

COMMISSIONE IX
LAVORI PUBBLICI

XLI.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 26 GENNAIO 1961

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALDISIO

INDICE

	PAG.		PAG.
Comunicazioni del Presidente:		Disegni di legge (Discussione e approvazione):	
PRESIDENTE	486	Classificazione tra le opere idrauliche di seconda categoria dell'ultimo tratto del perimetro orientale della cassa di colmata al mare del fiume Lamone (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>) (2469)	493
Disegno di legge (Discussione e approvazione):		PRESIDENTE	493, 494
Declassifica da opere idrauliche di 2ª categoria degli argini e delle sponde di un tronco del canale Naviglio nel territorio del comune di Colorno e dichiarazione di opere idrauliche di 2ª categoria degli argini e delle sponde di un tronco del canale Fossetta Alta (2379)	486	DE CAPUA, <i>Relatore</i>	493
PRESIDENTE	486	Concessione di un contributo straordinario al Convitto nazionale di Aosta (<i>Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato</i>) (2622)	494
FRUNZIO, <i>Relatore</i>	486	PRESIDENTE	494, 495
Disegno di legge (Discussione e rinvio):		BUZZETTI PRIMO, <i>Relatore</i>	494
Provvedimenti per il completamento del Porto canale Corsini e dell'annessa zona industriale di Ravenna (2467)	486	BIAGGI FRANCAANTONIO	495
PRESIDENTE	486, 487, 489, 493	BOTTONELLI	495
CIBOTTO, <i>Relatore</i>	487, 492	MAGRÌ, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	495
BOLDRINI	489	Votazione segreta:	
BORGHESE	487	PRESIDENTE	495
BIAGGI FRANCAANTONIO	489		
BUSETTO	491		
GAGLIARDI	488, 492		
LOMBARDI GIOVANNI	488, 492		
MAGRÌ, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	492		
MATTARELLI GINO	489		
RIPAMONTI	489		

La seduta comincia alle 10,40.

CIBOTTO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.
(È approvato).

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Partecipano alla seduta, a loro richiesta, senza voto deliberativo, i deputati Boldrini, Gagliardi e Mattarelli Gino.

Discussione del disegno di legge: Declassifica da opere idrauliche di 2ª categoria degli argini e delle sponde di un tronco del canale Naviglio nel territorio del comune di Colorno e dichiarazione di opere idrauliche di 2ª categoria degli argini e delle sponde di un tronco del canale Fossetta Alta (2379).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Declassifica da opere idrauliche di seconda categoria degli argini e delle sponde di un tronco del canale Naviglio nel territorio del comune di Colorno e dichiarazione di opere idrauliche di seconda categoria degli argini e delle sponde di un tronco del canale Fossetta Alta ».

Comunico che la V Commissione Bilancio ha espresso parere favorevole all'approvazione del provvedimento.

L'onorevole Frunzio ha facoltà di svolgere la relazione.

FRUNZIO, *Relatore*. Onorevoli colleghi, il disegno di legge n. 2379 riguarda la declassificazione da opere idrauliche di seconda categoria degli argini e sponde del canale Naviglio, nel tronco compreso tra la chiavica a valle del Molino dell'Aranciaia e l'impianto di sollevamento del Travacone, nel territorio del comune di Colorno (Parma).

Come voi sapete, la legge 22 dicembre 1940, n. 919, stabilisce che appartengono alla seconda categoria le opere dei fiumi arginati e dei loro confluenti, parimenti arginati, nonché le opere di rettificazione compiute lungo il corso dei fiumi stessi, in quanto tali opere risultano di grande interesse per una provincia; la legge aggiunge che le spese per la manutenzione di queste opere sono a carico dello Stato per una metà e, per l'altra metà, a carico della provincia o delle provincie interessate.

Avendo il Ministero dei lavori pubblici, in attuazione della bonifica della Bassa Parmense, provveduto alla costruzione di varie opere ed a modifiche per cui il tratto suddetto del canale Naviglio non risente più delle piene di rigurgito del torrente Parma, è necessario — come prevede la legge — procedere alla declassificazione delle opere del tratto non più impegnato. E, invece, necessario classificare nella seconda categoria gli

argini e le sponde del canale Fossetta Alta, nel tratto dove ora confluiscono le acque.

Concludendo, propongo di approvare il disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Poiché nessuno chiede di parlare, la dichiaro chiusa.

Passiamo agli articoli, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione:

ART. 1.

Sono declassati da opere idrauliche di seconda categoria gli argini e le sponde del canale Naviglio — di cui al n. 45 della tabella A annessa alla legge 22 dicembre 1910, n. 919 — nel tronco compreso tra la chiavica a valle del Molino dell'Aranciaia e l'impianto di sollevamento del Travacone, nel territorio del comune di Colorno (Parma).

(E approvato).

ART. 2.

Gli argini e le sponde del canale Fossetta Alta, nel tronco compreso tra la chiavica a valle del Molino dell'Aranciaia e l'impianto di sollevamento del Travacone, nel territorio del comune di Colorno (Parma), sono dichiarati opere idrauliche di seconda categoria, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 5 del testo unico delle disposizioni di legge sulle opere idrauliche approvate col regio decreto 25 luglio 1904, n. 523, e successive modificazioni.

Il Ministro dei lavori pubblici stabilisce con proprio decreto il perimetro del comprensorio dei beni i cui proprietari debbono contribuire con lo Stato nella spesa per le dette opere.

(E approvato).

Il disegno di legge sarà, in fine di seduta, votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: Provvedimenti per il completamento del porto canale Corsini e dell'annessa zona industriale di Ravenna (2467).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Provvedimenti per il completamento del porto canale Corsini e dell'annessa zona industriale di Ravenna ».

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 GENNAIO 1961

Comunico che la V Commissione Bilancio ha espresso parere favorevole all'approvazione del provvedimento.

L'onorevole Cibotto ha facoltà di svolgere la relazione.

CIBOTTO, Relatore. Il disegno di legge che ci apprestiamo ad esaminare riguarda il funzionamento del porto canale Corsini, che in questi ultimi anni ha assunto uno sviluppo notevole, in quanto sta diventando il porto di tutte le provincie della bassa Val Padana. A seguito poi della scoperta di notevoli giacimenti metaniferi, la zona di Ravenna sta industrializzandosi: basta fare una visita nella zona per constatare il sorgere di numerosi stabilimenti.

Il porto di Ravenna si trova in una particolare situazione, per cui con modesti lavori riesce molto facile il suo ingresso, pur essendo raccolto in uno spazio relativamente piccolo. Ha bisogno soltanto di essere approfondito nei suoi fondali e di essere allargato nel canale che porta all'entroterra, il canale La Bagliona. Finora sono stati spesi 15 miliardi e 672 milioni ed occorrono ulteriori opere per oltre 8 miliardi, per le quali viene chiesto il contributo del Ministero dei lavori pubblici, senza di che le opere non si potrebbero realizzare, perché le industrie interessate non possono sostenere un peso di questo genere. Il disegno di legge tende appunto a dare ai concessionari (a Ravenna, è sorta una società avente per scopo lo sfruttamento del porto) la possibilità dell'esecuzione di queste opere.

Il disegno di legge prevede un contributo dello Stato di 2 miliardi. A seguito di più approfonditi studi si è rilevato che la spesa indubbiamente dovrà essere maggiore.

Pertanto, come relatore, vorrei pregare i colleghi di esaminare l'opportunità di mettere il consorzio concessionario in grado di dar luogo a questi importanti lavori, elevando il contributo dello Stato da 2 miliardi a 4 miliardi e mezzo. La cifra può fare impressione, ma non stupisce chi è pratico della zona e conosce quali opere debbono esser fatte per ampliare il porto e, soprattutto, per approfondire ed allargare il canale della Bagliona. Si tratta di opere necessarie per consentire l'impianto di nuovi stabilimenti ed il provvedimento in esame tende, appunto, ad aumentare la zona industriale. È un complesso di opere veramente imponente ed è altresì di tutta evidenza che il concessionario dovrà investire nelle opere stesse ingenti capitali, il cui ammontare supererà certamente gli 8 miliardi previsti.

Si consideri la lunghezza del canale navigabile della Bagliona, nonché la notevole estensione dei terreni da sistemare per la zona di sviluppo industriale. Di rilevante mole sono anche le opere interne riguardanti lo scalo marittimo, le cui attrezzature debbono essere tali da soddisfare le esigenze dell'incremento che il porto subirà in seguito all'attuazione di nuove opere e al sorgere di nuovi impianti industriali. In effetti, attualmente i grossi piroscafi da trasporto non possono attraccare ai posti dove dovrebbero caricare le merci, perché il canale della Baiona non lo consente.

Sulla base di queste considerazioni è da ritenersi inadeguato il contributo statale di 2 miliardi previsto dall'articolo 5 del disegno di legge, per cui prego la Commissione di aumentarlo a 4 miliardi e mezzo, rapportandolo alla reale entità degli investimenti che il concessionario dovrà effettuare. È nell'interesse della economia della zona ravennate e dei comprensori agricoli e industriali del suo retroterra, permettere che opere tanto necessarie ed urgenti possano essere attuate con la dovuta rapidità.

Gli emendamenti che mi riprometto di presentare riguardano l'articolo 5 e l'articolo 6 del disegno di legge.

L'articolo 5, nella nuova formulazione che verrà da me proposta, prevederebbe la spesa occorrente per la costruzione delle opere di cui all'articolo 2 sostenuta dallo Stato sino alla concorrenza di 4 miliardi e mezzo; l'importo corrispondente sarebbe iscritto nello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici, con un onere di 900 milioni per ciascuno degli esercizi dal 1960-61 al 1964-65.

Per quanto attiene l'articolo 6, l'emendamento riguarda esclusivamente la prima parte del comma primo. Infatti, in seguito alle modifiche apportate all'articolo 5, con riferimento anche al rateo del contributo per l'esercizio 1960-61, è evidente che la formulazione dell'articolo 6 nella parte concernente le modalità atte a far fronte a tale onere debba considerare la maggiore somma sopra precisata.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

BORGHESE. Noi siamo del parere dell'onorevole Cibotto, che cioè questi otto miliardi non siano sufficienti per compiere tutti i lavori necessari per il porto di Ravenna. L'unico punto su cui chiediamo un chiarimento è il seguente: nella relazione di questa legge si parla appunto di un preventivo di otto miliardi per questi lavori, sui quali otto miliardi la legge prevede un contributo statale di due

miliardi. Ora, mi sembra che l'onorevole Cibotto abbia detto che occorrono maggiori lavori, senza determinarne però l'importo complessivo, proponendo solo in maniera determinata di portare il contributo dello Stato a quattro miliardi e mezzo. Poiché dalla relazione alla legge si propone contro gli otto miliardi preventivati un contributo di due miliardi, e quindi del 25 per cento, io domando se, aumentando il contributo dello Stato a quattro miliardi e mezzo, si rispetta lo stesso criterio percentuale, e cioè se si suppone un impegno del concessionario ad eseguire diciotto miliardi di lavoro; oppure se questo significa solo e semplicemente che il contributo statale passa al 50 per cento, a tutto favore del concessionario. Mi pare che questa sia una cosa da chiarire. Quanto agli altri emendamenti, come quello relativo alla variazione del tempo circa la capacità di reintegro degli espropri, ne parleremo dopo. Ma la cosa importante da chiarire subito è quella del rapporto fra contributo dello Stato e spesa totale.

LOMBARDI GIOVANNI. Mi ricollego a quanto detto dall'onorevole Borghese, e mi riferisco agli articoli 2 e 5. All'articolo 2 si dice che l'esecuzione delle opere è affidata in concessione, senza specificare a chi e con che criterio; nell'articolo 5 si parla del concorso della Stato, ma non si nomina il concessionario né quali siano i suoi doveri. Come per Marghera e per gli altri casi, è necessario avere un piano finanziario che ammonti a *tot* lire! Un piano, magari anche rivedibile, deve esserci. In questo caso invece il titolare di questa azione, il concessionario, o non esiste affatto o è semplicemente potenziale, mentre pare che sia già esistente. D'altra parte, è necessario che vi sia nella legge l'indicazione di un progetto di lavori su cui lo Stato concorre con un determinato contributo. Non è possibile l'impegno di una spesa dello Stato senza riferimento in percentuale a quella che può essere l'opera. È un assurdo legislativo, una novità assoluta. Vorrei che da parte dell'illustre relatore vi fosse un chiarimento in proposito:

GAGLIARDI. Prendo la parola per illustrare gli emendamenti che ho presentato all'onorevole Presidente di codesta Commissione e che sono già stati distribuiti ciclostilati agli onorevoli commissari. I motivi di questi emendamenti sono di due ordini. Il primo motivo è determinato dal fatto che da circa due anni autorità ed enti locali di Venezia, come loro avranno avuto occasione di ascoltare dalla lettura del mio ordine del

giorno in sede di discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio in corso, si battono per ottenere che il traffico petrolifero sia deviato dal bacino di San Marco, ossia dal cuore della città storica, ad una altra rotta distante qualche chilometro in linea d'aria e tale comunque da garantire da eventuali esplosioni, un'altra rotta che porti egualmente alla zona industriale senza passare per il bacino di San Marco. La capitaneria di porto, che è responsabile del traffico nel porto, non più tardi di sei mesi fa dette dei termini ultimativi al passaggio di queste navi, avvertendo che avrebbe sospeso addirittura questo passaggio. Successivamente vi è stata anche la nota dolorosa esplosione. In più si aggiunge che l'attuale porto non consente l'ingresso a petroliere superiori alle 15-18.000 tonnellate, laddove loro fanno che oggi le petroliere sono di stazza superiore, altrimenti il trasporto del petrolio non sarebbe più economico. Così la raffineria dell'E.N.I., che si avvia ai quattro milioni di grezzo da raffinare, è in gravi difficoltà perché non può ricevere ai suoi moli navi superiori alle 15-18.000 tonnellate e minaccia addirittura la chiusura. Da due anni gli enti locali di Venezia si battono per rimediare a questa situazione. Non più tardi di quindici giorni fa, appena eletta la civica amministrazione, dopo la gestione commissariale, una delegazione del consiglio comunale è venuta a Roma a illustrare a chi di dovere la gravità della situazione che è venuta a determinarsi.

Bisogna dire, d'altra parte, che all'opinione pubblica veneziana non appare chiaro come si siano trovati con una certa facilità, o per lo meno con maggiore facilità che non per Venezia, vari miliardi, che oggi sento salire a quattro miliardi e mezzo, per il porto di Ravenna, che è un porto del tutto artificiale, e che, se si giustifica in seguito alla creazione della nuova zona industriale e alla necessità di un collegamento via mare, non è tale certamente da togliere il primato al porto di Venezia che svolge compiti tradizionali di grandissima importanza e che ora purtroppo corre il rischio di essere chiuso dal movimento dei fondali, non riuscendo ad accogliere più scafi di grande tonnellaggio. Vi è quindi tra i veneziani uno stato d'animo di dispiacere e di risentimento.

Fortunatamente, però, in sede ministeriale, presente il Ministro delle finanze Trabucchi, si è riusciti a reperire i primi 500.000.000 dei 3.000.000.000 necessari ad effettuare il dirottamento di cui ho parlato prima, rifacendosi anche per Venezia, così come per Ravenna,

ai maggiori introiti provenienti dall'aumento della tassa di bollo sui contratti di borsa. Si è ritenuto, pertanto, di intesa con i due Ministri dei lavori pubblici e delle finanze, di dare mandato al sottoscritto di presentare i noti emendamenti. Circa il loro inserimento nel disegno di legge in discussione, non si tratta di un problema di concorrenza e di rivalità, tanto più che i due porti sono vicini geograficamente, ma di risolvere, in una sintesi unica, in questo disegno di legge anche il problema del porto di Venezia.

Ecco la genesi da cui sono scaturiti questi due articoli 6 e 7 da me proposti. In particolare, il 7 è addirittura comprensivo del 5 del disegno di legge, il quale ultimo andrebbe soppresso in quanto al finanziamento si provvederebbe con il mio articolo 7, che sarebbe unico sia per Ravenna che per Venezia.

Confido quindi che gli onorevoli colleghi, resisi edotti dei motivi che mi hanno indotto a presentare questi emendamenti, vogliano approvarli, consentendo ai veneziani di risolvere questo problema che sta diventando per essi una trappola mortale, perché in questa trappola finisce il loro porto, finisce la loro esigenza di avere un grande porto commerciale proiettato, come è stato per secoli, verso l'oriente.

BOLDRINI. Mi permetto di intervenire in questo dibattito, perché a parte quello che ha detto l'onorevole Cibotto, mi pare che vi sia una questione veramente di fondo da sollevare, e cioè che il provvedimento in discussione non risolve la questione del porto di Ravenna. Sarebbe stato interessante abbinare alla discussione di questo disegno di legge, la discussione dell'altro disegno di legge che riguarda la costituzione del Consorzio della S.A.P.I.R., vale a dire l'organo che dovrebbe portare avanti una parte di questi lavori, e che, come ha detto il collega Lombardi, avrebbe dovuto anche presentare il piano di finanziamento per tutto il complesso dell'opera. In queste condizioni, una discussione su questo disegno di legge è una discussione monca, perché non affronta in pieno la questione della sistemazione del porto di Ravenna. Tutti sanno che per questa sistemazione occorrono circa venti miliardi, di cui una parte, quattro miliardi più quattro miliardi, vale a dire in complesso otto miliardi, dovrebbero essere dati dallo Stato, e gli altri dodici dovrebbero essere reperiti dalla S.A.P.I.R., che è l'organismo consorziato già costituito, ma non ancora riconosciuto ufficialmente e quindi nell'impossibilità di svolgere la sua funzione. Abbiamo così un disegno di legge che porta

avanti una parte delle opere, mentre non è ancora riconosciuto chi deve provvedere ad integrare tutto il complesso.

Ho sentito il ragionamento del collega Gagliardi per il porto di Venezia. Ora, non è che noi abbiamo velleità per il porto di Ravenna, ma oggi ci troviamo anche noi inghiottiti in una situazione veramente grave. Abbiamo l'E.N.I.C., che produce circa un milione di tonnellate di concimi all'anno, quantitativo che viene esitato via mare; abbiamo la S.A.R.A., una grossa raffineria che ha triplicato la sua produzione, portandola da un milione a tre milioni di tonnellate di grezzo; vi sono altri complessi industriali, molti dei quali sono entrati in funzione in questi giorni. Il porto, invece, è nell'impossibilità di far fronte al grande traffico già in atto: tenete presente che solo per l'anno scorso abbiamo avuto un traffico marittimo che è passato da 500.000 tonnellate a un milione e mezzo di tonnellate. Allora la questione di cui deve preoccuparsi la Commissione è il come si viene a sistemare tutto il problema nel suo complesso. Quando si stanziava un miliardo per i primi lavori, ma nello stesso tempo non vi è l'iniziativa della S.A.P.I.R. e la continuità e la rapida conclusione dei lavori, ci si viene a trovare di fronte ad un porto ancora inefficiente per quattro o cinque anni, con conseguenti gravi difficoltà per il complesso industriale.

Per questo, mentre appoggio la proposta di Cibotto, esprimo l'avviso che dovremmo rivedere tutta la questione nel suo complesso per dare una soluzione definitiva al porto, che ha assunto oggi una importanza non indifferente, non solo per la città di Ravenna, ma per il traffico marittimo generale, ed anche per il retroterra emiliano che trova sfogo in questo porto. Proporrei, quindi, di abbinare, a questa discussione, quella del disegno di legge per il riconoscimento della S.A.P.I.R.

PRESIDENTE. Non è presso la nostra Commissione.

BOLDRINI. Sarà presso la Commissione dell'industria. Comunque, bisogna sollevare la questione, in modo di vedere tutto il complesso delle opere, per risolvere definitivamente la grave questione del porto di Ravenna.

MATTARELLI GINO. Illustro gli emendamenti da me presentati.

All'articolo 1 io propongo di aggiungere dopo le parole: « e per l'attrezzatura del porto canale Corsini di Ravenna nonché » — le altre: « la sistemazione a zona di sviluppo industriale ». L'emendamento ha scopo esplicativo, in quanto mi pare chiarisca meglio il concetto già

implicito nella norma, in quanto specifica che le opere stradali, di viabilità, dei servizi pubblici, ecc., debbono essere dichiarate anche esse di pubblica utilità, e debbono quindi essere considerate indifferibili e urgenti ad ogni effetto di legge. Tale disposizione, è evidente, mira a porre in essere le condizioni veramente indispensabili perché si possa avere una zona industriale. Infatti non potranno sorgere stabilimenti industriali se prima non saranno state create le necessarie infrastrutture.

Per l'articolo 3 mi ricollego all'emendamento all'articolo 1, sostituendo l'attuale definizione: « Per gli impianti di stabilimenti industriali compresi nell'area di sviluppo industriale considerati di pubblica utilità e indifferibili e urgenti ai sensi dell'articolo 1 », con l'altra: « Per la sistemazione a zona di sviluppo industriale dell'area di cui all'articolo 1 », suddividendo quindi in due tempi la sistemazione. L'emendamento trova la sua fondamentale ragion d'essere nella considerazione che, nella creazione della zona industriale, si dovrà procedere per gradi. Infatti in un primo tempo avremo la creazione dell'area industriale, cioè delle necessarie infrastrutture, in un secondo tempo gli impianti industriali effettivi.

Per questo — e con ciò passo agli ultimi emendamenti — si è ritenuto rispondente a un criterio logico considerare due distinti termini, decorsi i quali gli espropriati possano rientrare nella piena disponibilità e proprietà dei loro beni, e cioè: la mancata utilizzazione dei terreni per sistemazione a zone industriali, entro tre anni dal decreto di esproprio, e la mancata costruzione di opere e impianti industriali, con il termine di altri tre anni. Questo è appunto il significato degli altri due miei emendamenti all'articolo 3, dove propongo di sostituire all'ultima riga le parole: « 5 anni », con le altre: « 3 anni », e di aggiungere le seguenti parole: « per la sistemazione a zona di sviluppo industriale, e di ulteriori 3 anni per la costruzione di opere e impianti industriali ».

Circa il significato dell'ultimo comma aggiuntivo — « I terreni espropriati e sistemati a zona industriale possono essere ceduti esclusivamente con destinazione ad opere e impianti industriali » — mi pare che esso sia chiarissimo, in quanto tende a impedire che, una volta create le infrastrutture i terreni possano essere utilizzati per altri fini, come ad esempio, di abitazione. E mi sembra che questo risponda ai criteri fondamentali cui si ispira la legge.

BIAGGI FRANCAANTONIO. Vorrei chiedere anche io al collega Cibotto, come ha fatto l'onorevole Lombardi, qualche chiarimento sulla impostazione generale.

Una prima domanda che viene spontanea a chi si accinge ad esaminare un progetto di opere pubbliche, è questa: con questa legge noi chiudiamo il capitolo, nel nostro caso particolare, il capitolo porto Corsini? Cioè: gli stanziamenti che noi andiamo a discutere e approvare sono stanziamenti sufficienti a completare le opere portuali?

D'altra parte, colleghi che mi hanno preceduto si sono domandati se i due miliardi e mezzo di aumento, proposti dall'emendamento del collega Cibotto, rappresentano un'integrazione del programma originariamente preventivato, o invece rappresentano la nuova percentuale di concorrenza dello Stato su un preventivo rimasto invariato?

Un'altra osservazione desidero fare, e questa a proposito degli emendamenti proposti dall'onorevole Gagliardi. Qui noi ci troviamo di fronte a una modifica sostanziale del contenuto di questo disegno di legge. Noi abbiniamo alla sistemazione di porto Corsini la sistemazione del porto di Venezia, per la quale il collega Gagliardi fa delle proposte concrete di stanziamento. A parte che io credo che, se è importante porto Corsini, è ancora più importante Venezia, a parte questo, è certo che per poter giustificare questo stanziamento, bisogna sapere dove arriviamo con esso, in base a quali elementi si è avuto, se sarà esso sufficiente a completare l'opera, oppure no, se addirittura non è eccessivo!

A me personalmente l'inserimento dell'emendamento di Gagliardi in questo disegno di legge sembra come un qualcosa di anomalo: se dobbiamo discutere i problemi del porto di Venezia, mi pare che il porto di Venezia valga un provvedimento di legge per conto suo. Io capisco, onorevole Gagliardi, la preoccupazione sua di non lasciar trascorrere altro tempo e di cogliere questa occasione, e non nego che può anche essere stata un'abile mossa, ma non mi sembra che una semplice proposta di modifica, come quella che è stata avanzata dall'emendamento del collega Gagliardi, possa persuadere una Commissione.

Io proporrei di fare una distinzione: se ci riferiamo a porto Corsini, decidiamo solo per porto Corsini, salva la possibilità di fare una proposta di legge per Venezia.

RIPAMONTI. Debbo, per la positività che portiamo nel deliberare i disegni di legge, fare un'osservazione preliminare. Da alcuni anni si è fatto rilevare, in sede di Commissione

e nei dibattiti sul bilancio, l'esigenza di provvedere a finanziare, sul bilancio ordinario dei lavori pubblici, l'ammodernamento dei porti italiani, reso indispensabile dallo sviluppo industriale del paese, dall'incremento dei traffici, dall'attività che viene svolta dalle nazioni vicine alla nostra per potenziare le attrezzature marittime, senza per altro ottenere una risposta adeguata.

In questa situazione, la proposta Gagliardi non può non esser presa in considerazione. Nella misura in cui i problemi vengono risolti settorialmente, è evidente che zone che hanno già una priorità nel porre le proprie esigenze tendono ad inserirsi nei singoli provvedimenti.

La seconda osservazione riguarda il problema della zona industriale. Abbiamo in questa Commissione varato la legge sulla zona industriale di porto Marghera, che amplia la zona stessa e definisce i criteri di sistemazione. Anche gli emendamenti dell'onorevole Mattarelli determinano la zona industriale del porto di Ravenna nella misura in cui offrono strumenti per l'esproprio di aree, ma non determinano l'alta autorità incaricata di regolare l'industrializzazione della zona.

Io non mi illudo che si possa arrivare a una chiarificazione del sistema portuale italiano, come non si è arrivati alla chiarificazione del sistema aeroportuale italiano. Non mi illudo neanche che si possa avere la sicurezza che i finanziamenti siano adeguati al complesso delle opere, perché occorrerebbe uno studio che richiederebbe non pochi mesi. Quando discuteremo, in questa sede, della legge per l'aeroporto di Fiumicino, parliamo di 4 miliardi, e poi non sono bastati!

Con questa esperienza, non sono del parere di rinviare il provvedimento, ma invece di ampliarlo nella sua portata per porto Corsini e di accettare anche la proposta dell'onorevole Gagliardi per quanto concerne Venezia.

Conviene, non rinviare, ma utilizzare queste possibilità, anche se non adeguatamente determinate, riservandoci, quando il Governo presenterà il bilancio del Ministero dei lavori pubblici per il prossimo esercizio di far presente ancora una volta l'opportunità che il bilancio contempra stanziamenti adeguati alle esigenze reali. Approviamo, quindi, l'ampliamento di questo disegno di legge e cominciamo a realizzare la sistemazione di porto Corsini e di porto Marghera.

Concludo, pregando l'onorevole Sottosegretario di far presente all'onorevole Ministro l'opportunità che egli si renda interprete, come già si è reso, delle esigenze dei porti

nazionali, perché è inutile parlare di incentivi allo sviluppo industriale se non si tiene conto anche delle attrezzature portuali.

BUSETTO. Voglio fare un'osservazione di fondo. Convengo perfettamente con quanto detto dall'onorevole Gagliardi circa i precedenti esistenti in Parlamento e soprattutto in Commissione Lavori pubblici, riguardanti il problema di Venezia, per salvaguardare il suo centro storico e potenziare il suo porto. Però, debbo osservare al tempo stesso che non mi pare, proprio per quello che deve rappresentare il nostro Parlamento, per la sua serietà e il suo prestigio, non formale ma sostanziale, che si proceda bene in questo modo, quando si tratta di approvare provvedimenti di non lieve entità. Così si reca nocumento alla serietà dei lavori parlamentari!

Sollevo cioè delle questioni di principio. Prima questione: noi affrontiamo il problema di una spesa per la sistemazione del porto di Ravenna. Ad un certo punto veniamo a sapere che il concessionario — col quale si stabiliscono determinati rapporti — non ha ancora una sua figura, una sua veste giuridica.

Seconda questione: noi ci troviamo anche di fronte a preventivi di spesa globale che non sono accertati, fino in fondo, ma sono aleatori. Ed il riferimento che è stato fatto, mi pare dall'onorevole Ripamonti, all'aeroporto di Fiumicino, è molto interessante.

In terzo luogo, come giustamente osservava l'onorevole Borghese, qui non si fissa nessuna percentuale in quel rapporto fra Stato e concessionario.

In quarto luogo si introduce, con l'emendamento Gagliardi, una modificazione sostanziale riguardante la sistemazione di Venezia, senza che vi sia una relazione che giustifichi pienamente questa proposta.

Non si può procedere in questo modo. Occorre una rielaborazione generale, anche se molto rapida, di tutta la materia, in modo che noi possiamo legiferare in piena coscienza. Avete tutti presente quello che sta succedendo per la questione di Fiumicino. Onorevole Presidente, io, per quello che sta venendo alla luce sulla questione di Fiumicino, mi sento profondamente umiliato, come deputato di questa Commissione, per il fatto che provvedimenti relativi a Fiumicino ci sono stati portati in sede legislativa dall'onorevole Togni qui, e noi li abbiamo approvati senza nessuna discussione. Forse perché troppo ingenui, forse perché troppo in buona fede, diciamocelo francamente, non abbiamo ritenuto di affrontare la discussione perché pen-

savamo di avere tutte le garanzie necessarie. Siamo molto scottati da questo precedente, lo dico con tutta sincerità, per cui riteniamo che d'ora in poi, in queste cose, bisogna procedere con maggiore serietà.

Un'ultima osservazione devo fare sull'ultima parte dell'articolo 1, dove si dice: « L'area della zona di sviluppo industriale sarà delimitata con decreto del Ministro per l'industria e il commercio di concerto con il Ministro per i lavori pubblici ».

Sono molto perplesso di fronte a questa affermazione. Qui entrano in gioco problemi di piani regolatori, di reperimento di determinate aree per certi obiettivi e certi scopi. Ma allora gli enti locali, il comune di Ravenna, la provincia e gli altri enti interessati che ci stanno a fare? Sono loro che la nuova legge soprattutto chiamerà come protagonisti principali di tutta la regolamentazione urbanistica. Non avranno più nessuna funzione il giorno in cui si troveranno di fronte a una delimitazione di zona industriale dal parte del Ministro per l'industria, di concerto col Ministro per i lavori pubblici. Oltre tutto qui potranno giocare determinati interessi. Non vogliamo certamente fare il processo a futuri ministri, ma il fatto è che gli enti locali in tal modo si troveranno di fronte ad un fatto già compiuto, e questo secondo me può portare nocumento a tutte le intenzioni e i propositi di rinnovazione urbanistica che possono avere gli enti interessati. Ripeto che questa parte del disegno di legge mi lascia molto perplesso.

GAGLIARDI. Propongo la nomina di un Comitato ristretto con l'incarico di rielaborare la materia alla luce degli emendamenti presentati.

CIBOTTO, *Relatore*. Io non ho nulla in contrario alla nomina di un Comitato ristretto e quindi, ad un rinvio, così come siamo tutti d'accordo nel voler bene a Venezia. Ma, qualunque sia la vostra decisione, vorrei pregarvi di non dimenticare che ci sono, a Ravenna, delle opere già in stato di avanzata costruzione e che, se si rimandano troppo gli ulteriori lavori c'è il pericolo che possa avvenire qualche interrimento dei lavori già compiuti. Devo anche dire che il Ministero dei lavori pubblici ha già esaminato un preventivo di spesa di 15 miliardi e 672 milioni, dei quali il Ministero dei lavori pubblici si è già assunto oltre 4 miliardi attraverso stralci, dei quali l'ultimo, di data recente, di un miliardo. Questo non vuol dire, riferendomi ai rilievi fatti dall'onorevole Busetto, che, se si è sbagliato, si debba sbagliare ancora. Ma

vorrei pregarvi di arrivare ad una conclusione, se non oggi, comunque, al più presto, perché, ripeto, vi sono lavori già in corso, e sarebbe grave doverli sospendere. Ma c'è una cosa più grave ancora. Chi va al porto di Ravenna rimane atterrito a vedere quel che c'è di movimento di merci, che il porto non riesce a smistare. Abbiamo oggi la fortuna che in una zona depressa, dove c'è tanta disoccupazione, stiano sorgendo dei complessi industriali in grado di risolvere il problema della disoccupazione, non solo della provincia di Ravenna, ma anche di altre province (io parlo come polesano), abbiamo questa fortuna, e non possiamo lasciarcela sfuggire. Se non decidiamo oggi, rimandiamo pure la nostra decisione, ma rimandiamola ad un termine assolutamente breve, perché si tratta di un caso di assoluta urgenza. Se dobbiamo lamentare lo sbaglio fatto in passato e deplorato dall'onorevole Busetto, e molti possono essere d'accordo con lui, non dobbiamo però, per quello sbaglio precedente, inferire su altre organizzazioni che non ne hanno nessuna responsabilità né colpa.

LOMBARDI GIOVANNI. Il Relatore ha già accennato alla possibilità di un brevissimo rinvio. Sono d'accordo su questo, e magari anche sulla costituzione di un piccolo Comitato che in una settimana potrebbe esaurire felicemente i suoi lavori.

MAGRÌ, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Io non sono contrario ad un breve rinvio, data che la Commissione si è venuta a trovare di fronte a due emendamenti di notevolissima portata, uno, quello di Gagliardi, che effettivamente modifica ed amplia il disegno di legge in misura tale che impone innanzitutto un emendamento al titolo del disegno di legge stesso, e l'altro, quello Cibotto, che tende a più che raddoppiare il contributo dello Stato per porto Corsini. Mi pare giusto quindi che si possa su questi due argomenti acquisire qualche altro elemento. Data però l'urgenza riconosciuta di questa materia, io penserei appunto che non sia opportuno passare per la trafila del Comitato ristretto che comporterebbe un rinvio probabilmente di alcune settimane: si tratta, infatti, di dati ed elementi che si possono acquisire abbastanza agevolmente nel corso dei prossimi giorni. Mi permetterei pertanto di pregare il Presidente di voler senz'altro rimettere all'ordine del giorno di una seduta della prossima settimana questo stesso disegno di legge, nella certezza che sarò allora in grado di fornire alla Commissione tutte le delucidazioni possibili.

PRESIDENTE. Per conoscenza diretta e personale, in quanto sono stato qualche tempo fa a Ravenna, posso dirvi che mi sono dovuto rendere conto della urgente necessità di questi lavori. Sono lavori che non si possono trascurare, anche perché la trascuranza porterebbe nel tempo oneri maggiori, mentre invece è interesse dello Stato spendere presto e bene, e possibilmente fare un'opera completa. Vorrei perciò che venisse accolta la richiesta dell'onorevole Magri di evitare una discussione presso un sottocomitato, limitandoci a rinviare il seguito della discussione alla prima seduta della settimana prossima. Quanto all'emendamento all'articolo 6 presentato dall'onorevole Gagliardi, io sarei dell'opinione di deliberare subito la eventuale presa in considerazione del principio base, in modo da poter chiedere alla Commissione bilancio di valutare, nel frattempo, le conseguenze finanziarie. La stessa cosa vale, evidentemente, anche per l'emendamento dell'onorevole Cibotto.

Riepilogando, se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito di non procedere alla nomina di alcun Comitato ristretto, di rinviare il seguito dell'esame alla settimana prossima e di porre subito in votazione i principi base degli emendamenti dell'onorevole Cibotto e dell'onorevole Gagliardi che comporterebbero un aumento di spesa.

(Così rimane stabilito).

Pongo, allora, in votazione successivamente il principio base dell'emendamento Cibotto di cui do lettura:

« Sostituire l'articolo 5 con il seguente:

« La spesa occorrente per la costruzione delle opere di cui all'articolo 2 è sostenuta, fino alla concorrenza di lire 4 miliardi e 500 milioni, dallo Stato e l'importo corrispondente sarà iscritto nello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici, in ragione di lire 900 milioni per ciascuno degli esercizi 1960-61, 1961-62, 1962-63, 1963-64 e 1964-1965 ».

(È approvato).

e degli emendamenti Gagliardi, dei quali do anche lettura:

« Sostituire l'articolo 6 con il seguente:

« Per l'esecuzione di opere destinate a deviare il traffico petrolifero dal centro storico della città di Venezia, e consentire in quel porto la discarica di petroliere di grande

tonnellaggio, è autorizzata la spesa di tre miliardi, così ripartiti:

esercizio 1960-61, lire 500 milioni; esercizio 1961-62, lire 500 milioni; esercizio 1962-1963, lire 1000 milioni; esercizio 1963-64, lire 1000 milioni.

L'esecuzione delle opere previste dal presente articolo può essere affidata in concessione al Consorzio per lo sviluppo del porto e zona industriale di Venezia-Marghera, di cui alla legge 20 ottobre 1960, n. 1233.

L'amministrazione dei lavori pubblici è autorizzata a impegnare subito anche le annualità successive ».

(È approvato).

« Aggiungere il seguente articolo 7:

« All'onere di un miliardo derivante dall'applicazione degli articoli 5 e 6 della presente legge si provvede con l'aliquota del maggior provento derivante dall'aumento della tassa di bollo sui contratti di borsa ».

(È approvato).

Discussione del disegno di legge: Classificazione tra le opere idrauliche di 2ª categoria dell'ultimo tratto dal perimetro orientale della cassa di colmata al mare sul fiume Lamone (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (2469).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Classificazione tra le opere idrauliche di seconda categoria dell'ultimo tratto dal perimetro orientale della cassa di colmata al mare, sul fiume Lamone ».

Il provvedimento è stato approvato dalla VII Commissione permanente del Senato.

Comunico che la V Commissione Bilancio ha espresso parere favorevole all'approvazione del provvedimento.

L'onorevole De Capua ha facoltà di svolgere la relazione.

DE CAPUA, Relatore. Onorevoli colleghi, i precedenti legislativi del disegno di legge che andiamo ad esaminare sono il testo unico 25 luglio 1904, n. 523, che tratta delle disposizioni di legge sulle opere idrauliche, e la legge 13 luglio 1911, n. 774, che reca modifiche al testo unico anzidetto. Tutti sanno che il testo unico classifica le opere in cinque categorie; a noi interessa particolarmente l'articolo 5, cioè quello che si riferisce alle opere idrauliche di seconda categoria. Queste si effettuano e mantengono a cura dello Stato, salvo il riparto delle relative spese. Siccome nes-

suna opera può essere classificata nella seconda categoria se non per legge, ecco il motivo del provvedimento.

Le opere comprese nel perimetro della cassa di colmata del fiume Lamone vennero classificate già in passato fra le opere idrauliche di seconda categoria, con regio decreto 12 gennaio 1868, n. 4184. Entro queste opere è venuto col tempo a crearsi un nuovo inalveamento del fiume stesso. Senonché lo stato attuale della cassa di colmata, anche per la sua limitata superficie, non sempre consente alle acque di portata di decantarsi, con conseguenti danni ai canali adduttori. In conseguenza è indispensabile realizzare la sistemazione dell'alveo, con una propria foce a mare, nel tratto di litorale a nord, tra Casal Borsetti e Marina di Ravenna; ed è necessaria altresì la sistemazione idraulica dei terreni limitrofi alla cassa e di quelli della cassa stessa. Quindi, il disegno di legge classifica fra le opere idrauliche di seconda categoria l'ultimo tratto del Lamone. Nella relazione ministeriale è chiarito che si tratta di due argini, che vengono previsti lunghi, quello di destra, metri lineari 3.250 e, quello di sinistra, metri lineari 2.840.

A lume di quanto ora ho esposto, propongo di dare approvazione al disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Poiché nessuno chiede di parlare la dichiaro chiusa.

Do lettura dell'articolo unico del disegno di legge:

L'ultimo tratto del nuovo inalveamento del fiume Lamone, dal perimetro orientale della cassa di colmata al mare, è classificato fra le opere idrauliche di seconda categoria a' termini dell'articolo 5 del testo unico 25 luglio 1904, n. 523, modificato dalla legge 13 luglio 1911, n. 774.

Trattandosi di articolo unico, e non essendovi emendamenti, il disegno di legge sarà votato direttamente a scrutinio segreto al termine della seduta.

Discussione del disegno di legge: Concessione di un contributo straordinario al Convitto nazionale di Aosta (Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato) (2622).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Concessione di un contributo straordinario al Convitto nazionale di Aosta ».

Il provvedimento è stato approvato dalla VII Commissione permanente del Senato.

Comunico che la V Commissione Bilancio ha espresso parere favorevole all'approvazione del provvedimento.

L'onorevole Buzzetti ha facoltà di svolgere la relazione.

BUZZETTI PRIMO, Relatore. Onorevoli colleghi, il disegno di legge in esame tende a provvedere alla sistemazione di uno dei diversi convitti nazionali che non sono più assolutamente in grado di far fronte ai compiti per i quali sono stati istituiti. Nel caso particolare, ci troviamo di fronte al fatto che il Convitto di Aosta, che ha sede nei locali di proprietà di un'antica fondazione, precisamente nel 1957, ha avuto in destinazione perpetua e gratuita da parte del comune di Aosta un'area di circa 3.400 metri quadrati, per ricostruire il convitto. L'istituto è obbligato ad eseguire, come contropartita di questa donazione, a proprio carico ed entro tre anni dall'accettazione della delibera, tutti i lavori di ricostruzione, per l'importo di 320 milioni.

Si rileva la particolare importanza di questo convitto che, in una zona di confine, è chiamato ad assolvere una funzione di grande rilievo nel campo dell'educazione e della istruzione e si propone di autorizzare il convitto stesso, affinché abbia modo di procedere alla ricostruzione, a contrarre un mutuo per il previsto importo di 320 milioni, da estinguersi in 10 anni, mediante un contributo straordinario da parte dello Stato di 46 milioni e 100 mila lire all'anno, iniziando dall'esercizio 1960-61, fino all'esercizio 1969-70.

Il disegno di legge, che già è stato approvato dalla competente Commissione del Senato e ha parere favorevole da parte della nostra V Commissione, merita di essere approvato.

Mi permetto in questa sede di sottolineare che siamo lieti che finalmente uno dei nostri convitti nazionali veda risolti i propri problemi e di chiedere al Ministro dei lavori pubblici, primo presentatore di questo disegno di legge, che ci si preoccupi di tutti i convitti nazionali, i quali hanno importanti compiti nel campo educativo. Mi sembra che il problema sia generale, perché è ormai da prima della guerra che questi convitti sono lasciati come si trovavano allora e non si trovano più in condizioni di assolvere i loro importanti compiti.

Esprimo quindi parere favorevole, con la raccomandazione che il problema in genere dei convitti nazionali abbia ad essere oggetto d'una proposta di legge che tenda a risolvere

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 GENNAIO 1961

i loro problemi, sia pure in un ragionevole periodo di tempo.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

BOTTONELLI. Il progetto per l'edificazione della nuova sede del convitto nazionale di Aosta prevede una spesa di 320 milioni e si propone praticamente che sia a carico dello Stato. Ma, così com'è formulato il disegno di legge, si verrebbero a spendere 460 milioni invece di 320 milioni. Scusatemi, ma mi pare un non senso. Se lo Stato si assume l'onere, tanto vale che trovi i 320 milioni e li dia subito tutti, od almeno una prima somma, e poi le altre, secondo lo stato di avanzamento della costruzione. Il risparmio per l'erario pubblico sarebbe di 140 milioni!

PRESIDENTE. Capisco la giusta osservazione dell'onorevole Bottonelli, ma ci troviamo dinanzi a un disegno di legge già approvato dal Senato.

BIAGGI FRANCAANTONIO. Chi paga la differenza del costo?

MAGRI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. È un accorgimento contabile, perché paga la Cassa depositi e prestiti. Data la modesta entità della spesa, non conviene rimandare il provvedimento al Senato, altrimenti il convitto di Aosta corre il rischio di aspettare ancora anni.

BOTTONELLI. La Cassa non va a prendere i soldi sulla luna. Non è una partita di giro.

PRESIDENTE. Purtroppo questa è la posizione dei paesi poveri.

BOTTONELLI. Lo Stato ha i mezzi e gli strumenti per la spesa.

PRESIDENTE. Sono d'accordo, in linea di massima, perché sono stato colui che ha proposto l'abolizione della legge per lavori ad onere differito. Ad ogni modo, per questo disegno di legge potremmo lasciar stare. Diamo ad Aosta l'opportunità di veder sistemato il convitto nazionale.

Nessun altro chiedendo di parlare dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo agli articoli, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione:

ART. 1.

Il Convitto nazionale di Aosta è autorizzato a contrarre un mutuo di lire 320 milioni, estinguibile in dieci anni, con Istituti di credito allo scopo di provvedere alla ricostruzione dell'edificio nel quale ha sede.

Per l'ammortamento del mutuo previsto dal comma precedente è concesso al Convitto

nazionale di Aosta un contributo straordinario di lire 46.100.000, per ciascun esercizio, dal 1960-61 al 1969-70, da iscriversi nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

(È approvato).

ART. 2.

Alla esecuzione dei lavori da parte del Convitto nazionale di Aosta si applicano le norme vigenti per le opere di conto dello Stato.

Il progetto dei lavori è approvato dal Provveditore regionale alle opere pubbliche per il Piemonte, sentito il Comitato tecnico amministrativo.

(È approvato).

ART. 3.

Alla spesa di lire 46.100.000 per l'esercizio finanziario 1960-61, si provvede mediante riduzione dello stanziamento di parte straordinaria dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'esercizio medesimo, destinato a sopperire agli oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso.

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

(È approvato).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge oggi esaminati.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta dei disegni di legge:

« Declassifica da opere idrauliche di seconda categoria degli argini e delle sponde di un tronco del canale Naviglio nel territorio del comune di Colorno e dichiarazione di opere idrauliche di seconda categoria degli argini e delle sponde di un tronco del canale Fossetta Alta » (2379):

Presenti e votanti	24
Maggioranza	13
Voti favorevoli	24
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

III LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 GENNAIO 1961

« Classificazione tra le opere idrauliche di seconda categoria dell'ultimo tratto, dal perimetro orientale della cassa di colmata al mare, sul fiume Lamone » (*Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato*) (2469):

Presenti e votanti	24
Maggioranza	13
Voti favorevoli	24
Voti contrari	0

(*La Commissione approva*).

« Concessione di un contributo straordinario al Convitto nazionale di Aosta » (*Approvato dalla VII Commissione permanente del Senato*) (2622):

Presenti e votanti	24
Maggioranza	13
Voti favorevoli	24
Voti contrari	0

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Aldisio, Alessandrini, Azimonti, Baroni, Biaggi, Francantonio, Bontade Margherita, Bottonelli, Buzzetti Primo, Cavazzini, Ceccherini, Cengarle, Cervone, Cibotto, Colombo Renato, De Capua, Frunzio, Lombardi Giovanni, Malfatti, Marconi, Martina Michele, Ripamonti, Santi, Terranova e Zappa.

La seduta termina alle 12,25.

IL DIRETTORE

DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI