

COMMISSIONE VII  
LAVORI PUBBLICI

LXXVI.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 4 DICEMBRE 1957

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GARLATO

**INDICE**

	PAG.
<b>Congedi:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	743
<b>Comunicazioni del Presidente:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	743
<b>Disegno e proposte di legge</b> ( <i>Seguito della discussione e rinvio</i> ):	
Disposizione per la classificazione, sistemazione e manutenzione delle strade di uso pubblico (2666); CAMANGI: Trasferimento alle province delle strade extraurbane comunali, di bonifica ed ex militari (459); RIGAMONTI ed altri: Sistemazione e riclassificazione delle strade comunali e provinciali (1593) . . . . .	744
PRESIDENTE . . . . .	744
CURTI . . . . .	744
PACATI . . . . .	745
MESSINETTI . . . . .	747
GREZZI . . . . .	747
BONTADE MARGHERITA . . . . .	748

**Comunicazioni del Presidente.**

PRESIDENTE. Comunico che, per la seduta odierna, il deputato Scotti Francesco è sostituito dal deputato Musolino.

Come gli onorevoli colleghi ricorderanno, nella seduta del 20 novembre, in sede di discussione del disegno di legge relativo alla « Proroga dei termini previsti dall'articolo 4 della legge 20 aprile 1952, n. 524, sui piani regolatori, e dall'articolo 17 della legge 27 ottobre 1951, n. 1402, sui piani di ricostruzione » (3199), il Rappresentante del Governo, su invito della Commissione, prendeva l'impegno di rimettere alla Commissione stessa l'elenco dei comuni che hanno in attuazione un piano regolatore approvato prima dell'entrata in vigore della legge urbanistica 17 agosto 1942, n. 1150.

L'onorevole Sottosegretario, adempiendo l'impegno preso, mi ha trasmesso tale elenco, di cui do lettura:

1. — Morano sul Po (Alessandria)
2. — Ovada (Alessandria)
3. — Luco dei Marsi (Aquila)
4. — Pontassieve (Firenze)
5. — Castelliri (Frosinone)
6. — Isola Liri (Frosinone)
7. — Pescosolido (Frosinone)
8. — Pontecorvo (Frosinone)
9. — Casarano (Lecce)
10. — Barga (Lucca)
11. — Massa Lombarda (Ravenna)
12. — Bagnara Calabra (Reggio Calabria)
13. — Bova Marina (Reggio Calabria)
14. — Brancaleone (Reggio Calabria)

**La seduta comincia alle 9,50.**

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

(È approvato).

**Congedi.**

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Antoniozzi, Giglio e Spampinato.

LEGISLATURA II — SETTIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 4 DICEMBRE 1957

15. — Laureana di Borrello (Reggio Calabria)
16. — Melito di Porto Salvo (Reggio Calabria)
17. — Sant'Alessio d'Aspromonte (Reggio Calabria)
18. — Scilla (Reggio Calabria)
19. — Castellarno (Reggio Emilia)
20. — Lendinara (Rovigo)
21. — Albenga (Savona)
22. — San Casciano dei Bagni (Siena)
23. — Lanzo Torinese (Torino)
24. — Luserna San Giovanni (Torino)
25. — Pinerolo (Torino)
26. — Trino (Vercelli)

**Seguito della discussione del disegno di legge:**

**Disposizioni per la classificazione, sistemazione e manutenzione delle strade di uso pubblico. (2666); e delle proposte di legge d'iniziativa del deputato Camangi: Trasferimento alle provincie delle strade extraurbane comunali, di bonifica ed ex militari. (459) e dei deputati Rigamonti ed altri: Sistemazione e riclassificazione delle strade comunali e provinciali. (1593).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge. « Disposizioni per la classificazione, sistemazione e manutenzione delle strade di uso pubblico » e delle proposte di legge di iniziativa del deputato Camangi. « Trasferimento alle provincie delle strade extraurbane comunali di bonifica ed ex militari » e dei deputati Rigamonti ed altri: « Sistemazione e riclassificazione delle strade comunali e provinciali ».

CURTI. Vorrei pregare gli onorevoli colleghi di discutere a fondo e di precisare il più possibile la portata e gli scopi della legge che andiamo ad approvare. Le proposte che sono state presentate sul problema della viabilità minore, infatti, si differenziano notevolmente una dall'altra, nella loro impostazione.

Io condivido le preoccupazioni del collega Camangi, ma ho l'impressione che con la sua proposta si sostenga, più che la trasformazione della rete viabile, la esigenza di trovare una soluzione alla situazione di disagio in cui si trovano parecchie provincie e comuni per la manutenzione delle strade e si voglia apportare, più che una modifica alla rete stradale, un contributo ai bilanci delle provincie.

La proposta di legge — presentata dall'onorevole Rigamonti e anche da chi vi parla, insieme con altri colleghi — ha, invece, per obiettivo, di fissare una quota di strade da passare alle dipendenze delle provincie e tiene

anche conto della situazione che tale passaggio determinerebbe per le provincie stesse.

Il disegno di legge governativo, infine, pur volendo le stesse cose, è rimasto un pò nel vago, salvo ad uscirne con la nuova comunicazione che ci è stata data.

Vediamo che cosa si può fare per coordinare le varie esigenze e giungere, così, ad una soluzione conclusiva.

È vero che oggi c'è la esigenza importante di togliere ai comuni il gravoso onere della manutenzione delle strade comunali, ma è anche vero che c'è un'altra esigenza che non dovrebbe, secondo me, consistere soltanto nel risolvere il problema della manutenzione o dei carichi della viabilità, ma dovrebbe stare alla viabilità minore come la legge delle autostrade è stata alla viabilità maggiore. Secondo me, la legge che noi approveremo, nel disporre il passaggio a carico delle provincie di un certo numero di chilometri di strade, dovrebbe, in un primo tempo, occuparsi soprattutto delle strade comunali che sono soggette a un traffico più intenso o che sono suscettibili di diventare strade di grande traffico e rinviare la sistemazione dei raccordi ad un momento successivo, quando si sarà in grado di valutare i risultati avuti con la esecuzione delle prime opere.

Un'altra questione riguarda i rapporti con le provincie. È giusto che noi prendiamo in considerazione la situazione delle provincie, le quali hanno fatto sapere come intendono il problema e come auspicano che esso venga risolto. Ritengo, insomma, che il contributo che abbiamo visto fissare, anche dall'articolo sostitutivo dell'articolo 20 del disegno di legge, nel 60 per cento, debba poter essere maggiore, laddove — ben s'intende — tale maggiorazione si rende necessaria. D'altra parte, ciò non basta: c'è da parte delle provincie la richiesta di un contributo nella spesa per la manutenzione; anche questo problema dovrà essere preso in giusta considerazione. Nessuno di noi ignora, infatti, le condizioni in cui si trova la grande maggioranza delle provincie d'Italia.

Oggi noi abbiamo un enorme numero di chilometri di strade che dovrebbero passare — per i fini della legge che stiamo discutendo — dai comuni alle provincie. È bene, allora, che nella discussione generale si riesca a stabilire che questa legge non vorrà essere solamente la legge che modifica le condizioni in cui si trovano attualmente le provincie per quanto concerne la manutenzione delle loro strade, ma vorrà portare anche un notevole contributo al coordinamento e al miglioramento dei tracciati delle strade esistenti.

Bisogna poi chiarire che il passaggio di una parte delle strade provinciali all'A.N.A.S. deve avere delle date ben precise di scadenza, che debbono coincidere con il passaggio dell'altra quota di strade, dai comuni alle provincie: tale coincidenza può, a mio giudizio, alleviare quello che è il grande problema e la grande preoccupazione delle provincie nel prendere a carico le strade comunali. Se arrivassimo a passare oltre diecimila chilometri di strade all'A.N.A.S., il problema della manutenzione verrebbe a diminuire notevolmente. Infatti, la mia esperienza di tecnico mi dice che togliere alle provincie 10.000 chilometri di strade di grande traffico e passarle all'A.N.A.S., vuol dire sgravare le provincie di un onere rispondente alla manutenzione di almeno 20 mila chilometri di strade di minore traffico: l'usura provocata dal grande traffico raddoppia, se addirittura non triplica, le spese di manutenzione.

Se il problema della manutenzione esiste, esso, però, non è immediato, perché non vi è dubbio che la sistemazione delle strade dovrà essere fatta seguendo criteri di ordine tecnico e di controllo, veramente atti a dare garanzia della buona esecuzione delle opere: un ente, come la provincia, nel dare incarico della sistemazione delle sue strade può, per esempio, porre la condizione che chi esegue i lavori avrà a suo carico anche la manutenzione per un certo periodo di tempo. Nel nord Italia un tale sistema è stato adottato da numerose provincie e lo si è trovato molto conveniente. È una esperienza che è bene sia tenuta presente per poterci regolare nella formulazione della legge.

Oggi, credo che ognuno di noi si debba porre questa domanda: come potranno fare le provincie ad utilizzare il contributo che lo Stato mette a loro disposizione, se esse non saranno in grado di provvedere, per loro conto, all'a differenza? Infatti, anche se noi aumenteremo tale contributo dal 60 al 75 per cento della spesa, ci sarà sempre un numero elevatissimo di provincie non in grado di far fronte al rimanente 25 per cento. D'altra parte, a noi non interessa che con gli stanziamenti a disposizione e col 60 per cento di contributo sia programmabile la sistemazione di 35 o 45 mila chilometri di strade: a noi interessa che i chilometri preventivati — per esempio, 20 mila — siano veramente sistemati nella realtà, e non soltanto sulla carta e nei programmi. E per questo una parte dei fondi deve servire come anticipazione da parte dello Stato della quota che spetta alle provincie, con l'impegno da parte di queste ultime di provve-

dere alla restituzione. Ci si può riferire in proposito, alla legge 647.

In tal modo, metteremo veramente le provincie in condizioni di far fronte alle spese e supereremo la preoccupazione del collega Camangi, che poi è anche la nostra, perché chi vi parla sa che tutte le provincie che hanno i loro territori da una parte e dall'altra dell'Appennino si trovano nelle medesime condizioni delle provincie del sud e delle isole.

Per quanto riguarda la manutenzione, il Relatore, nella sua prima relazione, diceva che noi avremmo potuto più tranquillamente prendere in esame questo grosso problema, se fosse stata fatta la riforma della finanza locale. È giusto. Ma vi è anche un'altra considerazione da fare, ossia che, se questa legge fosse stata emessa subito dopo la liberazione, quando le provincie dovettero accollarsi — per delle esigenze alle quali non potevano sottrarsi — l'onere del 70 per cento, dell'80 per cento della trasformazione della viabilità, sicuramente, ora, i debiti delle nostre provincie sarebbero solo il 30 per cento di quelli che, invece, sono.

Evidentemente, se le condizioni delle provincie sono, già oggi, preoccupanti, lo saranno ancora di più con l'approvazione di questo provvedimento. D'altra parte, al punto in cui siamo, il non approvarlo modificherebbe la situazione delle nostre provincie? No.

La legge, quindi, si deve approvare, ma si deve approvare con delle opportune modifiche e tenendo conto dei limitati mezzi a nostra disposizione, in modo da non creare delle condizioni tali per cui si abbiano ulteriori eccessivi oneri.

Del resto, anche a prescindere dalla legge che dovrà modificare la finanza locale, io credo — lo ripeto — che non porteremo alle provincie ulteriori oneri, se terremo conto di questi criteri: che il contributo di sistemazione, non sia solo del 60 per cento, ma più elevato e che il chilometraggio di strade da passare dai comuni alle provincie venga fissato in rapporto a quello che dalle provincie passerà allo Stato. Il problema è, comunque, di cominciare.

PACATI. Riprendo dove l'amico Curti ha finito, cioè qui si tratta proprio di cominciare, cominciare organicamente. Se noi pretendessimo di risolvere con il disegno di legge al nostro esame tutti i problemi della viabilità, noi dovremmo dire che sarebbe meglio addirittura non iniziarne affatto l'esame, perché il problema della viabilità è troppo complesso per poter nutrire una tale aspettativa.

È certo che il problema della reperibilità dei fondi non è semplice. Non possiamo oggi, a fine legislatura, affrontarlo in pieno e non possiamo, a fine legislatura, lasciarlo completamente sospeso. Qui si tratta di cominciare a tirare la rete in porto, a fare un pò di ordine.

Ci sono due tesi, ma che si differenziano meno sostanzialmente di quanto si possa, a prima vista, pensare. Camangi dice che il problema immediato è quello della manutenzione: abbiamo un patrimonio che va deperendo e che rappresenta una grande preoccupazione. Tale preoccupazione noi non possiamo non condividere, ma è anche da rimarcare che da parte del disegno di legge c'è la preoccupazione di stabilire un coordinamento, onde potere andare avanti con maggiore organicità nella soluzione del problema. Non mi pare, d'altra parte, che la proposta di legge del Governo escluda le esigenze che vengono affermate dall'onorevole Camangi. A sua volta, la soluzione proposta dal collega Rigamonti, basata sulla sistemazione e riclassificazione delle strade comunali e provinciali, compare, in certo senso, nel disegno di legge governativo. Quindi, mi sembra di poter concludere che lo schema che ci viene presentato dal Governo non sia da respingere e che esso, con gli opportuni emendamenti, possa servire a dare l'avvio concreto alla soluzione del problema.

Centottanta miliardi in otto anni sono, infatti, qualche cosa di concreto, anche se sono distribuiti tra i vari esercizi in proporzioni crescenti, e dobbiamo ringraziare ancora una volta il nostro Presidente, il quale, non solo è riuscito a fare maggiorare la somma degli iniziali cento miliardi, ma è anche riuscito a ridurre il termine di dodici anni, portandolo a otto. D'altronde, il fatto che il Ministero del tesoro abbia acconsentito alla nuova ripartizione significa che il problema è stato compreso in tutta la sua vastità e non c'è intenzione di fermarsi. Ci saranno certamente altre leggi successive che integreranno gli attuali 180 miliardi, così come è avvenuto in occasione di altre leggi interessanti diversi settori.

Io concludo questa parte del mio intervento, esprimendo l'avviso che convenga passare all'esame degli articoli del disegno di legge.

L'onorevole Magno ha prospettato la necessità che almeno 50 mila chilometri di strade comunali passino alle provincie; ebbene, se si parla di ventimila chilometri che passerebbero subito alle provincie, io penso che nel

giro di otto anni dovrebbe essere possibile fare passare gli altri 30 mila chilometri; comunque, questo mi sembra un problema che meriti ulteriori discussioni.

Forse nella sistemazione delle strade abbiamo proceduto in senso inverso: anziché cominciare dalla viabilità minore, siamo partiti dalle autostrade. Però, è anche da tener conto delle ragioni di prestigio internazionale e di richiamo turistico — che incide sostanzialmente sull'economia del nostro Paese — che hanno determinato la precedenza delle autostrade. Ad ogni modo, oggi si presenta l'occasione di fare un altro passo avanti sensibilissimo e noi non dobbiamo lasciarcela sfuggire.

D'altra parte, per risolvere il problema della viabilità minore, per risolverlo in profondità, è necessario che si faccia la riforma della finanza locale, riforma che non spetta a questa Commissione, ma al Parlamento. Io sono, peraltro, favorevole all'aumento del massimo del contributo di sistemazione alle provincie e ritengo che il suo ammontare deve poter essere determinato caso per caso, tenendo conto della situazione di bilancio di ogni singola provincia e del numero dei chilometri di strade comunali da essa assunti. Non è giusto, infatti, che si dia a tutti la stessa aliquota: si potrebbe verificare il caso di aiutare nello stesso modo una provincia ricchissima, come quella di Milano, e una provincia in continuo *deficit*, come quella di Bergamo.

Sarebbe, inoltre, augurabile che le strade extracomunali potessero passare in manutenzione alle provincie, perché queste sono tecnicamente più preparate dei comuni e hanno possibilità strumentali superiori.

Il problema, però, dovrà essere affrontato in altra sede, perché è chiaro che non si può avere un'unica misura: abbiamo bisogno, prima, di fare un esperimento per avere la sensazione esatta delle vere situazioni stradali nelle diverse zone del Paese.

Circa la classificazione delle strade, anche io ho provato a dare un ritocco a quella proposta dal disegno di legge, ma debbo dichiarare che i miei ritocchi appesantivano la legge, la rendevano meno chiara. In ultima analisi, io penso, quindi, che la classificazione proposta sia da accettare.

Circa il termine preciso per il trasferimento delle strade comunali alle provincie e di quelle provinciali all'A.N.A.S., ho timore, caro Curti, che noi, stabilendo una data precisa, possiamo creare delle situazioni piuttosto gravi anche per l'Esecutivo.

Io non fisserei alcuna condizione, ma inviterei il Governo a fare tutto lo sforzo possibile. In questo modo — per usare il linguaggio del nostro Presidente — noi lasceremo le porte aperte: chi riprenderà il problema, lo ridimensionerà e troverà altri stanziamenti. Oggi noi facciamo tutto quello che è possibile e mi pare che l'inizio sia buono. Con questa dichiarazione do completa adesione al disegno di legge.

MESSINETTI. La viabilità è senza dubbio uno dei problemi più sentiti e più importanti che si sono presentati al nostro esame. È un grosso problema ed è necessario esaminarlo tenendo presente le condizioni finanziarie delle provincie e dei comuni.

Nel disegno di legge governativo è detto che un certo numero di chilometri di strade passeranno dai comuni alle provincie e che il Governo darà il 60 per cento di contributo per i lavori di sistemazione, mentre a carico delle provincie sarà il restante 40 per cento, restante che, in effetti, secondo i conti fatti dall'onorevole Magno, dall'onorevole Rigamonti e anche dal nostro Relatore, sarebbe del 50 o il 55 per cento.

Ora, noi domandiamo: le provincie sono in condizioni di sopportare un onere simile?

È la cosa più importante, su cui richiamo l'attenzione della Commissione. Saranno pochissime le provincie in condizioni di sopportare l'onere, anche solo del 40 per cento; la stragrande maggioranza, e tutte indistintamente le provincie del Mezzogiorno, non sono nella condizione di accendere mutui, anche perché la Cassa depositi e prestiti ha fatto sapere, da quattro o cinque mesi, che per le strade non può concedere mutui e, d'altra parte, sappiamo bene a quale tasso accordano finanziamenti istituti come l'I.N.P.S., l'I.N.A.I.L., ecc.

Non bisogna gridare osanna semplicemente perché da 100 siamo passati a 180 miliardi, ma dobbiamo pure dire che questi 180 miliardi non bastano e che la situazione è tale, per cui solo pochissime provincie potrebbero usufruire del contributo.

Per esempio, la provincia di Catanzaro, non sarebbe in condizioni di contrarre mutui per fare fronte a quel 40 per cento. Ho detto Catanzaro, per citare una delle provincie meridionali; ma tutte le altre, ripeto, si trovano nelle stesse condizioni.

Noi non vogliamo arrivare alla tesi dell'onorevole Camangi di rinunciare completamente alla sistemazione, per provvedere alla sola manutenzione delle strade comunali, però, riteniamo che, non solo alle provincie,

ma anche ai comuni bisognerebbe dare un aiuto.

Amnesso, pure, che i comuni verrebbero ad essere sgravati del peso della manutenzione dei circa 20 mila chilometri di strade che dovrebbero passare alle provincie, rimarrebbe sempre il fatto che i comuni non possono mantenere, né i 121 mila che attualmente hanno, né i 100 mila che continuerebbero ad avere. Ma è, poi, effettivamente vero che i comuni sarebbero sgravati della manutenzione di 20 mila chilometri di strade? Oppure, ai comuni andrebbero accollati i moltissimi chilometri di strade attualmente non classificate? La Cassa per il Mezzogiorno ha costruito strade di bonifica, ecc. Di chi sono quelle strade? Chi ha il dovere di esercitare la manutenzione su questa rete stradale nuova, creata dalla Cassa per il Mezzogiorno? Finiranno per farla i comuni. Quindi, in effetti, i 20 mila chilometri che dovrebbero passare dai comuni alle provincie verrebbero ad essere, non solo sostituiti, ma, addirittura, superati dal complesso delle strade di bonifica che attualmente non sono di proprietà di nessuno.

Io sono d'accordo che, allo stato in cui siamo arrivati, è necessario procedere all'approvazione della legge, ritengo, però, che, nel determinare i criteri di classificazione, sia necessario permettere, il più possibile, il passaggio di strade provinciali allo Stato, sicché sia possibile anche allargare il più possibile il passaggio di strade comunali alle provincie.

Ho detto allargare i criteri di classificazione in maniera che un maggior numero di chilometri di strade provinciali passi allo Stato e un maggior numero di strade comunali passi alle provincie. Questo, però, aumenterebbe l'onere a carico delle provincie, ed eccomi, allora, d'accordo con quanto sostenuto dall'onorevole Magno, l'altro giorno, ossia di far sì che, in attesa della riforma della finanza locale, una maggiore aliquota della tassa di circolazione vada alle provincie.

GREZZI. La legge senza dubbio presenta alcuni pregi: innanzi tutto comincia ad affrontare concretamente il problema della viabilità minore, dopo molti anni di sterili discussioni; mette, poi, a disposizione i fondi necessari per cominciare. Però, accanto ai pregi ci sono dei difetti. Mi pare, innanzi tutto, che ci sia troppa genericità nella classificazione delle strade: i criteri di classificazione sono una specie di fisarmonica che si può allargare e stringere.

Altra questione importantissima è quella sollevata dal collega Messinetti, dell'impossi-

bilità della stragrande maggioranza delle amministrazioni provinciali di provvedere alla manutenzione delle strade già attualmente loro assegnate e quindi, a maggior ragione, alla sistemazione di quelle che dovrebbero assumersi, in base al progetto in esame: un esempio è dato dalla mia provincia, Potenza, dove, dopo i tanti miliardi spesi dalla Cassa del Mezzogiorno, a distanza di pochi anni, le strade sono ridotte in uno stato che spesso fa rimpiangere lo stato precedente all'intervento dalla Cassa.

Altro problema. Quando una strada provinciale dovrà divenire statale, la provincia naturalmente non ci spenderà più una lira per la manutenzione; analogamente avverrà, da parte dei comuni, per le strade che i comuni dovranno passare alle provincie.

Quindi, noi avremo che talune strade resteranno, per un certo periodo, senza alcuna manutenzione. La legge dovrebbe correggere questo difetto, evitare questa lacuna.

Insomma, se vogliamo sanare l'annoso problema della rete stradale italiana, dobbiamo studiare attentamente la questione da tutti i lati, senza fretta: sono d'accordo che si debba fare la legge, ma facciamola con pacatezza, senza corse inutili e cerchiamo di introdurre emendamenti dove è evidente che esistono delle lacune.

BONTADE MARGHERITA. Ho l'onore di presentare, a nome anche dei colleghi Ida Matarazzo, Maria Chieco Bianchi, Quintieri, Sanzo, Di Leo, De Capua, Spadazzi, De Biagi, Pignatone e Merenda, il seguente ordine del giorno:

« La VII Commissione Lavori pubblici, passando all'approvazione del provvedimento riguardante la classificazione, sistemazione e manutenzione delle strade di uso pubblico, ravvisa la necessità di invitare il Ministro per i lavori pubblici a chiedere al Tesoro ulteriori fondi, fino alla somma di due miliardi

annui, per incrementare quelli del capitolo 229 dello stato di previsione della spesa per l'esercizio in corso, relativi ai materiali di costruzione per cantieri di lavoro approvati dal Ministro per il lavoro per la costruzione e sistemazione di strade comunali e vicinali ».

Convengo che la materia che forma oggetto dell'ordine del giorno è più attinente al Tesoro che ai lavori pubblici, però mi pare che non sia inopportuno anche in questa sede. Esso mira, soprattutto, a venire incontro alle necessità dei piccoli comuni, di cui tutti conosciamo le grandi difficoltà in cui debbono dibattersi, e si ripromette di aiutarli, soprattutto, per quanto riguarda la manutenzione delle strade interne e vicinali. Noi abbiamo un capitolo del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, il 229, e io, col mio ordine del giorno, chiedo al Ministro per i lavori pubblici di farsi diligente presso il Ministro del tesoro per reperire altri fondi e aumentare le somme in esso stanziato.

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

Poiché la Commissione, nella sua grande maggioranza, è già orientata in questo senso, propongo di scegliere come testo base della discussione il disegno di legge governativo.

Pongo in votazione questa proposta.

*(È approvata).*

L'esame degli articoli è rinviato alla prossima seduta.

**La seduta termina alle 11,25.**

---

IL DIRETTORE  
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. FRANCESCO COSENTINO

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI