articolo 1:

ART. 1.

Ai soli effetti della rideterminazione della pensione, ed a carico del Fondo pensioni per il personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, il beneficio di cui al primo comma dell'articolo 4 della legge 1° luglio 1982, n. 426, è esteso d'ufficio, negli importi ivi indicati, al personale ferroviario, escluso quello con qualifica dirigenziale, in servizio alla data del 30 giugno 1979, che sia cessato dal servizio dopo tale data e fino a tutto il 31 dicembre 1980.

Le pensioni rideterminate ai sensi del precedente comma sono attribuite con effetto dal 1° gennaio 1981.

Il relatore ha presentato il seguente emendamento:

All'ultimo comma la data « 1° gennaio 1981 » *è sostituita dalla seguente*: « 1° gennaio 1986 ».

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Pongo in votazione, in linea di principio, l'articolo 1, con la modifica testé apportata.

(*È approvato*).

Poiché all'articolo successivo, che a seguito della soppressione dei due primi articoli è diventato articolo 2, non sono stati presentati emendamenti, lo porrò in votazione, in linea di principio, dopo averne dato lettura:

ART. 2.

Ai fini dell'attribuzione degli importi di cui al primo comma dell'articolo 4 della legge 1° luglio 1982, n. 426, al per-

sonale di cui all'articolo 10 della legge 30 aprile 1982, n. 220, quando, ai sensi del terzo comma del citato articolo 4, è prevista la presentazione di apposita domanda, il termine perentorio di centoventi giorni per la presentazione della domanda stessa, con le modalità in tale articolo previste, decorre dalla entrata in vigore della presente legge.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo che, a seguito della soppressione dei primi due articoli, è diventato articolo 3:

ART. 3.

All'onere annuo derivante dall'applicazione della presente legge, valutato in lire sessantotto miliardi, si provvede mediante corrispondente riduzione del capitolo 6856 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1984, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento « Miglioramenti economici ai pubblici dipendenti ».

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

Il relatore ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire l'articolo 3 con il seguente:

ART. 3.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, valutato in lire 13 miliardi per il 1986, 25 miliardi per il 1987 e 25 miliardi per il 1988 si provvede mediante corrispondente riduzione del capitolo 6856 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno 1986, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento « Estensione dei benefici di cui all'articolo 4 della legge n. 426 del 1982 al personale delle Ferrovie dello Stato e dell'Amministrazione postale cessato dal servizio dopo il 30 giugno 1979 e fino al 31 dicembre 1980 ».

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

Lo pongo in votazione in linea di principio.

(*È approvato*).

Il testo degli articoli approvati in linea di principio sarà trasmesso alle competenti Commissioni per il prescritto parere.

Il seguito dell'esame della proposta di legge è rinviato ad altra seduta.

Seguito della discussione del disegno di legge: Modifiche all'articolo 1279 del codice della navigazione (1758).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Modifiche all'articolo 1279 del codice della navigazione ».

Proseguiamo la discussione del provvedimento.

RAFFAELLO RUBINO, *Relatore*. Nel corso dell'ultima riunione si è chiesto al Governo un chiarimento circa l'utilizzo dei fondi. È opportuno sapere se il rappresentante dell'esecutivo è in grado di fornirlo.

GIUSEPPE CERAMI, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il provvedimento in oggetto mira ad elevare le aliquote dei contributi per il lavoro portuale previsti dall'articolo 1279 del codice della navigazione, dalle attuali lire 3,30 per tonnellata a lire 10 per tonnellata di merce imbarcata o sbarcata.

Ciò per adeguare i fondi a disposizione del bilancio speciale per gli uffici del lavoro portuale alle finalità specifiche previste dalla citata norma.

Il provvedimento prevede, inoltre, che, con decreto interministeriale, la misura dei contributi possa essere periodicamente aggiornata in relazione alle variazioni del costo della vita.

RAFFAELLO RUBINO, *Relatore*. Prendo atto delle dichiarazioni del Governo.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge che, non essendo presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 1.

I contributi previsti dal primo e secondo comma dell'articolo 1279 del codice della navigazione, modificato con decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 26 aprile 1947, n. 547, e con legge 27 febbraio 1955, n. 66, sono elevati, per i porti marittimi, in misura non superiore rispettivamente a lire 4 e lire 6, per ogni tonnellata di merce imbarcata o sbarcata.

(*È approvato*).

ART. 2.

A decorrere dal 1° gennaio dell'anno successivo a quello dell'entrata in vigore della presente legge, le misure dei contributi di cui al precedente articolo possono essere rideterminate annualmente con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri delle finanze e del tesoro, prendendo in considerazione la variazione accertata dall'ISTAT degli indici dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati verificatasi nell'anno precedente.

(*È approvato*).

Il disegno di legge sarà immediatamente votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indìco la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Modifiche all'articolo 1279 del codice della navigazione » (1758):

Presenti e votanti . . . 25
Maggioranza 13
Voti favorevoli . . 25
Voti contrari . . . 0

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Artese, Baghino, Becchetti, Bernardi Guido, Cannelonga, Ciancio, Cominato, Gradi, Grottola, Laganà, La Penna, Lucchesi, Manca Nicola, Manchinu, Manna, Pernice, Picano, Potì, Proietti, Quieti, Riccardi, Ridi, Ronzani, Rubino, Santuz.

Discussione della proposta di legge Salerno ed altri: Proroga della gestione privata dell'aeroporto di Torino Caselle (3312).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Salerno, Alasia, Arisio, Balzardi, Bodrato, Botta, Carlotto, Fiandrotti, La Ganga, Martino, Paganelli, Patria, Pisani, Poggiolini, Rabino, Ronzani, Rossi, Sanlorenzo, Spagnoli e Zolla: « Proroga della gestione privata dell'aeroporto di Torino Caselle ».

L'onorevole Santuz ha facoltà di svolgere la relazione.

GIORGIO SANTUZ, *Relatore*. La proposta di legge in esame ha per oggetto la proroga della gestione privata dell'aeroporto di Torino Caselle. La gestione privata consiste nell'affidamento ad un ente dei vari servizi aeroportuali, affinché esso operi in regime di privatizzazione per il potenziamento dell'aeroporto sia sotto il profilo della sicurezza, sia sul piano della realizzazione di infrastrutture.

L'aeroporto di Torino è stato riconosciuto privato con la legge 21 luglio 1965, n. 914, che ne ha affidato alla SAGAT la gestione. Sia il comune, sia la società

hanno investito nell'aeroporto di Caselle, in questi anni, decine e decine di miliardi: si tratta ora di continuare negli investimenti per il miglioramento dei livelli di sicurezza e per il potenziamento delle infrastrutture. In particolare, va rilevato che il comune di Torino si è assunto l'onere della costruzione di una nuova centrale elettrica per una spesa di 1.200 milioni, della nuova torre di controllo (4.500 milioni) e dello sfioratore canale torrente Stura (2 miliardi); la SAGAT, da parte sua, ha provveduto all'adeguamento delle radioassistenze (2.500 milioni) ed ha deliberato la risistemazione dell'area terminale e l'acquisizione di mezzi ed attrezzature per un totale di 7.500 milioni. Lo Stato si è limitato ad erogare circa 10 miliardi di lire tramite la legge n. 825 del 1973 e la legge n. 493 del 1975.

Per garantire l'economicità degli investimenti ad un adeguato piano di ammortamento è necessario un periodo di tempo più ampio dei dieci anni che, in base alla legge, rimarrebbero ancora a disposizione della società concessionaria; infatti, la normativa in precedenza citata prevede che, dopo trent'anni, tutte le strutture realizzate dall'ente di gestione sulla parte dell'aeroporto di pertinenza del demanio statale diventino automaticamente di proprietà dello Stato. La SAGAT ed i suoi azionisti non ritengono che il limitato periodo di privatizzazione di cui ancora dispongono possa consentire l'ammortamento delle opere che intendono realizzare: pertanto, occorrerebbe prorogare la gestione privata dell'aeroporto di Caselle per ulteriori venti anni. Se non si deliberasse in questo senso, entro i prossimi dieci anni potrebbero essere effettuati ben pochi investimenti.

Per questa ragione sono favorevole alla proposta di ulteriore proroga della gestione privata di Torino Caselle.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

GIANNI WILMER RONZANI. Condividiamo le motivazioni del relatore circa l'esigenza di prorogare la gestione privata dell'aeroporto di Torino Caselle, proroga che va concessa tramite un atto legislativo, così come è avvenuto per altri aeroporti.

Mi limiterò quindi ad esporre una considerazione valida per tutte queste strutture, ma, in particolare, per l'impianto di Torino Caselle. Vi è la necessità – che credo sia di carattere generale – di attivare un adeguato flusso di investimenti per migliorare il grado di sicurezza dell'aeroporto e, soprattutto, per potenziarne le infrastrutture. Come ha ricordato il relatore, la SAGAT ed il comune di Torino hanno investito decine di miliardi che hanno consentito di migliorarne i livelli di sicurezza. L'ultimo investimento in ordine di tempo è stato quello relativo all'installazione di uno dei più sofisticati impianti di radioassistenza, che dovrebbe entrare in funzione entro la fine di quest'anno, inoltre massicci investimenti sono previsti nel prossimo futuro: il comune di Torino e la SAGAT dovrebbero infatti spendere 5 miliardi e proprio recentemente hanno indicato una serie di obiettivi da conseguire e le risorse che dovranno essere impiegate.

Vi è però un problema che deve essere risolto in questa sede. La SAGAT ed il comune di Torino possono accedere ai necessari finanziamenti a condizione che il periodo di tempo di cui potranno disporre sia sufficiente per ammortizzare il costo delle opere da realizzare. Da ciò deriva la richiesta di un esame rapido del provvedimento e della sua approvazione nei termini indicati dalla proposta di legge stessa, sulla quale si è registrato il consenso di tutti i parlamentari piemontesi.

FRANCO PROIETTI. Desideriamo cogliere l'occasione dell'esame di questa proposta di legge – alla quale diamo il nostro assenso – per rilevare che la gestione privata dell'aeroporto di Torino Caselle non è ancora disciplinata da una convenzione così come avviene in altre realtà aeroportuali. Noi riteniamo che lo intero settore debba costituire oggetto di un'organica riforma (la cui discussione,

per altro, è già stata avviata); tuttavia, al riguardo vorrei ricevere assicurazione da parte del sottosegretario che, su questo piano, il Ministero stia veramente facendo qualcosa, che gli impegni assunti dal Governo qualche settimana fa in Commissione proprio in ordine alla riforma del settore siano rispettati e che, quindi, il relativo provvedimento possa essere sollecitamente discusso in questa sede.

Comunque, indipendentemente dallo esame in questo progetto di riforma, auspichiamo che la convenzione che dovrà regolare la gestione dell'aeroporto di Caselle sia stipulata quanto prima, perché essa costituisce uno strumento per disciplinare seriamente i rapporti fra lo Stato e l'ente di gestione dell'aeroporto.

SILVANO RIDI. Anch'io desidero unirmi ai miei colleghi nel sottolineare nuovamente la questione della credibilità del Parlamento e, soprattutto, degli atti di questa Commissione. Il relatore ha affermato che l'approvazione della proposta di legge in esame, sottoscritta da deputati di tutti i gruppi parlamentari, è fondamentale se si vuole consentire all'aeroporto di una grande città come Torino di essere all'altezza – sia sotto il profilo della sicurezza e dell'efficienza, sia dal punto di vista della funzionalità – degli impianti aeroportuali di cui deve essere dotata una grande città.

Approvando il provvedimento che sancisce la privatizzazione dell'aeroporto per un certo numero di anni, ho l'impressione che non si fornirà un buon servizio alla città di Torino e ai suoi utenti: manca, infatti, un elemento essenziale rappresentato dalla convenzione sottostante.

Ricordo che la Commissione approvò, a suo tempo, determinati lavori concernenti l'allungamento della pista e gli impianti per la sicurezza del volo di un aeroporto, la cui attuazione il ministro ebbe a pronunciare in Parlamento. Esistono decine di telegrammi in proposito, ma sono passati due anni e delle risorse stanziate non si è saputo nulla, non si è spesa una lira e non si è mosso un mattone!

NICCOLÒ GRASSI BERTAZZI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Onorevole Ridi, si riferisce all'aeroporto di Torino?

SILVANO RIDI. No, a quello di Capodichino di Napoli.

Che ne è allora della volontà del Parlamento?

È opportuno, a mio avviso, evitare queste brutte figure dinanzi all'opinione pubblica, ma è anche necessario che la direzione generale preposta all'attuazione delle decisioni ed agli impegni che in Parlamento il ministro dei trasporti assume, si muova con coerenza, altrimenti si rischia di approvare leggi che, all'atto pratico, non modificano nulla.

Il mio gruppo voterà a favore della proposta di legge con la convinzione, però, che, se non verranno rimossi gli impedimenti che si annidano nell'amministrazione dello Stato, le finalità che il provvedimento al nostro esame persegue non si realizzeranno e Torino non avrà un aeroporto sicuro ed efficiente.

Il Governo, quindi, deve fornire elementi di garanzia e di impegno, altrimenti si mette « alla berlina » l'operato della Commissione e, più in generale, del Parlamento. E poi non possiamo permettere che una cosa del genere accada!

Su tale aspetto attendiamo precise risposte da parte del rappresentante dello esecutivo.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Con una battuta umoristica si potrebbe dire che bisogna accettare la proroga della concessione dato che il ministro dei trasporti non presenta una controproposta.

Signor presidente, la legge 21 luglio 1965, n. 914, stabilisce che la gestione privata dell'aeroporto di Torino Caselle abbia una durata trentennale. Con la proposta di legge n. 3312 tale durata è prorogata di venti anni a partire dal 1986: in sostanza, la gestione durerebbe 50 anni. Ed io non sono assolutamente convinto della giustezza di una situazione del genere.

È vero che all'epoca della redazione del codice della navigazione era impensabile una gestione degli aeroporti che non fosse statale, anche perché queste strutture erano quasi esclusivamente militari e solamente alcune servivano il traffico aereo civile, però attualmente non esistono solamente la SEA di Milano e la SAGAT di Torino, in quanto anche l'aeroporto di Genova è sottoposto a gestione privata. Quindi, occorre riflettere perché se si sceglie la via della privatizzazione bisogna valutare coerentemente le altre realtà aeroportuali, che hanno regimi eccentrici rispetto a quello previsto per tutti gli altri aeroporti.

Un altro aspetto da non sottovalutare concerne il passaggio di proprietà delle infrastrutture. Stante il disposto della legge n. 914, lo Stato diverrebbe proprietario delle infrastrutture costruite dal comune di Torino sulla parte dell'aeroporto di Torino Caselle di pertinenza del demanio statale nel 1995, mentre con il provvedimento in esame automaticamente il periodo si allungherebbe di venti anni, cioè fino al 2015.

Solo allora lo Stato potrebbe diventare proprietario delle strutture e solo allora potrebbe porre allo studio differenti modalità di gestione di quegli aeroporti.

Ho una preoccupazione: cioè che, approvandosi questa normativa, la gestione dell'aeroporto di Torino Caselle rimanga immutata anche con l'entrata in vigore del piano generale degli aeroporti e che, quindi, l'operatività del piano venga limitata proprio in funzione del rispetto delle leggi a quel momento vigenti, compresa quella che sta per essere licenziata.

Con la mia osservazione non intendo manifestare un parere contrario alla proposta di legge in esame, ma voglio soltanto far riflettere sulla situazione che verrebbe a crearsi ed anche sul fatto che, in realtà, una proroga di vent'anni della legge del 1965 configurerebbe una concessione cinquantennale: quindi, la gestione dell'aeroporto di Torino Caselle sarebbe affidata alla SAGAT per altri trent'anni a partire da oggi.

PRESIDENTE. Poiché nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

GIORGIO SANTUZ, *Relatore.* Ribadisco la richiesta di approvazione della proposta di legge in esame. Recepisco, tuttavia, la preoccupazione dell'onorevole Ridi circa l'efficacia dell'atto che stiamo per compiere, vale a dire circa la possibilità che esso porti ad un reale intervento perché, in caso contrario, si tratterebbe soltanto di una « liturgia » fine a se stessa.

Quindi – e questa è una raccomandazione precisa che rivolgo al Governo – contiamo sull'effettiva disponibilità degli strumenti legislativi e regolamentari necessari per consentire alla SAGAT di realizzare ciò che essa si ripromette nel momento in cui viene concessa l'ulteriore proroga della gestione dell'aeroporto.

Tranquillizzo inoltre l'onorevole Baghino: allo stato, l'unico strumento che noi abbiamo per rendere più efficienti i nostri aeroporti è questo. Quindi, della preoccupazione in ordine a ciò che potrà avvenire da oggi al 2015 ci facciamo tutti carico ma, in qualche modo, la situazione sarà gestita secondo gli eventi ma si verificheranno da coloro che, in futuro, avranno responsabilità precise nella politica del trasporto aereo.

NICCOLÒ GRASSI BERTAZZI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Desidero ringraziare innanzitutto il relatore ed i deputati intervenuti nel dibattito.

Il Governo è sostanzialmente favorevole alla proposta di legge in esame che proroga, in effetti, di altri venti anni la concessione che scadrà nel 1995. Si tratta di un provvedimento « in anticipo » per i motivi illustrati dal relatore, in quanto esso tende a fornire una garanzia al comune di Torino ed alla SAGAT che hanno speso, spendono e spenderanno decine e decine di miliardi per l'aeroporto di Caselle. L'impegno del Governo è previsto dal capitolo n. 7051 della legge finanzia-

ria, relativo al potenziamento di numerosi aeroporti.

Ribadisco quindi che il Governo è favorevole all'articolo unico della proposta di legge, ma, anche allo scopo di fugare le giuste preoccupazioni degli onorevoli Ronzani e Proietti, intende presentare un emendamento aggiuntivo. L'articolo 3 della legge n. 449 stabilisce che il ministro dei trasporti emanerà un decreto che fissi alcuni princìpi generali per la stipula delle convenzioni con le società concessionarie. Informo che Civilavia ha già predisposto tale decreto, che è alla firma del ministro; ho con me una bozza di questi princìpi generali che dovranno regolare le convenzioni con le singole realtà aeroportuali, compresa quella di Torino Caselle.

Preannuncio quindi, a nome del Governo, la presentazione di un emendamento volto ad aggiungere all'articolo unico il seguente comma: « I rapporti tra la Amministrazione dello Stato ed il Comune di Torino saranno regolati da apposita convenzione stipulata sulla base dei criteri di cui al decreto del ministro dei trasporti previsto dall'articolo 3 della legge 22 agosto 1985, n. 449 ». In tal modo, le singole convenzioni, prima fra tutte quella dell'aeroporto di Torino, saranno regolate dai princìpi generali fissati dal decreto ministeriale, dopo il parere del Consiglio superiore dell'aviazione civile.

SILVANO RIDI. Quando il Governo prevede, ragionevolmente, che quel decreto venga firmato dal ministro ?

NICCOLÒ GRASSI BERTAZZI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Solleciterò il ministro in tal senso, non posso firmarlo io.

SILVANO RIDI. Le ho chiesto una previsione.

NICCOLÒ GRASSI BERTAZZI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Assicuro che rappresenterò al ministro, in giornata, questa raccomandazione vivissima della Commissione.

FRANCO PROIETTI. Noi siamo d'accordo sull'opportunità di regolare con apposite convenzioni le concessioni dello Stato alle società private per la gestione degli aeroporti: però, per quale motivo inserire in questo provvedimento – che è specifico in quanto attiene alla proroga di una concessione già in atto – tale norma ?

Il problema riguarda tutti gli aeroporti, non solo quello di Torino, per cui non mi sembra opportuno prendere in considerazione l'emendamento in questa sede.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. La concessione riguarda la SAGAT ed il comune di Torino.

NICCOLÒ GRASSI BERTAZZI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* I concessionari sono due e precisamente il comune di Torino e la SAGAT.

FRANCO PROIETTI. Signor presidente, a mio avviso, l'emendamento preannunciato dal Governo complica inutilmente la situazione: per tale motivo suggerisco di non inserirlo nel testo.

I criteri che verranno scelti riguarderanno Torino, la SEA di Milano e gli altri aeroporti. Ripeto ancora una volta che non siamo contrari alla linea seguita dal Ministero, ma non mi sembra opportuno complicare la situazione.

Comunque, bisognerebbe sapere se la convenzione dobbiamo stipularla con il comune di Torino, con il comune e la SAGAT oppure solo con la SAGAT.

NICCOLÒ GRASSI BERTAZZI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Si può aggiungere anche SAGAT.

FRANCO PROIETTI. Comunque non si modifica nulla.

NICCOLÒ GRASSI BERTAZZI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti.* Desidero precisare che la convenzione è fissata: si tratta solamente di puntualizzare che oc-

corre stipularla anche per l'attuale periodo di vigenza della vecchia convenzione.

RAFFAELLO RUBINO. Vorrei sapere dal rappresentante dell'esecutivo se l'emendamento da lui proposto comporta un'interruzione nell'assegnazione dei lavori.

GIORGIO SANTUZ, *Relatore*. Per la verità mi sta sorgendo qualche dubbio sull'opportunità di inserire l'emendamento preannunciato dal rappresentante del Governo. La legge 21 luglio 1965, n. 914, recita che: « Allo scadere dei trenta anni le infrastrutture costruite dal comune di Torino sulla parte dell'aeroporto di Torino Caselle di pertinenza del demanio statale diverranno di proprietà dello Stato.

I ministri per i trasporti, della difesa, delle finanze e del tesoro provvederanno all'adozione degli atti di rispettiva competenza necessari per l'esecuzione della presente legge, nonché alla disciplina, mediante apposita convenzione di durata trentennale, dei rapporti tra lo Stato ed il comune di Torino, al quale, per il periodo in cui è abilitato all'esercizio dell'aeroporto, competono tutti i diritti derivanti dall'esercizio aeroportuale, compresi quelli di cui alla legge 9 gennaio 1956, n. 24 ». Non vorrei, quindi, che l'introduzione della specificazione relativa alla convenzione, di cui parla il sottosegretario, rappresentasse un elemento di sospensiva.

Per tale motivo mi necessita un attimo di riflessione; altrimenti sono costretto ad esprimere parere contrario sull'emendamento medesimo.

NICCOLÒ GRASSI BERTAZZI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Non credo che legando la convenzione al rapporto con la SAGAT si blocchino le eventuali somme che Civilavia può erogare a favore dell'aeroporto di Torino.

Comunque, la legge n. 449 si riferisce alla gestione dei servizi affidati al concessionario in generale, non solo a quello di Torino.

SILVANO RIDI. Se il concessionario vuole gestire, deve costruire una nuova torre di controllo. Diversamente non si gestisce un aeroporto!

NICCOLÒ GRASSI BERTAZZI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. I fondi sono del comune di Torino e della SAGAT.

Per rispondere all'osservazione formulata dall'onorevole Rubino, posso affermare che l'emendamento da me preannunciato non influisce sui lavori in quanto si sta parlando della gestione di servizi commerciali.

SILVANO RIDI. Noi sosteniamo la *deregulation* in quanto le regole imposte da Civilavia hanno portato il livello di sicurezza degli aeroporti italiani ad una soglia molto bassa.

Le ricordo che questa Commissione decise di stanziare 15 miliardi a carico del bilancio dello Stato per l'effettuazione di determinati lavori in taluni aeroporti. Dopo due anni il ministro prospetta l'allungamento della pista: ciò accade appunto per le regole che Civilavia impone.

A questo punto, o Civilavia predispone uno schema di convenzione che preveda la facoltà, per le gestioni aeroportuali, di realizzare interventi ogni qualvolta lo ritengano necessario, con le proprie risorse o con i contributi dello Stato, o, al contrario, non può porre vincoli.

Noi siamo favorevoli ad un ritiro dell'emendamento da parte del Governo. La legge si propone di prorogare l'attuale gestione privata dell'aeroporto di Caselle; dopo di che, se Civilavia interverrà per altri canali (lo Stato, attraverso i suoi strumenti, ha sempre la possibilità di operare), sarà liberissima di farlo.

NICCOLÒ GRASSI BERTAZZI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Questo è il primo provvedimento di rinnovo di una concessione approvato subito dopo la legge n. 449 del 1985. Non vorrei che, dopo aver ritirato l'emendamento in questa sede, il Governo dovesse ripresentarlo al Senato, allungando così i tempi della discussione.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Mi domando se non sia possibile che, in giornata, il sottosegretario verifichi le intenzioni del ministro: in tal modo, il provvedimento potrebbe essere inserito nell'ordine del giorno della seduta di domani.

GIANNI WILMER RONZANI. Ricordo che concordammo quest'articolo in un incontro con il ministro dei trasporti, quindi non mi sembra che esistano problemi al riguardo: tuttavia, siamo d'accordo sul rinvio dell'esame alla seduta di domani.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, rimane stabilito che il seguito della discussione della proposta di legge è rinviato a domani mattina.

(*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle 11.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO