

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - POSTE E TELECOMUNICAZIONI
MARINA MERCANTILE

LXXVII.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 10 MAGGIO 1967

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SAMMARTINO

INDICE

	PAG.
Proposta di legge (<i>Discussione e approvazione</i>):	
FAILLA ed altri: Estensione delle facilitazioni di viaggio previste per le elezioni politiche nazionali a favore degli elettori dell'Assemblea regionale siciliana nella primavera del 1967 (<i>Modificata dalla I Commissione permanente del Senato</i>) (3744-B)	739
PRESIDENTE, <i>Relatore</i>	739, 740
NATALI, <i>Ministro della marina mercantile</i>	740
VERONESI	740
Disegno di legge (<i>Discussione e rinvio</i>):	
Contributo straordinario dello Stato per la ferrovia Circumvesuviana in regime di concessione (3805)	740
PRESIDENTE	740, 743, 744
BELCI	743
FORTINI, <i>Relatore</i>	740, 744
MANCINI ANTONIO	743
MARCHESI	743
NATALI, <i>Ministro della marina mercantile</i>	743 744
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	744

La seduta comincia alle 9,50.

AMADEI GIUSEPPE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.
(E' approvato).

Discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Failla ed altri: Estensione delle facilitazioni di viaggio previste per le elezioni politiche nazionali a favore degli elettori dell'Assemblea regionale siciliana nella primavera del 1967 (*Modificata dalla I Commissione permanente del Senato*) (3744-B).

PRESIDENTE, *Relatore*. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Failla, Macaluso, Li Causi, Speciale, Pezzino, Di Lorenzo, De Pasquale, Di Mauro Luigi, Grimaldi, Di Benedetto, Corrao, Bavetta, Pellegrino, Fanales: Estensione delle facilitazioni di viaggio previste per le elezioni politiche nazionali a favore degli elettori dell'Assemblea regionale siciliana nella primavera del 1967. (3744-B).

Come loro ricorderanno, onorevoli colleghi, la proposta di legge è stata approvata da questa Commissione in sede legislativa nella seduta del 13 aprile 1967. La stessa proposta è stata approvata, nella seduta del 29 aprile, dalla I Commissione permanente del Senato, la quale, però, ha apportato una modifica al primo comma dell'articolo 2 concernente la copertura dell'onere previsto in 250 milioni. Tale modifica consiste in questo: nel testo da noi approvato nella seduta del 13 aprile la copertura era prevista a carico del capitolo n. 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio 1967,

destinato a far fronte agli oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso; nel testo approvato dalla I Commissione del Senato, invece, è previsto che all'onere si provvederà con un'aliquota delle maggiori entrate recate dalla legge 22 luglio 1966, n. 608, riguardante agevolazioni fiscali per gli olii da gas da usare direttamente come combustibili per il riscaldamento di locali e ritocchi alla disciplina fiscale dei distillati petroliferi leggeri e dei gas di petrolio liquefatti.

Sulla modifica apportata dal Senato, la nostra V Commissione Bilancio ha espresso ieri parere favorevole; sicché a me non rimane che proporvi, onorevoli colleghi, di approvare la modificazione apportata dal Senato.

Il primo comma dell'articolo 2, nel testo approvato da questa Commissione è del seguente tenore:

« All'onere di lire 250 milioni, derivante dalla applicazione della presente legge, si provvede mediante riduzione di pari importo dello stanziamento iscritto al capitolo n. 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1967, destinato a far fronte agli oneri dipendenti da provvedimenti legislativi in corso ».

La I Commissione permanente del Senato lo ha così modificato:

« All'onere di lire 250 milioni, derivante dall'applicazione della presente legge, si provvede con un'aliquota delle maggiori entrate recate dalla legge 22 luglio 1966, n. 608, riguardante agevolazioni fiscali per gli olii da gas da usare direttamente come combustibili per il riscaldamento di locali e ritocchi alla disciplina fiscale dei distillati petroliferi leggeri e dei gas di petrolio liquefatti ».

VERONESI. Mi domando se non sarebbe il caso di fare un voto perché si faccia una legge valida una volta per sempre.

PRESIDENTE. Io penso che alla proposta del collega Veronesi ci dobbiamo associare tutti. Tutti, infatti, auspichiamo che il Governo presenti un disegno di legge organico, che regoli in via generale la materia delle facilitazioni di viaggio agli elettori per tutte le elezioni, tanto politiche che amministrative. Del resto, il Governo ha più volte detto di essere favorevole. Comunque, invito il signor Ministro Natali di farsi portavoce di questo voto unanime della Commissione.

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Mi farò carico di fare questa segnalazione al collega dei trasporti. Ad ogni modo sembra che questo sia un orientamento del Governo.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione.

Non essendovi emendamenti, metto in votazione il primo comma dell'articolo 2 nel testo approvato dalla I Commissione del Senato.

(È approvato).

La legge sarà votata a scrutinio segreto in fine di seduta.

Discussione del disegno di legge: Contributo straordinario dello Stato per la ferrovia Circumvesuviana in regime di concessione (3805).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Contributo straordinario dello Stato per la ferrovia Circumvesuviana in regime di concessione. (3805).

Do la parola al Relatore, onorevole Fortini, perché riferisca. Ricordo, per altro, alla Commissione che nel corso della visita che la Commissione stessa ebbe a fare agli impianti della Circumvesuviana, insieme con la VII Commissione del Senato della Repubblica, si è avuto modo di constatare la necessità e l'urgenza di questo provvedimento.

FORTINI, *Relatore*. Onorevole Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, dopo la visita sopralluogo di recente compiuta dai membri di questa Commissione e della Commissione VII del Senato agli impianti ed alle attrezzature della rete ferroviaria della Circumvesuviana, potrebbe apparire superflua una relazione al disegno di legge in esame. Infatti, gli onorevoli colleghi hanno potuto constatare personalmente quelle che sono le reali esigenze dell'Azienda e di conseguenza convincersi della necessità dell'intervento statale a favore della più importante rete ferroviaria della Campania. Rivolgendomi, quindi, agli onorevoli colleghi che, con me, hanno una diretta e personale conoscenza del problema acquisita dalla visita suddetta, il mio compito è certamente facilitato.

Giova comunque qui ricordare che, fin dal 1935 la Società strade ferrate secondarie meridionali, concessionaria della detta rete ferroviaria, diede inizio all'attuazione di un piano di potenziamento delle proprie linee. In particolare, da quell'anno fino all'inizio delle ostilità della seconda guerra mondiale, la Società dispose l'esecuzione di lavori di notevole mole che interessano le linee: Napoli-Ottaviano, Napoli-Barra (inizio del raddoppio); Circumvesuviana; Torre Annunziata-Castellammare di Stabia; Napoli, Nola, Baiano.

Con la guerra, le strutture dei pubblici trasporti subirono gravi distruzioni e la loro ricostruzione si manifestò, nell'immediato dopoguerra, come esigenza prioritaria e fondamentale per la ripresa della vita economica nazionale.

Importante fu il contributo dato, al ripristino dell'efficienza dei trasporti pubblici, specialmente su scala provinciale e regionale, dalla rimessa in esercizio delle ferrovie in concessione le quali, è opportuno ricordare, sviluppano una rete su tutto il territorio nazionale che è circa un terzo di quella delle ferrovie dello Stato e trasportano all'anno un numero di persone che è quasi la metà di quello trasportato dalle ferrovie dello Stato.

In tale quadro di intensa opera di ricostruzione dei trasporti ferroviari nei primi anni del dopoguerra, ebbe spicco l'attività della Società strade ferrate secondarie meridionali, concessionaria della ferrovia Circumvesuviana, la quale, in modo autonomo e con i mezzi ordinari di bilancio, fu in grado, non solo di riparare gli impianti danneggiati dalla guerra, ma anche di proseguire nel programma di sviluppo degli impianti medesimi, che aveva intrapreso nel periodo prebellico.

Ma la congiuntura favorevole di bilancio ebbe termine con il crescente aumento delle spese di esercizio ed in particolare con l'incremento del costo del personale, tanto che, a partire dal 1952, fu d'uopo ricorrere alle provvidenze dello Stato per soddisfare le insopprimibili necessità di sviluppo della ferrovia Circumvesuviana, di vitale importanza e di apprezzata efficienza nel sistema dei trasporti pubblici extraurbani esistenti nel territorio della provincia napoletana.

La prima provvidenza dello Stato si concretò nella legge 19 marzo 1952, n. 185, con la quale venne accordato alla Società concessionaria un concorso straordinario di lire 630 milioni sulla spesa occorrente per la esecuzione di una variante al raddoppio del tronco Barra-Torre del Greco.

Con successiva legge 3 febbraio 1957, n. 35, venne disposto l'ulteriore stanziamento di lire 808 milioni per l'esecuzione dei lavori di raddoppio del tronco Barra-Pini d'Arena.

Con altro provvedimento legislativo del 30 luglio 1962, n. 960, infine, sono stati accordati i seguenti contributi, sempre per impianti fissi: lire 1.437 milioni, per la copertura degli oneri rimasti a carico della Società per l'esecuzione (attuata prima dell'emanazione della legge 960) dei lavori di riordino dei tronchi Napoli-Baiano, Napoli-Ottaviano,

Circumvesuviana, Torre Annunziata-Castellammare di Stabia-Sorrento; lire 2.000 milioni per la sistemazione e il potenziamento degli impianti e per il raddoppio del binario del tronco Barra-Torre Annunziata.

Tale ultimo stanziamento ha potuto, però, coprire solo parzialmente l'importo dei lavori di costruzione del raddoppio e di potenziamento degli impianti.

Il supero di spesa è dovuto sia alla considerevole lievitazione dei prezzi verificatasi dall'epoca del progetto dei lavori (1958) rispetto ai tempi di esecuzione (una parte di detti lavori sono ora in corso), sia alla necessità di eseguire opere complementari non adeguatamente valutate o trascurate nei progetti originariamente approvati.

Con il contributo straordinario di lire 2 miliardi 500 milioni ora previsto dal disegno di legge in esame, viene a finanziarsi l'indispensabile completamento delle opere progettate ed in particolare dei lavori di costruzione del secondo binario nel tratto intermedio tra Barra e Torre Annunziata.

Al riguardo è da sottolineare che senza tale completamento le opere eseguite non riuscirebbero funzionali perché non si raggiungerebbero condizioni uniformi e coordinate di celerità e sicurezza di esercizio lungo il tronco Napoli-Torre Annunziata, che collega stazioni di corrispondenza con altre linee, gestite dalla stessa società, e di quelle di Napoli-Pomigliano d'Arco-Nola-Baiano, di Torre Annunziata-Pompei-Poggiomarino-Sarno, di Torre Annunziata-Castellammare di Stabia-Sorrento, oltre che con la linea dei sette comuni circumvesuviani.

In effetti, quindi, il miglioramento del collegamento Napoli-Torre Annunziata si ripercuote sull'intero sistema dei trasporti su strade ferrate secondarie del comprensorio campano; sistema che serve oltre due milioni di abitanti, trasporta centomila viaggiatori al giorno, assicura il trasferimento pendolare di operai, studenti, impiegati ed assolve, infine, alle esigenze di una non trascurabile componente turistica, soprattutto per le località di Pompei e Sorrento.

A questo punto non mi sembra superfluo accennare alle opere, in parte eseguite ed in parte da eseguire, che con il contributo straordinario dello Stato di lire 4.500 milioni (2.000 con la precedente legge n. 960 sopracitata e 2.500 con il provvedimento in esame) si intendono realizzare: metri 6.117 di linea su nuovo tracciato tra Barra e Pini d'Arena, di cui metri 1.300 in galleria; metri 7.850 per completare il raddoppio della linea

Napoli-Torre Annunziata; metri 9.700 di rinnovo della massicciata e sostituzione dei binari tra Resina e Torre Annunziata; nuovi impianti di segnalamento e di telecomandi centralizzati lungo l'intero tronco Napoli-Torre Annunziata; abolizione di numero 17 passaggi a livello.

Ora sono evidenti gli enormi vantaggi che derivano all'esercizio ferroviario da questo genere di opere, come la costruzione di gallerie naturali ed artificiali, l'eliminazione di passaggi a livello con il conseguente svincolo del traffico dei centri abitati attraversati, il miglioramento dei sistemi di segnalamento, di telecomando e di controllo.

Vi è inoltre da rilevare che è stato predisposto dalla Società concessionaria un piano generale di ammodernamento degli impianti per l'importo complessivo di 24 miliardi, la cui graduale esecuzione — in parte già in corso — consentirà di risolvere tutti i problemi e difficoltà dell'attuale esercizio e di conseguire la piena efficienza dei servizi, in relazione alle crescenti necessità dei trasporti di massa nel vasto e popoloso territorio ad est e sud est di Napoli e che a questa grande città fa capo per diurne esigenze di lavoro, di commercio e di studio.

In questo quadro è da segnalare e raccomandare, con carattere prioritario, la realizzazione di un collegamento sotterraneo tra la stazione della Circumvesuviana e quella vicina delle ferrovie dello Stato e quindi anche della linea metropolitana.

Tale collegamento, che potrebbe risolversi in un semplice cunicolo adatto al transito pedonale o, meglio, provvisto di un moderno mezzo autotrasportatore (traslatore, elettropedovia e simile), assolverebbe ad un'importante funzione di alleggerimento del traffico in superficie nella congestionata zona della « Ferrovia » e tornerebbe di sensibile vantaggio, in termini di tempo e di sicurezza, per le correnti di viaggiatori diretti, a mezzo della metropolitana e di altre linee delle ferrovie dello Stato, in altri punti della città e verso i comuni a nord e ad occidente di Napoli. Si pensi al movimento pendolare degli operai dai comuni vesuviani o anche dai grossi insediamenti di Barra e Ponticelli alle zone industriali ad ovest e a nord del territorio napoletano, nonché degli stessi studenti verso gli istituti universitari che vanno sorgendo nella zona dei Campi Flegrei.

Appare giusto e corretto, sia dal punto di vista sociale della pubblica utilità che da quello economico aziendale, avviare (come con le

opere di cui trattasi si intende fare), la trasformazione della Circumvesuviana in una ferrovia suburbana a carattere metropolitano per i collegamenti veloci e sicuri tra le zone limitrofe ed il capoluogo, adatti al trasferimento quotidiano di ingenti masse di viaggiatori, specialmente nelle ore di punta, come nessun altro mezzo di trasporto pubblico potrebbe fare. L'inserimento, attraverso un apposito collegamento tra le due stazioni, della Circumvesuviana nelle linee delle ferrovie dello Stato, non può che esaltare il carattere metropolitano della rete ferroviaria secondaria, alla quale oggi i più accorti urbanisti fanno ricorso per risolvere o almeno alleviare i gravi problemi dei trasporti su strada posti in crisi dalla crescente motorizzazione privata.

In definitiva dal raddoppio della linea fino a Torre Annunziata e dall'ammodernamento degli impianti, in una parola dal miglioramento dell'esercizio ferroviario, non può che derivare un aumento del volume del traffico e quindi una maggiore produttività dell'Azienda soprattutto in termini di rendimento del personale, con conseguente ritorno ad un bilancio economico sano ed equilibrato.

Per queste ragioni ritengo che l'ulteriore contributo straordinario dello Stato di lire 2 mila 500 milioni a favore della Società strade ferrate secondarie di Napoli per l'esercizio in concessione della linea Circumvesuviana, previsto dal disegno di legge in esame, non solo è un doveroso impegno per soddisfare inderogabili esigenze di servizi di particolare utilità pubblica e sociale, ma è anche un investimento produttivo.

Passando ora agli articoli del disegno di legge — che sono quattro — richiamo quanto leggesi nella relazione al disegno di legge stesso. L'articolo 1 prevede l'erogazione di 2.500 milioni autorizzando l'iscrizione della spesa nello stato di previsione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile; l'articolo 2 fissa le norme per la determinazione della relativa spesa e la liquidazione del contributo da farsi, quest'ultima con le modalità stabilite in una convenzione stipulata in base all'articolo 2 della legge n. 960; l'articolo 3 prevede la norma già richiamata nella precedente legge, la quale prevede che il contributo che verrà liquidato sostituisce quello concedibile ai sensi dell'articolo 3 della legge 2 agosto 1962, n. 1221; l'articolo 4 dispone in ordine alla copertura degli oneri per il 1967.

Nulla avrei da osservare in ordine alle norme contenute in detti articoli; solo proporrei, insieme con l'onorevole Amodio, un emendamento al secondo comma dell'articolo 1 diretto

IV LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 10 MAGGIO 1967

alla concessione del contributo in un periodo di tre anni, disponendo che la spesa sarà di 500 milioni per l'anno finanziario 1967 e per un miliardo per ciascuno degli anni finanziari 1968 e 1969. E ciò, per porre in condizione la Società di far fronte agli oneri dei lavori, senza ulteriori gravami.

Onorevole Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, avrei concluso la mia relazione. Il mio parere è nelle considerazioni già svolte, considerazioni con le quali ho inteso illustrare anche l'ordine del giorno che, insieme con vari Colleghi, ho avuto l'onore di presentare.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Fortini della relazione così ampia e chiara e apro la discussione generale.

MARCHESI. Dichiaro, a nome del gruppo comunista, che daremo voto favorevole a questo disegno di legge e alla proposta di emendamento fatta dal Relatore.

MANCINI ANTONIO. Anche io esprimo il mio personale avviso che è favorevole alle conclusioni della relazione svolta con tanta competenza e anche abbondanza di dimostrazioni, dal collega Fortini. Vorrei tuttavia affermare un principio che peraltro ho sempre sostenuto: nel guardare alla strutturazione della rete ferroviaria si tengano presenti certe esigenze basilari, esigenze di ridimensionamento, sì, ma anche di ammodernamento e potenziamento laddove le linee ferroviarie possono riuscire più utili, senza nessun particolarismo nella scelta, ma tenuto conto delle caratteristiche dei mezzi stessi. Occorre tener presenti i casi in cui i collegamenti ferroviari rispondano a concetti moderni di funzionalità e di sicurezza e tra questi possono rientrare quelli dei movimenti pendolari attorno ai grandi centri. Questi non si possono svolgere con altri mezzi, ed in questi casi le ferrovie costituiscono un collegamento che corrisponde allo sviluppo futuro così come si va preannunciando in situazioni analoghe.

Confermo il parere favorevole al disegno di legge ed esprimo il mio avviso che sia proprio in questa direzione che vada ricercato non solo il risanamento dell'Azienda ferroviaria, ma anche la possibilità di rendere quest'Azienda altamente produttiva nei confronti delle esigenze sociali e dei bisogni del nostro Paese.

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

Ringrazio, per altro, l'onorevole Mancini per le sue argomentazioni che, credo, trovino concorde tutta la Commissione. Sta di

fatto che il sistema ferroviario non è da condannare *in toto*: è da rivedere, esaminando caso per caso, sito per sito, esigenza per esigenza, la sua necessità ed opportunità.

Passiamo all'esame degli articoli.

Do lettura dell'articolo 1:

« Per il completamento dei lavori di sistemazione e potenziamento degli impianti, e di raddoppio del binario sul tronco Barra-Torre Annunziata della ferrovia Circumvesuviana, previsti dall'articolo 2 della legge 30 luglio 1962, n. 960, potrà essere accordato alla Società strade ferrate secondarie meridionali un ulteriore contributo straordinario entro il limite di lire 2.500.000.000.

La relativa spesa sarà iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile nella misura di lire 500.000.000 per ciascuno degli anni finanziari dal 1967 al 1971 ».

Il Relatore e l'onorevole Amodio hanno proposto di sostituire il secondo comma con il seguente altro: « La relativa spesa sarà iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile nella misura di lire 500 milioni per l'anno finanziario 1967 e di lire un miliardo per ciascuno degli anni finanziari 1968 e 1969 ».

Riducendo l'emendamento di due anni il periodo in cui spendere i due miliardi e 500 milioni, esso non può essere approvato, ma solo preso in considerazione, in quanto è necessario avere il preventivo parere della Commissione bilancio.

BELCI. Comprendo la preoccupazione degli onorevoli presentatori dell'emendamento: essi ritengono che i tempi tecnici di spesa possano essere accorciati in relazione all'accorciamento dei tempi previsti. Ma sono previsioni fondate? Non incorriamo, in effetti, in una norma che ci fa perdere dei giorni e che sul piano tecnico diventa poi inefficiente?

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Vorrei far considerare agli onorevoli colleghi la delicatezza della mia posizione, nel senso che rappresento il Governo, ma sono Ministro della marina mercantile e non dei trasporti, che, per altro, sono onorato di rappresentare. Dico questo perché a me sembra che il problema posto dall'onorevole Belci sia un problema nel quale il parere del Ministro dei trasporti non può non essere rilevante. Pertanto, io vorrei pregare la Commissione di rinviare l'esame di questo emendamento, anche ai soli fini della sua presa in considera-

zione: alla Commissione bilancio può essere inviato solo quando, sul piano dell'osservazione formulata dall'onorevole Belci, il Ministro dei trasporti abbia potuto esprimere il suo parere.

FORTINI, *Relatore*. La necessità di contenere in tre anni, anziché in cinque, la ripartizione del finanziamento di lire 2,5 miliardi per il completamento del raddoppio tra Barra e Torre del Greco deriva principalmente da considerazioni tecniche, quali la materiale impossibilità di realizzare le opere in lotti di appena 500 milioni, trattandosi di opere collegate e non suscettibili di frazionamento, nonché la necessità di completare e attivare subito il tronco Torre del Greco-San Giorgio a Cremano per ridurre i tempi di occupazione di strade comunali, oggi chiuse al traffico con notevole disagio per le popolazioni. Io, pertanto, insisto per la presa in considerazione dell'emendamento.

PRESIDENTE. Anche io sono favorevole, trattandosi semplicemente di presa considerazione, la nostra, e prego l'onorevole Ministro Natali di non insistere nella sua obiezione.

FORTINI, *Relatore*. Sono d'accordo col Presidente, non ritenendo necessario che il Governo si esprima a riguardo.

NATALI, *Ministro della marina mercantile*. Non insisto.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la presa in considerazione dell'emendamento sostitutivo del secondo comma dell'articolo 1, proposto dal Relatore e dall'onorevole Amodio, di cui do nuovamente lettura:

« La relativa spesa sarà iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile nella misura di lire 500.000.000 per l'anno finanziario 1967 e di lire 1.000.000.000 per ciascuno degli anni finanziari 1968 e 1969 ».

(E' approvata).

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto sulla proposta di legge esaminata nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Proposta di legge Failla ed altri: « Estensione delle facilitazioni di viaggio previste per le elezioni politiche nazionali a favore degli elettori dell'Assemblea regionale siciliana nella primavera del 1967 » (3744-B).

Presenti e votanti 26

Maggioranza 14

Voti favorevoli 25

Voti contrari 1

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Alba, Amadei Giuseppe, Amodio, Baldani Guerra, Basile Guido, Battistella, Belci, Bigi, Canestrari, Catella, Cavallaro Nicola, D'Am-brosio, De Capua, Degli Esposti, Fabbri Riccardo, Fortini, Franco Raffaele, Giachini, Golinelli, Gonella Giuseppe, Mancini Antonio, Manenti, Marchesi, Pirastu, Sammartino, Veronesi.

La seduta termina alle 10,40.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. ANTONIO MACCANICO

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO