

COMMISSIONE VIII
AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

3.

SEDUTA DI LUNEDÌ 30 MAGGIO 2022

PRESIDENZA DELLA VICEPRESIDENTE **ROSSELLA MURONI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		GUARDIA DI VENEZIA E DELLA SUA LAGUNA »	
Muroni Rossella, <i>presidente</i>	3	Audizione, in videoconferenza, del prefetto di Venezia, Vittorio Zappalorto:	
INDAGINE CONOSCITIVA NELL'AMBITO DELL'ESAME DELLE PROPOSTE DI LEGGE C. 1428 PELLICANI, 2358 BAZZARO E 2907 BRUNETTA, RECANTI « MODIFICHE E INTEGRAZIONI ALLA LEGISLAZIONE SPECIALE PER LA SALVA-		Muroni Rossella, <i>presidente</i>	3, 6, 7, 8
		Pellicani Nicola (PD)	7
		Zappalorto Vittorio, <i>prefetto di Venezia</i> ..	3, 6, 7, 8

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: MoVimento 5 Stelle: M5S; Lega - Salvini Premier: Lega; Partito Democratico: PD; Forza Italia - Berlusconi Presidente: FI; Fratelli d'Italia: FdI; Italia Viva: IV; Coraggio Italia: CI; Liberi e Uguali: LeU; Misto: Misto; Misto-Alternativa: Misto-A; Misto-Azione+Europa-Radicali Italiani: Misto-A-+E-RI; Misto-MAIE-PSI-Facciamoeco: Misto-MAIE-PSI-FE; Misto-Centro Democratico: Misto-CD; Misto-Europa Verde-Verdi Europei: Misto-EV-VE; Misto-Noi con l'Italia-USEI-Rinascimento ADC: Misto-NcI-USEI-R-AC; Misto-Manifesta, Potere al Popolo, Partito della Rifondazione Comunista - Sinistra Europea: Misto-M-PP-RCSE; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DELLA VICEPRESIDENTE
ROSSELLA MURONI

La seduta comincia alle 17.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Audizione, in videoconferenza, del prefetto di Venezia, Vittorio Zappalorto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del prefetto di Venezia, Vittorio Zappalorto, nell'ambito dell'indagine conoscitiva dell'esame delle proposte di legge c. 1428 Pellicani, 2358 Bazzaro e 2907 Brunetta, recanti « Modifiche e integrazioni alla legislazione speciale per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna ».

Ricordo che, in sede di avvio dell'esame della proposta di legge a firma dell'onorevole Pellicani — il 15 gennaio 2020 — la Commissione aveva deliberato lo svolgimento di una indagine conoscitiva che è iniziata con le audizioni della provveditrice per le opere pubbliche, Cinzia Zincone, della Commissaria Straordinaria per il MOSE, Elisabetta Spitz, del Primo procuratore di San Marco, Carlo Alberto Tesserin, del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Pino Musolino e del Comandante provinciale della Guardia di finanza, Giovanni Avitabile.

A causa dell'emergenza pandemica, l'indagine conoscitiva non è potuta proseguire ma in sede di Ufficio di presidenza, inte-

grato dai rappresentanti dei Gruppi, è stato convenuto nella riunione dell'17 febbraio 2022 di riaprire i termini per il suo svolgimento, cui ha fatto seguito la deliberazione in sede plenaria il 4 maggio scorso.

Nella medesima data si è proceduto altresì all'abbinamento delle proposte di legge a firma degli onorevoli Brunetta e Bazzaro, vertenti sul medesimo argomento.

Ricordo altresì che è stato predisposto dal relatore un questionario che l'Ufficio di presidenza ha deliberato di inviare agli auditi e che è stato pertanto inviato nei giorni scorsi anche al nostro ospite.

Saluto e ringrazio per la sua presenza il prefetto Zappalorto, cui cedo la parola per lo svolgimento della relazione. Prego signor prefetto e buon pomeriggio.

VITTORIO ZAPPALORTO, *prefetto di Venezia*. Grazie a tutti. Buonasera signora presidente e un saluto a tutti i membri della Commissione.

Ringrazio innanzitutto per l'opportunità che mi date di parlare dei problemi di una città come Venezia, capitale dell'arte e della cultura mondiale, una città fragilissima alla cui salvaguardia tutto il mondo guarda con ansia e con speranza.

Non potrò rispondere, per ragioni di competenza, a tutti i quesiti che sono contenuti nel formulario che mi avete inviato, però cercherò di individuare quei temi che sono più vicini alle mie competenze istituzionali, senza trascurare ovviamente anche le questioni che l'esperienza ormai quinquennale in questa città mi suggerisce di indicarvi per la comprensione dei problemi di questo territorio.

Prima di affrontare le singole problematiche di settore vorrei rispondere al secondo e al terzo dei quesiti che mi avete proposto — relativi alla capacità di decisione e di coordinamento del Comitato e

più in generale agli strumenti della *governance* — soffermandomi su un tema che riguarda il sistema e che quindi è trasversale rispetto a tutti gli altri e dal quale dipendono anche molti problemi irrisolti che ha questa città.

Dobbiamo sapere che l'esistenza di un centro storico di incredibile bellezza, in un arcipelago di isole, sviluppatosi poco dopo la seconda metà del primo millennio, è divenuto nei secoli seguenti una delle principali attrattive turistiche al mondo e vede due schieramenti culturali da sempre contrapposti in maniera radicale: da un lato ci sono comitati, organizzazioni, persone che considerano la nascita e lo sviluppo della città come una disgrazia, una sciagura che è occorsa ad un ambiente che sarebbe stato altrimenti bellissimo e incontaminato, una specie di incidente della storia che ha alterato per sempre la laguna veneta; dall'altra invece c'è chi considera l'ambiente lagunare come il frutto dell'opera dell'uomo, i cui continui interventi idraulici hanno evitato l'indebolimento della laguna e che quindi l'hanno preservata e mantenuta.

Questa contrapposizione di posizioni fortissima assume una connotazione così marcata da comportare sempre più spesso uno stallo nella presa di decisioni che sono strategiche per la salvaguardia della città e della laguna stessa. Di qui la necessità di una *governance* per affrontare i problemi di Venezia che serve a superare i veti, gli arroccamenti di enti, istituzioni, ministeri e che consenta di arrivare sempre ad una decisione, in tempi compatibili con la tutela del patrimonio ambientale, storico, architettonico e culturale della città.

Dall'altro lato la complessità istituzionale ed amministrativa — che non ha confronti nel nostro ordinamento e che non sempre viene percepita nella gravità delle conseguenze anche dal Governo centrale — fa da sfondo ad una contrapposizione fortissima di questi interessi di cui ho parlato prima.

La combinazione di questi due fattori, complessità amministrativa istituzionale e contrapposizione di interessi, a mio avviso è alla base di molti problemi che la città ha conosciuto e sta ancora adesso vivendo e

spiega anche il perché negli ultimi anni Venezia sia stata la città più commissariata d'Italia.

Ne è prova il fatto che le esigenze di una *governance* che affronti i problemi della città sono presenti in tutte le leggi e in tutti i progetti di legge che si sono susseguiti dalla prima legge speciale, quella del 1973. La difficoltà nel prendere le decisioni, nel comporre questi interessi così contrastanti, ha prodotto molto spesso dei ritardi nelle scelte strategiche e queste scelte, quando sono state fatte, sono state fatte sempre con atti di forza, con decisioni calate dall'alto, con decreti, con atti unilaterali, che sono serviti appunto a rimuovere una situazione di inerzia che si protraeva da troppo tempo.

Potrei citare molti esempi in questo senso: per esempio, dopo vent'anni di discussioni e di diatribe sul passaggio delle grandi navi da crociera nel bacino di San Marco e nel canale della Giudecca, con un decreto del 2012, ricorderete il cosiddetto « decreto Clini Passera », venne decisa la stazza oltre la quale il passaggio nel canale della Giudecca sarebbe stato vietato. Più recentemente, con un altro provvedimento d'urgenza, il decreto-legge n. 103 del 2021, il bacino di San Marco e il canale della Giudecca sono stati classificati monumenti nazionali delle vie urbane d'acqua di Venezia, e per questa via quindi viene impedita in maniera definitiva la navigazione delle grandi navi da crociera.

Allo stesso modo e con lo stesso decreto-legge il Governo ha stabilito che le grandi navi, quelle superiori a un determinato tonnellaggio, dal 2022 dovranno attraccare temporaneamente nelle banchine del porto di Porto Marghera e a Fusina.

Quindi sembra che l'unico modo per fare qualcosa o per modificare la situazione esistente sia quello del decreto, cioè dell'atto di forza che tronca ogni discussione e che, senza tante concertazioni, opera una scelta, buona o cattiva che sia.

Un esempio eclatante di questa paralisi del sistema veneziano è dato dal problema gravissimo che si sta trascinando da ventidue anni, che è quello del Protocollo fanghi, una vicenda che è assurda ma è emblematica, appunto, dello stallo che si pro-

duce quando un conflitto di interessi non ha nessun meccanismo di risoluzione. Quindi è su questo meccanismo, su questo aspetto sistemico, che bisognerebbe concentrare gli sforzi e le intelligenze di tutti, perché altrimenti rischiamo di disperdere queste forze in mille rivoli correndo dietro a mille problemi.

Che cosa è successo qui a Venezia finora per quella che è la mia esperienza?

Ogni soggetto — sia esso ente pubblico, ministero, ufficio — ha agito in modo unilaterale e spesso senza tenere in considerazione le esigenze e le competenze degli altri soggetti. Per fare un esempio, se il Ministero dell'ambiente non è d'accordo sulle linee di un documento strategico per la portualità e per la sicurezza della navigazione, esercita la sua singola competenza, dice di no e basta. La cosa finisce lì e si arena lì e questo è il guaio; rimane lì per vent'anni e non c'è nessuno — ente, organismo, organizzazione, ufficio — in grado di rimuovere questa situazione di inerzia. Questo accade perché non esiste una procedura atta a risolvere questo stallo. Semplicemente le cose rimangono lì e non si fanno.

Dal Protocollo fanghi, però, bisogna considerare che dipendono lo sviluppo dei traffici commerciali di Porto Marghera, perché, se il canale dei petroli non viene escavato in alcuni punti perché non si sa dove mettere i fanghi, le navi al di sopra di una certa stazza non ce la fanno più ad entrare perché toccano, quindi ne va anche della sicurezza dei natanti e dei loro equipaggi. Soprattutto le compagnie, gli armatori scelgono altri porti dell'Adriatico per continuare il loro commerci e il porto di Venezia di fatto perde vistosamente milioni di tonnellate di merci.

Allora, su questi aspetti non vorrei insistere troppo, perché sia l'Autorità portuale che il Comandante della Capitaneria di porto sono più competenti di me. Quello che voglio sottolineare è che se la scelta di un Ministero, di una regione o di un comune è quella di non scegliere, nella speranza che il problema si risolva da solo, ci si dovrebbe anche preoccupare delle conseguenze di questa non scelta, conseguenze

che si traducono — per il discorso che facevamo prima — nella perdita di migliaia di posti di lavoro e nel ridimensionamento dell'intera economia di un'area come quella del Nord est che è vitale per il Paese.

Ecco, quello che manca, quindi, è esattamente la considerazione degli effetti delle proprie decisioni unilaterali o delle proprie non decisioni: si blocca il procedimento e la cosa muore lì. Allora occorre che tutti gli interessi economici e ambientali trovino una stanza di compensazione, che serva sì ad analizzarli, sì a metterli a fuoco ma anche a fissare le priorità, ma poi serve un sistema di presa delle decisioni che sia indefettibile e che porti comunque ad una decisione. Un sistema forzoso che porti in modo sicuro e rapido ad una decisione che non lasci scampo a veti, sospensioni, dilazioni o tranelli. A livello centrale, me ne viene in mente uno, che già esiste, di sistema di compensazione, il sistema delle Conferenze — la Conferenza Stato regioni e la Conferenza Autonomie. Questo è a mio avviso un sistema molto collaudato e funziona, ha sempre funzionato bene, non ha mai impedito al Governo di prendere autonomamente le proprie determinazioni, ma è servito a stemperare le contrapposizioni e qualche volta anche ad evitare contenziosi istituzionali.

Bisognerebbe pensare a qualcosa del genere anche qui a livello locale, a mio avviso.

Andiamo a quelli che sono gli organismi della *governance* attuali, quelli che abbiamo adesso in piedi. Attualmente questi organismi, per quanto riguarda le problematiche di Venezia, sono il Comitato di cui alla legge 798 del 1984, il cosiddetto Comitato, che negli ultimi anni ha svolto una funzione attiva prevalentemente sul piano della ripartizione delle risorse che venivano via via stanziare dalle varie leggi per Venezia. Il Comitato non tocca le competenze dei singoli ministeri, i quali rimangono padroni di tutti i loro poteri, compreso quello di veto, tant'è vero che negli ultimi anni proprio per la paura di questi veti il Comitato si è riunito piuttosto raramente.

Poi vi è il Comitato di gestione della neoistituita Autorità per la laguna di Venezia, previsto dal comma 6 dell'articolo 95 del decreto-legge n. 104 del 2020, anche questo un provvedimento d'urgenza. Questi organismi non sono veri organismi di *governance*, l'uno perché è troppo lontano dalla concretezza degli interessi - sta a Roma ed è presieduto dal Presidente del Consiglio -, l'altro perché non è ancora in funzione.

Qui permettetemi di aprire una parentesi sull'esperienza che ho maturato negli ultimi due anni e mezzo qui a Venezia perché credo che questa esperienza possa rappresentare un metodo che potrebbe anche prestarsi ad una formalizzazione in norma. Dal 2019, su indicazione dell'allora Presidente del Consiglio e in occasione della riunione del Comitato del 26 novembre 2019, è stata istituita a Venezia una cabina di regia, presieduta dal prefetto, composta da tutti i soggetti che hanno competenza sul territorio e sull'acqua e con la rappresentanza quindi di tutte le amministrazioni dello Stato, della regione, degli enti locali - comuni e Città Metropolitana - e non soltanto perché sono rappresentate anche le imprese e le organizzazioni sindacali. La decisione di istituire questo organo ha fatto seguito a un intervento che il sindaco di Venezia ha svolto in occasione di quella riunione del Comitato nella quale il sindaco lamentava i problemi di Venezia, evidenziando come i problemi di Venezia non fossero legati alle risorse finanziarie - le risorse economiche ci sono - ma alle modalità di esercizio delle funzioni da parte delle articolazioni periferiche delle Amministrazioni dello Stato. In particolare, il sindaco faceva riferimento al Provveditorato alle opere pubbliche e alle Autorità portuali, le quali secondo lui esercitano la propria attività senza garantire un costante flusso informativo sulle azioni da intraprendere. Quindi per colmare questo vuoto di informazione che esisteva localmente nelle materie che erano all'ordine del giorno del Comitato e che riguardano i lavori del MOSE, il tema delle grandi navi, i fanghi, la navigazione in ambito portuale e lagunare - tutti temi che sono tra loro

intimamente connessi ma che vengono trattati in modo settoriale, senza curare la circolarità delle informazioni - l'allora Ministro per le infrastrutture De Micheli chiese a me, al prefetto, di convocare e presiedere una cabina di regia che da allora si è riunita cinque volte.

La cabina di regia, che era nata per garantire solamente la circolarità delle informazioni, ha assunto nel corso dei lavori una connotazione diversa e più rilevante a mio avviso, cioè è servita oltre che a dare a tutti i partecipanti e anche all'opinione pubblica una informazione *super partes* anche a raccordare le amministrazioni sui tempi e sui modi delle loro azioni e sui loro programmi e quindi si è rivelata una risorsa inaspettatamente preziosa per superare diverse *impasse* e difficoltà e per mettere in linea tutte le azioni dei vari soggetti.

Basti pensare che argomenti come il sollevamento del MOSE oltre la soglia dei 110 centimetri di marea, la necessità di predisporre un settimo atto aggiuntivo al contratto del MOSE, l'integrazione del Protocollo fanghi con il piano morfologico della laguna e molti altri temi sono stati dibattuti e approfonditi proprio nell'ambito di questa cabina di regia.

PRESIDENTE. Signor prefetto, mi scusi, le devo chiedere la cortesia di giungere alla fine della sua relazione introduttiva, perché vorrei dare la possibilità ai colleghi di interloquire con lei. Mi scuso se sono costretto a interromperla. Finisca pure il suo ragionamento naturalmente, la volevo solo richiamare sui tempi. Grazie.

VITTORIO ZAPPALORTO, *prefetto di Venezia*. Credo che questa cabina di regia abbia funzionato, comportandosi come una specie di conferenza di servizi integrata dalle rappresentanze delle associazioni e delle forze economiche che erano direttamente coinvolte e ha contribuito a incrementare il grado di conoscenza dei problemi anche da parte della pubblica opinione, dei giornali, dei quotidiani. Questo per dire che l'esigenza di un raccordo, anche solo a scopi informativi e quindi a maggior ragione a scopo decisionale, è tut-

tora fortemente avvertita da tutti gli attori e da tutti i soggetti.

Chiudo la parentesi perché credo spetti al Parlamento trovare eventualmente una soluzione in questo senso.

Tornando al Comitato non possiamo certamente pensare che questo organo di indirizzo, di coordinamento ormai quasi esclusivamente finanziario possa fare amministrazione attiva per la soluzione dei problemi di Venezia. Non sarebbe pensabile far dipendere la soluzione di tutte le questioni che sorgono in quest'ambito locale da un organismo lontano, presieduto dal Presidente del Consiglio dei Ministri.

Per quanto la salvaguardia di Venezia e della sua laguna siano e rimangano problematiche di interesse nazionale, la soluzione non può dipendere tutte le volte direttamente dal Governo a mio avviso. Le scelte strategiche possono rimanere ed è giusto che rimangano al Comitato, ma i problemi di Venezia vanno affrontati e risolti a livello locale, dalle autorità locali e anche da quelle statali che operano sul territorio e che conoscono le caratteristiche del territorio, che sanno quali sono i problemi.

A questa esigenza ha cercato di dare una risposta l'altro organismo di raccordo, di coordinamento, l'altro organismo di *governance*, quello dell'Autorità per la laguna. Per superare la frammentazione che esiste nelle competenze, soprattutto sull'acqua, si è cercato di concentrare tutto in capo a questo soggetto pubblico, che ha una propria autonomia giuridica, economica e organizzativa e che è sottoposto alla vigilanza del Ministero delle infrastrutture. Si tratta di qualcosa di simile all'antico Magistrato alle acque della Repubblica di Venezia, che aveva giurisdizione su tutta la laguna fino al fiume Po. Come funziona questa Autorità per la laguna?

PRESIDENTE. Prefetto, mi scusi, sono costretta a interromperla di nuovo. Io dopo il suo intervento devo dare la parola ai colleghi e alle colleghe per interagire con lei, quindi le chiedo se preferisce mandarci la fine della sua relazione per iscritto oppure se vuole continuare a svolgerla e poi

ascoltare le domande dei colleghi e rispondere ad esse per iscritto.

VITTORIO ZAPPALORTO, *prefetto di Venezia*. Se ci sono domande io sono pronto a rispondere. La relazione tocca altri punti...

PRESIDENTE. Prefetto, può inviare la relazione alla Commissione e noi naturalmente la metteremo a disposizione di tutti i colleghi e le colleghe, però a questo punto vorrei dare comunque la parola all'onorevole Pellicani per interagire con lei in audizione. Prego onorevole Pellicani.

NICOLA PELLICANI. Grazie presidente e grazie prefetto per la disponibilità e per la relazione fin qui svolta. Se ce la manda in versione integrale noi la mettiamo agli atti, perché lo scopo di queste audizioni è proprio avere degli approfondimenti utili e cercare poi di tradurli in un miglioramento della normativa vigente che, come lei ha messo in luce, presenta molte criticità.

È un tema molto complesso, mi rendo conto, e sintetizzarlo in breve è molto complicato, però mi soffermo su un paio di questioni che lei toccava. La prima riguarda l'attualità, il fatto che Venezia oggi è la città più commissariata d'Italia: sembra che ci siano sette o otto commissari che agiscono su Venezia e in particolare sulla laguna, partendo dai commissari per il MOSE, i commissari alle grandi navi e i commissari per la realizzazione degli approdi provvisori per le navi da crociera.

Ecco io credo che lei ci abbia detto cose molto condivisibili sullo stato dell'arte, appunto sul blocco, la paralisi rispetto alle attività in corso e alla necessità invece di operare delle scelte e credo anche che l'opportunità di portare in una Commissione parlamentare il confronto sulla città di Venezia sia molto utile, proprio per questo.

Restando sul merito, mi limito a porre una questione sul tema del Comitato, rispetto al quale già, ahimè, la precedente indagine conoscitiva fatta da questo Parlamento trent'anni fa, nel 1992, metteva in evidenza alcuni punti critici, che lei ha ben riassunto oggi in questa audizione. Quando

lei chiede di riportare sul territorio, sulla città, le decisioni, alcune delle quali però, quelle ad esempio che riguardano il MOSE o altre opere pubbliche riguardano lo Stato, pensa che l'Autorità per la laguna già istituita per legge ma non ancora operativa possa essere una soluzione per semplificare e superare la frammentazione delle competenze della laguna — rispetto alla quale mi riservo nelle prossime sedute di presentare uno schema che faccia vedere anche plasticamente le decine di enti interessati a operare delle scelte sulla laguna di Venezia — ? Pensa che l'Autorità per la laguna possa essere uno strumento utile a raggiungere questo obiettivo ?

PRESIDENTE. Signor Prefetto, le restituisco la parola per la replica. Abbiamo veramente pochissimi minuti perché dobbiamo continuare i lavori della Commissione e ancora la invito, se lei ritiene di voler approfondire ulteriormente, ad inviarmi una risposta per iscritto. Mi scuso davvero per i tempi stretti, ma dobbiamo andare in Aula tra mezz'ora. Aspettiamo anche qui una risposta più completa in forma scritta se ritiene, ovvero ci rivediamo per proseguire l'audizione, però in questi pochi minuti che abbiamo le chiedo di rispondere in sintesi all'onorevole Pellicani. Prego.

VITTORIO ZAPPALORTO, *prefetto di Venezia*. Benissimo. Penso, onorevole Pellicani, che l'Autorità per la laguna sia non necessaria ma indispensabile per la soluzione dei problemi della laguna e anche della città. Penso che lo strumento sia quello della legge speciale e quindi l'Autorità per la laguna, normata all'interno di quel contenitore, penso che sia uno strumento molto opportuno. Credo che l'Autorità per la laguna vada rivista rispetto al modello disegnato dal citato articolo 95, perché presenta una serie di difficoltà che

sono destinate a tradursi in paralisi, stalli, continuando in quella situazione che c'è adesso. Quindi l'organismo di *governance* dell'Autorità per la laguna va secondo me rivisto nel senso di potenziare i poteri locali rispetto a quelli statali.

La salvaguardia di Venezia è un problema di interesse nazionale, ma non è detto che l'interesse nazionale debba essere perseguito assolutamente soltanto dando una *governance* più forte allo Stato all'interno del comitato di gestione dell'Autorità per la laguna. Ci vuole secondo me un riequilibrio tra componente statale e componente locale all'interno del Comitato di gestione.

Il Comitato mantiene una sua funzione e un suo ruolo importante, importantissimo, come organo di indirizzo e coordinamento al quale a mio avviso dovrebbe rispondere l'Autorità per la laguna. Piuttosto che mettere l'Autorità della laguna sotto l'egida del Ministero delle infrastrutture, quasi fosse un organismo di settore, io la vedrei più all'interno dell'alta vigilanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri, magari anche con una delega *ad hoc* ad un sottosegretario, o sotto la vigilanza del Comitato, che acquisterebbe così una funzione ancora più qualificante.

PRESIDENTE. Grazie per la risposta, signor prefetto. Attendiamo la sua relazione e le altre considerazioni che vorrà inviarmi, in vista di una successiva convocazione. Grazie davvero per il contributo che ha dato ai nostri lavori la salute e le auguro buon lavoro. Rinvio quindi il seguito dell'audizione ad altra seduta.

La seduta termina alle 17.30.

*Licenziato per la stampa
il 15 settembre 2022*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO



18STC0187830