

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante modifiche ai regolamenti di cui ai decreti del Presidente della Repubblica 25 febbraio 2009, n. 34 e n. 35, relativi all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie. Atto n. 84 (*Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio*) 93

SEDE REFERENTE:

Disposizioni per lo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci. C. 1964 Oliaro ed altri (*Esame e rinvio*) 94

COMITATO RISTRETTO:

Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. C. 731 Velo ed altri e C. 1588 Governo 99

AVVERTENZA 99

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 9 aprile 2014. — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO.

La seduta comincia alle 14.

Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante modifiche ai regolamenti di cui ai decreti del Presidente della Repubblica 25 febbraio 2009, n. 34 e n. 35, relativi all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie.

Atto n. 84.

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto all'ordine del giorno, rinviato nella seduta del 1° aprile 2014.

Ivan CATALANO, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Vincenzo GAROFALO (NCD), *relatore*, con riferimento all'atto in esame, prima di procedere all'ulteriore svolgimento dei lavori della Commissione, ritiene opportuno segnalare che il Consiglio dei ministri, nella riunione del 4 aprile 2014, ha deliberato, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, la nomina dell'ingegner Amedeo Gargiulo a direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie. Rileva che tale nomina, di fatto, priva di utilità e di rilevanza la principale disposizione contenuta nella proposta di decreto in esame, con la quale si stabiliva la possibilità di rinnovare il contratto di durata triennale del direttore dell'Agenzia per due volte, anziché per una

sola. Reputa infatti che la conferma del direttore per un terzo mandato avrebbe potuto trovare giustificazione con riferimento alla persona, nel caso specifico l'ingegner Alberto Chiovelli, che ha guidato l'Agenzia stessa dal momento della sua istituzione. Osserva che, se il Governo non ha ritenuto di ricorrere alla conferma per un terzo mandato in questo caso, a suo avviso assai più deboli sono le motivazioni che possono avvalorare l'introduzione di tale facoltà per il futuro. Per queste ragioni non giudica opportuno per la Commissione proseguire nell'esame dell'atto in oggetto e procedere alla votazione del parere, a meno che il rappresentante del Governo, anche a seguito di una riconsiderazione del testo e delle motivazioni del provvedimento, non insista espressamente nella richiesta alla Commissione di esprimere il parere medesimo.

Arianna SPESSOTTO (M5S) concorda con quanto richiesto dal relatore. Ricorda che già nella precedente seduta aveva manifestato perplessità in ordine al secondo rinnovo del mandato per il direttore dell'Agenzia, che a suo giudizio non avrebbe trovato giustificazione neanche per la persona dell'ex direttore. Manifesta inoltre stupore per la notizia della nomina del dottor Gargiulo a direttore dell'Agenzia, deliberata nella seduta del Consiglio dei Ministri dello scorso 4 aprile, dal momento che il sottosegretario Del Basso De Caro, che era intervenuto in Commissione solo tre giorni prima, non aveva fatto alcun accenno alla possibilità che si procedesse a tale nomina nel successivo Consiglio dei Ministri. Osserva, infine, che il dottor Gargiulo riveste attualmente la carica di presidente della I sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, e che tale incarico risulta incompatibile, ai sensi dello statuto, con la carica di direttore dell'Agenzia.

Vincenzo GAROFALO (NCD), *relatore*, precisa che l'ingegner Chiovelli non è stato rimosso da direttore dell'Agenzia, ma è giunto alla scadenza del proprio incarico, nello svolgimento del quale ha riscosso ampi apprezzamenti.

Ivan CATALANO, *presidente*, se non vi sono obiezioni, propone di procedere nel senso indicato dal relatore. Rinvia quindi il seguito dell'esame ad una successiva seduta, che sarà convocata sul provvedimento soltanto nel caso in cui pervenga apposita richiesta da parte del Governo, intendendosi altrimenti che il Governo non insiste per l'adozione dell'atto in esame.

La seduta termina alle 14.10.

SEDE REFERENTE

Mercoledì 9 aprile 2014. — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO.

La seduta comincia alle 14.10.

Disposizioni per lo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci.

C. 1964 Oliaro ed altri.

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Roberta OLIARO (SCpI), *relatore*, fa presente che il provvedimento in esame intende promuovere il trasferimento di traffico merci dalla strada alla rotaia, in coerenza con le indicazioni dell'Unione europea, anche al fine dell'incentivazione di modalità di trasporto maggiormente sostenibili dal punto di vista ambientale. Osserva che in tal senso essa si collega al lavoro svolto dalla IX Commissione con l'esame della proposta di legge C. 730 in materia di interporti e piattaforme logistiche, come è noto approvata dalla Camera e attualmente all'esame del Senato.

Passando ad una breve descrizione del contenuto del provvedimento, sottolinea che l'articolo 1 individua lo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci, come obiettivo strategico per il sistema logistico e la politica economica. L'individuazione di tale obiettivo strategico è finalizzata a

diminuire il traffico su strada, aumentare la sicurezza della circolazione e ridurre l'inquinamento atmosferico e i consumi energetici in conformità agli obiettivi individuati dal Protocollo di Kyoto alla Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, ratificato in Italia dalla legge 1° giugno 2002, n. 120, e al Libro bianco sui trasporti, di cui alla comunicazione COM(2011)144 della Commissione europea, del 28 marzo 2011.

L'articolo 2 istituisce presso la Direzione generale per il trasporto ferroviario del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Comitato permanente per il trasporto ferroviario delle merci, presieduto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, o dal Sottosegretario di Stato competente, con il compito di definire le politiche di intervento nel settore del trasporto ferroviario delle merci e di esprimere pareri sui progetti di legge e sull'attuazione delle disposizioni nazionali e dell'Unione europea in materia. I membri del Comitato, che durano in carica tre anni e sono nominati con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono: un rappresentante delle Direzioni competenti di ciascuno dei ministeri dell'Economia e delle finanze, dello Sviluppo economico, delle Infrastrutture e trasporti, dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare. A questi si aggiungono: il Direttore dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF); l'amministratore delegato della società Rete ferroviaria italiana (RFI) Spa; l'amministratore delegato della società Trenitalia Spa; un rappresentante per ciascuna associazione italiana di imprese ferroviarie che hanno ottenuto il certificato di sicurezza delle merci; un rappresentante per ciascuna associazione italiana di categoria accreditata a livello internazionale presso l'Agenzia ferroviaria europea; un rappresentante dell'associazione di categoria degli industriali; un rappresentante dell'organizzazione del trasporto e della logistica. Si prevede che al funzionamento del Comitato provveda il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con le dotazioni umane, finanziarie e strumentali previste dalla legisla-

zione vigente e che la partecipazione ai lavori del Comitato non dia diritto a emolumenti, gettoni o rimborsi di spese.

In relazione alla disposizione in esame, Ritiene opportuno che sui tanga conto di quanto stabilito dall'articolo 14, comma 5 del decreto legislativo n. 188 del 2003, che prevede che nell'ambito della politica generale di Governo, il gestore dell'infrastruttura ferroviaria sia tenuto all'elaborazione ed all'aggiornamento di un piano di impresa comprendente i programmi di finanziamento e di investimento, da sottoporre all'approvazione dell'azionista e da trasmettere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il piano ha lo scopo di garantire l'uso e lo sviluppo ottimali ed efficienti dell'infrastruttura, assicurando al tempo stesso l'equilibrio finanziario e prevedendo i mezzi per conseguire tali obiettivi.

L'articolo 3 introduce il principio secondo cui i rapporti commerciali intercorrenti tra le imprese ferroviarie, i detentori di carri ferroviari e i soggetti responsabili della manutenzione, siano regolati da clausole uniformi, generali e di dettaglio, approvate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, su proposta del Comitato, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge e aggiornabili successivamente.

L'articolo 4 prevede che la Direzione generale per il trasporto ferroviario del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti accerti e renda consultabile nel proprio sito internet la rete degli scali pubblici delle merci e dei raccordi esistenti. Su tale base e considerando il traffico attuale e potenziale il Ministero, su proposta del Comitato, dovrà redigere, entro un anno dalla data di entrata in vigore della legge, il Piano pluriennale dei terminal e degli scali pubblici delle merci, sulla base dell'inventario degli impianti terminali e dei raccordi ferroviari trasmesso dalla società RFI Spa e previa mappatura satellitare. Il Piano dovrà: individuare gli scali esistenti da mantenere in esercizio; individuare quelli disattivati ma che possono essere riattivati; proporre la costruzione e l'apertura al traffico di nuovi scali. La disposizione prevede che i relativi

investimenti siano inseriti nell'ambito del contratto di programma stipulato tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società concessionaria RFI; fino ad allora i terminal e gli scali esistenti manterranno la loro destinazione d'uso al servizio del trasporto ferroviario delle merci.

In proposito, ricorda che il contratto di programma con RFI, parte investimenti, 2012-2016, risulta ancora in fase di predisposizione: è stato infatti siglato tra RFI e il Ministero il 12 marzo 2013, ma deve proseguire il suo iter procedurale presso il CIPE.

L'articolo 5 disciplina la materia dei raccordi ferroviari, prevedendo che i rapporti tra i gestori dei raccordi ferroviari privati e la società concessionaria siano regolati da un contratto di esercizio di raccordo, le cui clausole sono approvate dal Comitato. Osserva che i raccordi sono impianti privati che collegano stabilimenti industriali o aree commerciali alla rete ferroviaria mediante un binario allacciato, di norma, a un binario secondario in una stazione. I raccordi industriali contribuiscono a convogliare su ferrovia quasi il 40 per cento del volume complessivo delle merci trasportate. Specifici schemi negoziali per la costruzione e la gestione dei raccordi regolano rapporti tra RFI e i soggetti imprenditoriali richiedenti, sulla base delle norme in materia di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e di quelle per la sicurezza dell'esercizio ferroviario. L'articolo 5 prevede poi l'obbligo della società concessionaria, di servire fino al 31 dicembre 2020 i raccordi anche non economicamente in equilibrio. La società concessionaria è inoltre obbligata a concedere il raccordo alla rete, se questo non compromette lo svolgimento e la sicurezza dell'esercizio ferroviario, nonché l'estensione futura degli impianti ferroviari e se ne è comprovata la necessità. Non può però imporre condizioni inadeguate per la concessione del raccordo. Per le modalità di concessione si rinvia ad apposito regolamento, sentito il Comitato.

L'articolo 6 prevede che il contratto di programma tra Stato e concessionario della Rete ferroviaria (cioè la società RFI

Spa) debba indicare gli investimenti che il concessionario deve effettuare sulla rete sia per l'eliminazione delle disomogeneità esistenti sia per la sicurezza della circolazione con particolare riferimento a: sistemi di protezione della marcia del treno; portali diagnostici; merci pericolose; elettrificazione della rete; adeguamento portate assiali delle merci agli standard più evoluti; pese dinamiche; rilevatori di temperatura delle boccole.

L'articolo 7 istituisce il consorzio nazionale TRACI, con la funzione di svolgere il soccorso e il rimorchio dei carri ferroviari da e per le officine nazionali o europee. Le tariffe applicate dal consorzio sono approvate annualmente dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Comitato istituito dall'articolo 2 (comma 1); le modalità di funzionamento del consorzio sono stabilite entro centoventi giorni dall'entrata in vigore della legge con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (comma 4); l'iscrizione al consorzio è obbligatoria per i detentori di carri ferroviari circolanti sulla rete ferroviaria nazionale (comma 2) e il finanziamento del consorzio avviene attraverso rideterminazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria (comma 3).

Con riferimento a tale ultimo aspetto, ricordo che il decreto-legge n. 69 del 2013 (cosiddetto « decreto del fare »), all'articolo 24, ha stabilito che il canone deve essere individuato in autonomia dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria e quindi approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, superando la disciplina precedente che prevedeva un'intesa tra gestore e Ministero. Osserva che la disposizione in commento andrebbe quindi coordinata con tale modifica normativa. La manutenzione dei carri ferroviari è ritenuta dalla disposizione servizio d'interesse generale per garantire la sicurezza della circolazione sulla rete nel rispetto del regolamento (UE) n. 445/2011 (che ha stabilito sistema di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione di carri merci).

Gli articoli 8 e 9 introducono contributi per l'adeguamento tecnologico dei carri ferroviari per il conseguimento degli standard di sicurezza previsti dalla normativa europea, nonché incentivi per la riduzione dell'inquinamento, premiando le aziende che, garantendo un quantitativo minimo di traffico ferroviario, riducono le emissioni di anidride carbonica nell'atmosfera, secondo i calcoli che saranno effettuati dal Comitato tecnico emissioni gas serra di cui alla deliberazione del CIPE n. 16/2009 dell'8 maggio 2009. In particolare, l'articolo 8 autorizza (comma 1) il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ad utilizzare le risorse individuate dalla clausola di copertura del provvedimento di cui all'articolo 12 (150 milioni di euro stimati per il triennio 2014-2016 a valere sul fondo per l'attuazione del protocollo di Kyoto) per favorire lo sviluppo tecnologico necessario per il raggiungimento dell'interoperabilità tra i mezzi ferroviari circolanti nell'Unione europea, stabilita dalla direttiva 2008/57/CE e dal decreto legislativo n. 191/2010 (con riferimento specifico alla soddisfazione delle specifiche tecniche di interoperabilità individuate da tali provvedimenti). Ai sensi del comma 2, per beneficiare di tali risorse i carri ferroviari devono risultare iscritti, alla data del 31 dicembre 2012 nel registro di immatricolazione nazionale previsto dall'articolo 33 del decreto legislativo n. 191 del 2010 oppure nel registro di immatricolazione tenuto da Trenitalia Spa oppure in un registro nazionale di un altro Stato membro dell'Unione, purché i carri ferroviari in questione risultino circolanti in Italia da almeno tre anni. Si prevede infine, al comma 3, che il contributo sia comunque pari al 30 per cento dell'investimento per l'intervento di adeguamento fonico previsto in attuazione della decisione 2011/229/UE che ha individuato la specifica tecnica di interoperabilità del sottosistema « Materiale rotabile – rumore ». L'investimento deve essere effettuato, pena la decadenza dal contributo, presso officine certificate ai sensi del regolamento (UE) n. 445/2011 (e non 445/2012 come erroneamente indicato dal testo).

In base a quanto stabilito dal successivo comma 3 dell'articolo 9 le modalità di attuazione per l'erogazione del contributo saranno stabilite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della legge. Nella formulazione dell'articolo 8 potrebbe peraltro essere espressamente precisato che la decadenza dai contributi nel caso non ci si sia rivolti ad officine certificate si riferisce ai contributi per l'adeguamento fonico previsti dal comma 3, e non a tutti i contributi stabiliti dall'articolo medesimo.

L'articolo 9 prevede: 1) la fissazione da parte del Comitato tecnico emissioni gas serra delle misure limite di CO₂ producibile per trasportare per un chilometro venti tonnellate di merce con un veicolo autoarticolato EURO5 e con un treno completo (comma 1); 2) il riconoscimento di un contributo massimo di quindici centesimi per ogni chilogrammo di anidride carbonica risparmiato rispetto a tali valori limite dalle imprese utenti di servizi di trasporto ferroviario merci che nel 2014 e nel biennio successivo mantengono un volume di traffico sulla rete nazionale almeno pari all'80 per cento di quello effettuato nell'anno precedente (comma 2); 3) la previsione che, in caso di concorrenza con altri interventi dell'Unione europea, la contribuzione complessiva non può comunque superare il 30 per cento del costo sostenuto (comma 3); 4) l'attribuzione della definizione delle disposizioni attuative per l'erogazione dei contributi a un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanarsi entro centoventi giorni dall'entrata in vigore della legge, nel rispetto delle risorse stanziolate dall'articolo 13 (150 milioni di euro stimati per il triennio 2014-2016 a valere sul fondo per l'attuazione del protocollo di Kyoto) (comma 3); 5) la previsione che il governo possa prevedere, sulla base dei risultati e su proposta del comitato permanente per il trasporto ferroviario delle merci, analoghe misure di incentivazione per il triennio 2017-2019 (comma 4);

In proposito ricorda che il Comitato tecnico emissioni gas serra è stato ricosti-

tuito con la delibera CIPE 16/2009, e svolge compiti di monitoraggio sul piano di azione nazionale per la riduzione dei livelli di emissione di gas a effetto serra, aggiornato dalla delibera 17/2013. Segnalo peraltro che in base a tale aggiornamento nel 2012 la distanza delle emissioni nazionali dall'obiettivo di Kyoto non ha superato le 11 megatonnellate di anidride carbonica equivalente.

L'articolo 10 introduce l'obbligo dell'utilizzo della modalità ferroviaria per il trasporto delle materie pericolose su distanze superiori a 200 chilometri, con esclusione del trasporto per il consumo al dettaglio. Non si dà luogo all'obbligo anche nel caso in cui gli scali di carico e di scarico si trovino rispettivamente a una distanza dal luogo di origine e da quello di destinazione delle merci complessivamente superiore al 50 per cento del percorso ferroviario da compiere.

La definizione di « merci pericolose » è ricavata dall'allegato al regolamento per il trasporto internazionale ferroviario di materie pericolose, di cui all'appendice C del protocollo recante modifica della Convenzione relativa ai trasporti internazionali ferroviari di Berna del 1980, protocollo fatto a Vilnius nel 1999.

In proposito, segnala che il disegno di legge di autorizzazione alla ratifica ed esecuzione del protocollo è stato approvato dal Consiglio dei ministri nella riunione del 31 gennaio 2014; il disegno di legge è stato trasmesso al Senato (S. 1336) dove non è ancora iniziato l'esame.

L'articolo 11 prevede che nei percorsi degli istituti tecnici afferenti all'indirizzo « Trasporti e logistica » debba essere inserito l'insegnamento obbligatorio dei contenuti delle convenzioni internazionali che disciplinano il trasporto ferroviario. In particolare, i contenuti da insegnare riguardano la sicurezza, la manutenzione del materiale rotabile e della rete, il trasporto delle materie pericolose, la misurazione dell'inquinamento e la nozione di trasporto combinato. Al fine indicato, si prevede l'intervento di un decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dell'istruzione, dell'università

e della ricerca, che integri il decreto del Presidente della Repubblica 88/2010, con il quale si è proceduto al riordino degli istituti tecnici.

In proposito, giudica opportuno esplicitare se si intenda prevedere una nuova, autonoma, disciplina di insegnamento, ovvero se quanto previsto debba costituire un contenuto dell'insegnamento di « Diritto ed economia », già inserito nel quadro orario dell'indirizzo « Trasporti e logistica ».

L'articolo 12 reca la copertura finanziaria degli oneri derivanti dall'attuazione della legge e stimati in 150 milioni di euro per il triennio 2014-16, di cui 120 milioni di euro per l'attuazione degli articoli 8 e 9 e 30 milioni per l'attuazione degli articoli 4, 5 e 6. A tali oneri si prevede di far fronte con l'utilizzazione delle risorse del Fondo rotativo per l'attuazione del Protocollo di Kyoto, istituito presso la Cassa depositi e prestiti dall'articolo 1, comma 1110, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, (legge finanziaria 2007) con una dotazione di 200 milioni di euro per ciascuno degli anni del triennio 2007-2009.

In proposito, ricorda che l'articolo 57 del decreto-legge n. 83 del 2012, attuato con la circolare n. 5505 del 18 gennaio 2013, è intervenuto sulla destinazione delle risorse del Fondo per il finanziamento delle misure finalizzate all'attuazione del Protocollo, per un verso, modificando il novero dei settori in cui operano i soggetti destinatari delle risorse medesime e, per l'altro, prevedendo che i finanziamenti siano destinati a progetti che devono prevedere l'assunzione a tempo indeterminato di persone con età non superiore a trentacinque anni (nel caso di assunzioni superiori a tre unità, almeno un terzo dei posti è riservato a giovani laureati con età non superiore a 28 anni). Quanto ai soggetti destinatari delle risorse si tratta, principalmente, di soggetti operanti in settori riconducibili alla cosiddetta *green economy* (ricerca, sviluppo e produzione di biocarburanti, mediante bioraffinerie, installazione di tecnologie nel « solare », nelle biomasse e nella geotermia tanto per citarne alcuni) ed in settori relativi alla protezione del territorio e alla prevenzione

dei rischi idrogeologico e sismico. Una quota di risorse fino ad un massimo di 70 milioni di euro è destinata – secondo quanto prevede l'articolo 1, comma 8, del decreto-legge 129/2012 – agli interventi di ambientalizzazione e riqualificazione compresi nell'area definita del Sito di interesse nazionale di Taranto.

Osserva che in ogni caso, naturalmente, la copertura finanziaria dovrà essere verificata sulla base delle effettive disponibilità di bilancio al momento dell'approvazione del testo in esame.

In considerazione dei rilevanti profili tecnici interessati dal provvedimento, invita la Commissione a valutare l'opportunità di procedere allo svolgimento di un ciclo di audizioni dei soggetti operanti nel settore e delle associazioni che li rappresentano, anche al fine di raccogliere ogni suggerimento utile per migliorare, precisare ed integrare la formulazione del testo in esame.

Si riserva infine di svolgere in una successiva seduta considerazioni di ordine più generale sulle motivazioni e le finalità della proposta di legge in oggetto.

Ivan CATALANO, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.15.

COMITATO RISTRETTO

Mercoledì 9 aprile 2014.

Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

C. 731 Velo ed altri e C. 1588 Governo.

Il Comitato ristretto si è riunito dalle 14.45 alle 15.45.

AVVERTENZA

I seguenti punti all'ordine del giorno non sono stati trattati:

SEDE REFERENTE

Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di semplificazione delle azioni di contrasto dell'evasione dell'obbligo di assicurazione dei veicoli, per favorire la circolazione dei carrelli elevatori e per contrastare le esportazioni irregolari di veicoli da demolire e le fittizie immatricolazioni di veicoli all'estero.

C. 1512 Meta ed altri.

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI