

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

12.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 6 AGOSTO 2014

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MICHELE POMPEO META

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Meta Michele Pompeo, <i>Presidente</i>	2, 4, 7, 8
Meta Michele Pompeo, <i>Presidente</i>	2	Bianchi Nicola (M5S)	6
Audizione del Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Umberto Del Basso De Caro, sulla revisione della convenzione con Tirrenia-Compagnia italiana di navigazione S.p.A., relativa ai servizi di collegamento marittimo con la regione Sardegna (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):		Del Basso De Caro Umberto, <i>Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti</i>	2, 7
		Mura Romina (PD)	5
		Nizzi Settimo (FI-PDL)	6
		Sanna Francesco (PD)	4

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Partito Democratico: PD; MoVimento 5 Stelle: M5S; Forza Italia - Il Popolo della Libertà - Berlusconi Presidente: (FI-PdL); Scelta Civica per l'Italia: SCpI; Sinistra Ecologia Libertà: SEL; Nuovo Centrodestra: (NCD); Lega Nord e Autonomie: LNA; Per l'Italia (PI); Fratelli d'Italia-Alleanza Nazionale: (Fdi-AN); Misto: Misto; Misto-MAIE-Movimento Associativo italiani all'estero-Alleanza per l'Italia: Misto-MAIE-ApI; Misto-Centro Democratico: Misto-CD; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling; Misto-Partito Socialista Italiano (PSI) - Liberali per l'Italia (PLI): Misto-PSI-PLI; Misto-Libertà e Diritti-Socialisti europei (LED): Misto-LED.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MICHELE POMPEO META

La seduta comincia alle 15.10.

Sulla pubblicità dei lavori.

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

Audizione del Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Umberto Del Basso De Caro, sulla revisione della convenzione con Tirrenia-Compagnia italiana di navigazione S.p.A., relativa ai servizi di collegamento marittimo con la regione Sardegna.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2 del Regolamento, del Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Umberto Del Basso De Caro, sulla revisione della convenzione con Tirrenia-Compagnia italiana di navigazione S.p.A., relativa ai servizi di collegamento marittimo con la regione Sardegna.

Do la parola al Sottosegretario Del Basso De Caro per lo svolgimento della sua relazione.

UMBERTO DEL BASSO DE CARO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Grazie, presidente. In data 18 luglio 2012 è stata stipulata la convenzione per l'esercizio dei servizi di collegamento

marittimo con le isole maggiori e minori e con la società Compagnia italiana di navigazione Tirrenia (CIN).

La convenzione prevede *ex lege* un contributo di sovvenzione annuo pari ad euro 72.685.642, a fronte dei servizi di collegamento resi fra il continente e le regioni Sicilia, Sardegna e le Isole Tremiti.

La predetta convenzione statuisce altresì che, decorso il primo anno dalla stipula, qualora si verificano scostamenti dei costi e dei ricavi dell'attività in convenzione superiori al 3 per cento rispetto ai parametri di sovvenzione, si possa chiedere il riequilibrio della situazione economico-finanziaria; ciò in quanto il corrispettivo di sovvenzione è fisso e predeterminato per legge per l'intera durata della convenzione. Pertanto, per ripristinare il suddetto equilibrio, l'unica possibilità, oltre a quella di un incremento tariffario, è quella di intervenire nell'assetto dei servizi che la società deve rendere.

L'alternativa dell'aumento delle tariffe, tuttavia, ha dimostrato di non essere praticabile, in quanto, a fronte di una tale paventata misura, nel giugno dello scorso anno si è verificata una consistente protesta da parte degli autotrasportatori operanti sulle linee da e per la Sardegna.

A tale riguardo occorre precisare che proprio la sensibilità del mercato di fronte alle tariffe praticate, in particolare nel settore merci, nei collegamenti da e per la Sardegna, ha determinato l'intervento politico di questa amministrazione, teso a concordare con la società una provvisoria sterilizzazione degli adeguamenti tariffari, principalmente determinati dall'aumento dei costi del carburante.

Pertanto la Compagnia italiana di navigazione, in assenza di un'adeguata compensazione del disavanzo economico subito, potrebbe applicare i meccanismi di adeguamento automatico previsti in convenzione e operare un riallineamento teso a riassorbire anche i mancati adeguamenti del passato.

Di converso, occorre segnalare che i livelli di servizio offerti all'utenza sono sensibilmente migliorati, mediante la sostituzione delle unità in uso con altre di più recente costruzione, con un *comfort* migliore e una maggiore velocità di esercizio.

In data 7 novembre 2013 la Compagnia italiana di navigazione, decorso il primo anno di sovvenzione, ha avanzato istanza di riequilibrio della sovvenzione, lamentando un disavanzo economico di quasi 30 milioni di euro.

A fronte di tale disavanzo, la società ha proposto una serie di misure tendenti al recupero parziale del predetto disavanzo. La prima misura è una rivisitazione degli scali della linea trasporto merci Ravenna-Catania, mediante l'inserimento dello scalo di Brindisi, al fine di ottimizzare la domanda di trasporto con conseguenti maggiori ricavi per la compagnia.

Un'altra misura consiste nella rimodulazione degli scali nelle tratte di collegamento Sicilia-Sardegna e Sardegna-continente nei periodi di minori afflusso di traffico. In particolare, in sostituzione della linea Cagliari-Trapani, sono state previste nel periodo estivo corse aggiuntive sulla linea Palermo-Cagliari, mentre sulla linea Genova-Olbia il prolungamento della linea su Arbatax è stato mantenuto solo nel periodo di alta stagione estiva.

È stata altresì proposta la rimodulazione della frequenza del collegamento Civitavecchia-Cagliari nel periodo invernale da giornaliero a trisettimanale. Tale misura consente, oltre all'ovvio risparmio in termini di costi, la possibilità di impiego sulle linee di una sola unità navale in luogo delle due attualmente in esercizio.

Un'ulteriore misura è la sospensione delle corse dedicate alle merci nei periodi di festività e di altissima stagione estiva, misura che deve essere preventivamente concordata con le amministrazioni vigilanti.

È stata proposta inoltre l'abolizione delle linee a prevalente trasporto passeggeri Cagliari-Trapani e della linea per il trasporto merci Napoli-Cagliari.

È stato previsto altresì l'impiego di navi con maggiore capacità di carico merci sulla linea Genova-Porto Torres, per soddisfare le maggiori richieste in tal senso da parte degli autotrasportatori, nonché la flessibilità dell'utilizzo della disponibilità dei mezzi in flotta in relazione alla domanda di trasporto effettiva nei diversi periodi dell'anno.

Per l'esame delle misure proposte, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha istituito un apposito tavolo tecnico di confronto con la partecipazione del Ministero dell'economia e delle finanze, delle regioni Sicilia e Sardegna, nonché della società.

A seguito della pronuncia della Corte costituzionale del 18 giugno scorso, i cui contenuti sono stati recepiti nella legge n. 135 del 2012, entrambe le regioni, infatti, sono tenute a esprimere il loro preventivo concordamento sulle modifiche convenzionali.

Agli esiti di una lunga e complessa istruttoria sull'ammissibilità e sulla sussistenza dei requisiti previsti in convenzione, per attivare la richiesta di modifica, nel corso dell'ultimo tavolo tecnico tenutosi in data 28 luglio 2014 alla presenza di tutti i rappresentanti sopra citati, è stato acquisito il preventivo concordamento di massima sulle misure in questione. È attualmente in corso di definizione il procedimento di perfezionamento dell'accordo raggiunto, che si concluderà con l'emanazione di un decreto interministeriale (Ministero dei Trasporti e Ministero dell'economia e delle finanze) di modifica dell'attuale assetto convenzionale.

PRESIDENTE. Do la parola ai colleghi che intendono intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

FRANCESCO SANNA. Sottosegretario, buongiorno. Le riproporrò alcune obiezioni, in maniera molto più sintetica rispetto a quanto già anticipato al Governo nella parte di competenza del Ministero dell'economia.

Se mi è consentito in una Commissione che non è quella cui sono stato assegnato per il mio lavoro parlamentare, ma che semplicemente mi ospita (uso il mio diritto di partecipazione generale ai lavori delle Commissioni parlamentari), inviterei il Governo a parlare la stessa lingua di approfondimento e di precisione nella risposta e a ricercare, per quanto possibile, di soddisfare l'esigenza di informazione. È possibile che ciò avvenga, all'esito di queste audizioni o dopo la risposta alle interrogazioni che abbiamo presentato, con una risoluzione di indirizzo politico che la Camera potrebbe dare al Governo su questa vicenda.

Innanzitutto, è molto positivo che non ci sia ancora la sottoscrizione della convenzione e che il Governo abbia ceduto, anche su impulso del presidente della Commissione, ad ascoltare prima il Parlamento.

La precisione vorrebbe risposte in ordine a questi temi, Sottosegretario. Innanzitutto anche lei ci ha confermato che Tirrenia ha presentato istanza per rivedere il perimetro dei servizi in sovvenzione il 9 novembre 2013. Oggi non conosciamo ancora i dati definitivi del bilancio 2013 di Tirrenia, quindi immagino che Tirrenia abbia fatto questa istanza basandosi sui dati precedenti al novembre 2013, primo anno di esercizio della propria attività di concessionario di una rotta onerata.

Io sinceramente ritengo, anche ai fini di una valutazione di legittimità degli atti che i Ministeri si accingono a compiere, che i presupposti formali e sostanziali di una revisione della convenzione debbano basarsi su atti certificati relativi alla fase più vicina alla presentazione di istanza,

che si riscontrano in maniera verificata nei conti e nelle verifiche fatte sul campo da parte dei Ministeri vigilanti.

Detto in altri termini, secondo me, i dirigenti dello Stato non possono sottoscrivere una nuova convenzione se non c'è prima la verifica della contabilità analitica, rotta per rotta, che il Ministero dell'economia ci ha detto non esistere ancora, anche se è un onere di convenzione.

A due anni dalla sottoscrizione della convenzione, noi non abbiamo una certificazione di questo tipo. Il Ministero dell'economia ci ha detto che la certificazione è demandata alla società di revisione dei bilanci di Tirrenia, che però — le ricordo — non è una società quotata, non risponde agli obblighi stringenti dati dalla Consob e quindi ha l'obbligo di una certificazione più leggera che noi vorremmo vedere, rotta per rotta, perché questo dice la convenzione che assegna 72,6 milioni di euro all'anno a Tirrenia.

Questo significa anche che, per ragionare nel merito, bisognerebbe iniziare a capire se il modello di vigilanza che attua il suo Ministero, Sottosegretario Del Basso De Caro, sia un ruolo assolto con la competenza sul campo oppure una verifica sulla carta.

Le dico solo che nella convenzione sono previste una serie di sanzioni da migliaia di euro che dovrebbero essere erogate dal Ministero dei trasporti e delle infrastrutture ogni volta che, per esempio, c'è un ritardo non imputabile a fattori meteorologici. C'è qualcuno al Ministero che fa questo controllo? Lo chiediamo nell'interrogazione.

Senz'altro Tirrenia svolge un servizio migliore della Tirrenia in dissesto di due anni fa, soprattutto nelle rotte del sud Sardegna. L'abbiamo riconosciuto fin dall'inizio. Il cambio delle navi è stato una ottima cosa di quella fase iniziale e ci ha consentito di migliorare il servizio.

Peccato che navi molto belle e veloci vengano fatte viaggiare a velocità ridotta e non costituiscano un servizio di « autostrada » del mare, come invece una logica di programmazione pubblico-privata di questi interventi potrebbe fare.

In due anni non sono stati mai erogati nemmeno cento euro di multa per un ritardo o per qualsiasi altra cosa? C'è qualcuno che controlla?

Le ricordo che la convenzione dice che i controlli vengono pagati sui 72,6 milioni di euro all'anno. Se dovesse essere verificato che questi controlli non sono effettuati, ciò vorrebbe dire che noi stiamo dando 1,5 milioni in più a Tirrenia ogni anno in quanto i controlli non vengono fatti, perché si basano sulle carte che Tirrenia presenta quando vuole più soldi o vuole ridurre il servizio.

Le dico anche che gradiremmo che il Ministero esercitasse un ruolo veramente di impulso per riformare la convenzione.

Se è vero che il presupposto è che costa troppo il carburante, le dico anche che oggi una società privata che non prende contributi dallo Stato e ha sede a Napoli come Tirrenia, la Lauro, ha fatto un accordo con l'Algeria per far funzionare le sue navi, in servizio anche in Italia, con il GNL cioè il gas metano liquido, che è il futuro dei carburanti nei trasporti marittimi.

Ci sono possibilità alternative? Io credo di sì. Il Ministero svolga un'azione di *moral suasion* e di guida insieme alle regioni interessate, non solo alla Sardegna, per far sì che i prossimi sei anni non siano semplicemente di ragionieristica o verifica (quanto mi entra e quanto mi esce). Il quanto mi entra dipende da quanti passeggeri e quante merci viaggiano. Se io rendo un servizio cattivo, i viaggiatori e i trasportatori non viaggiano su Tirrenia. Meglio avere navi che viaggiano a prezzi più bassi ma piene, che navi che viaggiano a prezzi altissimi ma semivuote.

Le dico questo anche in vista di una richiesta, che faremo al Ministero, di revisione della convenzione, e che ponga fine a due elementi: il primo è la possibilità di imporre un balzello che si chiama «oneri di prevendita», in base al quale, se io pago per primo il mio biglietto di trasporto, mi fanno pagare di più e non di meno, come dovrebbe essere in tutti i sistemi commerciali di questo

mondo. Se io prenoto un aereo o una nave due mesi prima, pago un prezzo stracciato. In questo caso invece non è così, anzi pago di più: prezzo amministrato più sovrattassa-balzello.

Il secondo elemento è dato dal fatto che durante i quattro mesi più ricchi dei trasporti da e per la Sardegna, quelli del turismo (abbiamo perso più di un milione di passeggeri per questo motivo), non si applicano le convenzioni di servizio e Tirrenia, invece di calmierare i prezzi, si allinea al resto del mercato. Sarebbe bello che il resto del mercato si allineasse a Tirrenia. Questo è il ruolo che, secondo me, deve avere.

Sarebbe il caso di procedere a queste verifiche. Occorre verificare se è legittima una convenzione che non ha l'analisi dei costi, rotta per rotta, come prevede la convenzione stessa e se è legittimo che noi facciamo queste cose senza bilanci depositati e certificati rispetto all'ultimo periodo che diventa presupposto per la richiesta di Tirrenia. Infine, occorre analizzare gli aspetti di merito e di qualità dei trasporti. I trasporti marittimi dovrebbero essere visti come una risorsa dell'infrastruttura materiale e immateriale del nostro Paese, e non come un peso che grava sullo Stato per i costi e su tutto il resto per i disservizi che si creano con trasporti mal realizzati e mal effettuati.

ROMINA MURA. Buongiorno, Sottosegretario, sarò brevissima, anche perché il collega ha posto le questioni che accomunano un po' la posizione di tutti i commissari sardi in questa sede.

Io vorrei ribadire una questione di cui ho parlato poc'anzi anche al Sottosegretario Legnini. Io ritengo che questa revisione della convenzione sia concettualmente sbagliata, perché è figlia di una convenzione sbagliata che, come detto prima, aveva come missione, piuttosto che quella di attualizzare la continuità territoriale, quella di portare a compimento la privatizzazione di Tirrenia. È nata da una sorta di compromesso e oggi mostra tutti i suoi limiti.

La stessa clausola di salvaguardia, se si considera un regime di continuità territoriale vero e funzionante, non ha senso, perché non è possibile far sottostare il funzionamento di un trasporto marittimo in regime di continuità alle logiche del mercato. Non si capisce a cosa serva parlare di regime di continuità territoriale, se poi il mercato detta legge e detta le modifiche necessarie.

Aggiungo due cose. Per quanto riguarda la vigilanza da parte del Ministero sull'andamento del servizio, io mi spingo oltre a quanto detto dal collega Sanna, perché ritengo che la vigilanza dovrebbe essere in capo in questo caso alla regione Sardegna. Le regioni, più di tutti gli altri soggetti istituzionali, sono in grado di dettare i criteri per la riorganizzazione di un servizio di trasporto marittimo che sia a misura delle esigenze espresse dai territori.

Io credo che se la regione Sardegna avesse potuto scegliere anche in questa fase, in base a un percorso di monitoraggio e di vigilanza fatto autonomamente, dando l'assenso all'intesa, mai avrebbe scelto di fare la trisettimanale per la tratta Cagliari-Civitavecchia, perché quello è un servizio essenziale per il sud della Sardegna.

Faccio un'altra riflessione sulle scritture contabili analitiche. È da un anno, praticamente dall'inizio della legislatura, che in questa Commissione, attraverso diversi atti ispettivi e attraverso risoluzioni, chiediamo di poter verificare queste scritture contabili analitiche. Abbiamo avuto anche qualche risposta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che è stata presentata come proposizione di questi dati contabili e analitici, ma si trattava di ben altro. Erano dati aggregati che non ci hanno consentito di fare alcuna valutazione.

Ribadisco quanto diceva il collega: per poter riscrivere una convenzione bisogna partire da questi dati analitici, sulla base di quella che è la convenzione. Inoltre, consideriamo il fatto che le regioni, in particolare la regione Sardegna, debbano avere un ruolo di maggior protagonismo.

Ricordiamo che l'obbligo dell'intesa non era previsto in convenzione, ma è stato stabilito e inserito da una sentenza della Corte costituzionale.

NICOLA BIANCHI. Grazie, signor presidente. Sarò brevissimo. Cercherò di non ripetermi, ma voglio focalizzare dei punti per noi molto importanti. Il discorso della revisione che vede il taglio delle rotte a noi non piace, come non piace il fatto che, in un regime di continuità, si tolga continuità. È questo che sta avvenendo. La Tirrenia, che taglia le tratte, sta tagliando continuità, e questa cosa deve essere bloccata.

Il Governo si deve prendere carico e deve affrontare questo annoso problema dei sardi di petto, non mettendoci pezze o rinviando di mese in mese. È quasi un anno e mezzo che in questa Commissione continuiamo a discutere questa problematica in diverse fasi, senza trovare mai la quadra della soluzione.

Noi chiediamo che il Governo prenda veramente a cuore questa problematica e cerchi di risolverla quanto prima, ovviamente nell'ottica degli interessi dei cittadini, e non di una compagnia privata che si vede cadere a pioggia quasi 73 milioni di euro.

C'è da considerare anche questa cifra. Poco fa il rappresentante del Ministero dell'economia e delle finanze non ha neanche saputo darci i dati relativi ai passeggeri. Già questa, a nostro avviso, è davvero una forte criticità. Su questa convenzione ci sono soldi che vengono dati dallo Stato, il quale non sa neanche quanti passeggeri ci sono.

La situazione è molto critica e spero davvero che si faccia qualcosa per trovare una soluzione quanto prima.

SETTIMO NIZZI. Signor Sottosegretario, il problema della continuità territoriale è molto sentito da noi sardi, perché non abbiamo altri modi con cui spostarci. Penso che lo Stato debba assolutamente farsi carico della continuità territoriale, e mettere i cittadini sardi alla stregua degli

altri cittadini italiani che si possono liberamente muovere.

Dobbiamo anche uscire dalla convinzione che più di una certa cifra non si possa spendere. Se è necessario spendere di più per la continuità territoriale in Sardegna, bisogna spendere di più. Noi abbiamo sempre il problema di Meridiana, abbiamo il problema di New Livingston, abbiamo il problema di Alitalia, abbiamo il problema di Tirrenia, abbiamo il problema di Moby. Noi abbiamo il diritto di muoverci, così come si muovono tutti gli altri italiani.

Vorrei chiederle in maniera molto sintetica una cosa: Tirrenia CIN ha pagato quanto avrebbe dovuto pagare in base all'acquisizione dell'azienda? C'erano fattori a favore della Tirrenia. C'erano 72,6 milioni euro, ma di contro doveva pagare circa 350 milioni di euro. Quanto ha pagato sino ad oggi?

Non lo chiedo per fare i conti in tasca a Tirrenia. Noi capiamo che una società per non fallire debba essere messa nelle condizioni di poter operare, perciò io sono dell'avviso che occorra dare una certa elasticità alla società che svolge quel ruolo. Tuttavia, non possiamo mettere in gioco la continuità territoriale.

La regione Sardegna deve assolutamente contribuire alla scelta concordata dei servizi da dare, ma è lo Stato che mette i soldi e che deve assolutamente controllare e verificare. È lo Stato che ha la responsabilità della continuità territoriale, non noi sardi. È un servizio che ci spetta e che chiediamo allo Stato. Altrimenti alla fine dovremo ricorrere alle nostre finanze e pagare noi di tasca nostra. Mi sembra assurdo. Ci siamo già caricati i trasporti locali e la sanità malauguratamente in quelle operazioni.

PRESIDENTE. Do la parola al Sottosegretario Del Basso De Caro per la replica.

UMBERTO DEL BASSO DE CARO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti.* Prendo atto delle cose che avete detto. Ne avevo già parlato per vie

informali con qualcuno dei commissari presenti, nel senso che ero stato avvertito del problema e mi sono munito di una relazione che è sottoscritta dal direttore generale. La firma è autorevolissima.

Capisco che, indipendentemente dall'autorevolezza della firma, resta il problema. Mi pare di aver capito che le soluzioni possibili sono due: quella di non sottoscrivere una nuova convenzione oppure quella di sottoscriverne una nuova che tenga conto di una serie di rilievi mossi.

Sul primo punto, se ho compreso bene le cose che ha detto l'onorevole Sanna, mancano elementi di giudizio certi. Se la richiesta è stata avanzata nel novembre 2013, a quale esercizio si riferirà? Non certo al 2013, perché non era concluso, ma evidentemente al 2012. Se così fosse, sarebbe un riferimento illegittimo, poiché bisogna prendere come riferimento l'ultimo bilancio per capire effettivamente quale sia stato il disavanzo.

Mi si dice che il disavanzo non può essere valutato complessivamente, ma deve essere valutato tratta per tratta, per capire quali sono le tratte nelle quali si registra una maggiore perdita e quali invece le tratte virtuose.

L'insieme di questi elementi che voi avete sollevato nel dibattito di oggi mi indurranno innanzitutto a riferire immediatamente al Ministro, con il quale ho un appuntamento su questo tema domattina alle 10. Io francamente sono stato avvertito soltanto stamane di dover rappresentare il Ministro per l'audizione. La Commissione aveva avanzato l'ipotesi di ascoltare il Ministro, o in subordine il Sottosegretario. È valso, come sovente, il Sottosegretario in subordine. È il mio mestiere e, quindi, lo faccio con piacere.

Comunque, riferirò al Ministro domani mattina alle 10 e riferirò anche al direttore generale e che ha redatto questa relazione sulla base degli atti in suo possesso.

Porrò anche il problema che è stato sollevato dal dibattito sui modi di esercizio della vigilanza sulla convenzione, per verificare se la vigilanza si esercita

attraverso un esame della documentazione o attraverso un controllo evidentemente più incisivo e pregnante. Su questo c'è assolutamente la piena condivisione e anche l'assunzione di impegni che cercherò di rispettare e di mantenere, riferendoli quando la Commissione riterrà.

PRESIDENTE. Grazie, Sottosegretario, per la sua disponibilità e la sua chiarezza. Credo che la Commissione tornerà ad occuparsi di questa questione alla ripresa

dei lavori a settembre. Dichiaro quindi chiusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.45.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VALENTINO FRANCONI

*Licenziato per la stampa
il 15 gennaio 2015.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

