

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

19.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 2 FEBBRAIO 2012

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARIO VALDUCCI

INDICE

	PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:	
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	3
Audizione del Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, dottor Mario Ciaccia, sull'attuale situazione dell'autotrasporto (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):	
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	3, 7, 8
Biasotti Sandro (PdL)	8
Ciaccia Mario, <i>Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>	3, 8
Velo Silvia (PD)	7

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Popolo della Libertà: PdL; Partito Democratico: PD; Lega Nord Padania: LNP; Unione di Centro per il Terzo Polo: UdCpTP; Futuro e Libertà per il Terzo Polo: FLpTP; Popolo e Territorio (Noi Sud-Libertà ed Autonomia, Popolari d'Italia Domani-PID, Movimento di Responsabilità Nazionale-MRN, Azione Popolare, Alleanza di Centro-AdC, La Discussione): PT; Italia dei Valori: IdV; Misto: Misto; Misto-Alleanza per l'Italia: Misto-ApI; Misto-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MpA-Sud; Misto-Liberal Democratici-MAIE: Misto-LD-MAIE; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.ling.; Misto-Repubblicani-Azionisti: Misto-R-A; Misto-Noi per il Partito del Sud Lega Sud Ausonia: Misto-NPSud; Misto-FareItalia per la Costituente Popolare: Misto-FCP; Misto-Liberali per l'Italia-PLI: Misto-LI-PLI; Misto-Grande Sud-PPA: Misto-G.Sud-PPA.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 14,05.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso, la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Audizione del Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, dottor Mario Ciaccia, sull'attuale situazione dell'autotrasporto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2 del regolamento, del Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, dottor Mario Ciaccia, sull'attuale situazione dell'autotrasporto.

Do la parola al Viceministro Ciaccia per lo svolgimento della relazione.

MARIO CIACCIA, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor presidente, onorevoli deputati, sono qui per informarvi, in maniera direi maniacalmente puntuale, su una vicenda che ha generato molte perplessità circa un momento particolarmente difficile dell'economia, in un settore che riteniamo con convinzione essere vitale per l'economia del Paese.

Il Governo — e io me ne sono interessato personalmente sin dal suo insediamento — ha attuato senza soluzione di continuità le azioni e gli impegni già assunti dal Governo

precedente, proseguendo anche il confronto con tutte le associazioni di categoria. Incontrando queste associazioni, il Governo ha constatato la grande aspettativa di responsabilità che accomuna tutti noi nell'affrontare l'attuale e nota situazione di crisi, e per questo ha assunto numerosi impegni sulla base delle richieste che sono state presentate.

A questi impegni, come sapete, sono seguite azioni poste in essere sia con il decreto-legge n. 1 del 2012, cosiddetto « cresci Italia », sia con il decreto-legge in materia di semplificazioni, sia attraverso — quando necessario e laddove possibile — l'azione amministrativa.

Sono, quindi, in via di soluzione, per quanto concretamente possibile nell'ambito dei poteri del Governo, tutte le principali problematiche evidenziate: gli aumenti del costo del gasolio e delle assicurazioni rispetto ai costi minimi di esercizio previsti dall'articolo 83-*bis* della legge n. 133 del 2008 e relativa semplificazione normativa; l'attivazione delle misure sanzionatorie per gli autotrasportatori irregolari e i loro committenti; il tema della professionalizzazione del settore e degli interventi finanziari, che non è da trascurare.

Come ho già detto, tutte le associazioni maggiormente rappresentative del settore dell'autotrasporto hanno preso atto — in questa sede glielo riconosco — in maniera responsabile degli impegni del Governo e rinunciato ad azioni di protesta.

In Sicilia, come sapete, c'è un'associazione autonoma — l'Associazione imprese autotrasportatori siciliani — che, invece, ha portato avanti il fermo dell'autotrasporto nella settimana dal 16 al 20 gennaio scorso, accompagnato da quelle diffuse azioni di blocco, vandalismo e così via, che avete avuto modo di rilevare attraverso gli organi

di stampa e i mezzi televisivi. Tra l'altro, queste azioni sono diventate, per così dire, un « minestrone » in quanto vi hanno preso parte i soggetti più disparati come agricoltori, contadini, pescatori e via dicendo.

Questa stessa situazione, sia pure in misura ridotta rispetto a quella siciliana, si è verificata dal 23 al 27 gennaio scorso sulla penisola, a causa di azioni poste in essere da imprese aderenti a un'unica associazione, Trasportounito — peraltro, non particolarmente rappresentativa del settore — che ha confermato le agitazioni.

In queste ultime occasioni, in relazione all'azione di blocco a cui hanno dovuto sottostare le imprese di autotrasporto e tutta la committenza, a causa dei comportamenti illeciti e degli atti vandalici verificatisi, è stata immediatamente interessata la Commissione di garanzia dell'attuazione della legge sullo sciopero, affinché procedesse a valutare le sanzioni da erogare all'organizzazione.

Trasportounito ha tenuto conto che il codice di autoregolamentazione, nel settore del trasporto merci, dispone che la protesta « non deve prevedere l'effettuazione di blocchi stradali o di iniziative già sancite e sanzionate dal codice della strada in materia di circolazione stradale ».

Anche il Ministero dell'interno, naturalmente, è stato subito informato ed è intervenuto emanando apposita direttiva alle prefetture affinché fosse assicurato, con il massimo della fermezza, il rispetto delle regole per contrastare eventuali forme di illegalità.

Sono dunque intervenute le forze di polizia e risulta che sono stati effettuati diversi arresti tra i manifestanti che bloccavano la circolazione dei veicoli pesanti e, in tali occasioni, è stata attestata la partecipazione alle azioni di blocco di molti soggetti del tutto estranei al mondo dell'autotrasporto.

Il Governo ha reso noto, naturalmente sotto la propria responsabile attenzione, anche il fermo, preannunciato ancora una volta da Trasportounito per la settimana dal 6 al 10 febbraio, per il settore di trasporto auto, ovvero delle bisarche. Anche in questo caso, gli autotrasportatori

che intendono lavorare, unitamente all'industria dell'auto, hanno chiesto l'intervento delle forze dell'ordine per evitare atti di vandalismo e di minaccia, e danni ai veicoli e alle auto trasportate; si condivide, dunque, la necessità di attivare ogni possibile strumento per irrogare sanzioni a chiunque violi la legge.

Un elemento importante, al di là delle manifestazioni di protesta a cui partecipa un'assoluta minoranza delle imprese di autotrasporto, sono le risposte concrete che il Governo ha fornito sulle problematiche del settore che sta subendo ripercussioni particolarmente gravose a causa della pesante crisi economica e finanziaria in atto.

Tra le problematiche abbiamo l'aumento del costo del gasolio con il recupero di accisa per l'anno 2011 e anticipazione sul primo trimestre del 2012. A tal proposito, i tempi degli adempimenti burocratici necessari per il rimborso per il 2011 delle accise del gasolio sono stati accelerati il più possibile e ridotti notevolmente rispetto agli anni scorsi, e quindi la delibera dell'Agenzia delle dogane è stata emanata già il 4 gennaio scorso; pertanto, le imprese di trasporto possono presentare domanda per procedere alla compensazione, alla prima scadenza utile.

A tale riguardo, ricordo che per il 2011 i rimborsi delle accise ammontavano a 400 milioni di euro mentre, considerati gli incrementi di accisa, per il 2012 è previsto un fabbisogno di 1.500 milioni, il cui stanziamento, peraltro, è già previsto nel bilancio dello Stato.

L'importo delle accise da rimborsare nel 2012 è stato stimato mediamente in circa 7.000 euro per ogni veicolo pesante; per questo motivo è stata definita con il Ministero dell'economia e delle finanze la norma necessaria per consentire, a partire dal 2012, il rimborso su base trimestrale anziché annuale. Inoltre, la norma è stata inserita nel decreto-legge n. 1 del 2012, cosiddetto « cresci Italia », all'articolo 61, tenendo conto dell'esigenza di superare il problema del limite dei 250.000 euro annui, che attualmente è previsto per le compensazioni.

Per quanto riguarda il tema dell'articolo 83-*bis* della legge n. 133 del 2008, cioè i costi minimi di esercizio, il Governo ha confermato, anche in questo caso, di condividere la necessità di consentire agli autotrasportatori il riconoscimento dei costi minimi di esercizio, come già previsto dalle vigenti disposizioni. Pertanto, il Governo si impegna a mantenere in vita la disciplina sui cosiddetti costi minimi di esercizio, al fine di salvaguardare l'interesse primario della sicurezza della circolazione e la regolarità del mercato, tenendo presente i problemi derivanti al settore dell'autotrasporto dall'eccessiva parcellizzazione dell'offerta e dalla polverizzazione delle imprese, cui consegue la presenza in Italia di poche imprese strutturate e un rilevante numero di imprese monoveicolari, tra le quali spesso la concorrenza non appare improntata al rispetto dei criteri cui ho fatto cenno.

Comunque, considerato il preoccupante inasprirsi del confronto con la committenza, è stato attivato un confronto tecnico fra tutti i soggetti interessati, finalizzato a una semplificazione della norma, che ne renda più praticabile l'applicazione.

Nel frattempo è stato definito con i ministeri interessati — che, come sapete, sono i ministeri della giustizia, dell'economia e finanze, e dello sviluppo economico — l'iter per il tempestivo perfezionamento del decreto che disciplina le procedure per l'applicazione delle sanzioni previste dalla norma, già firmato da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Circa la concreta operatività delle norme, al termine del 2011 è stata anche emanata una circolare della Polizia stradale volta all'analisi del rischio nei controlli sulla filiera del trasporto, e di conseguenza all'attivazione di verifiche da parte della Guardia di finanza. Si tenga presente, in questo quadro, che attualmente il citato articolo 83-*bis* prevede il pagamento per l'intera filiera entro sessanta giorni con pesanti sanzioni — e non solo pecuniarie — in caso di ritardato pagamento.

Va evidenziato, anche in ordine al rimborso all'autotrasportatore per i tempi di

attesa al carico e allo scarico, che le norme vigenti sin dal maggio 2011 già prevedono che il committente paghi i ritardi in forma di indennizzo all'autotrasportatore senza aggravii per lo stesso.

Non si dimentichi poi l'abbattimento dei costi autostradali. Com'è noto, gli autotrasportatori godono già di misure di riduzione dei pedaggi autostradali. Nel 2011 sono stati messi a disposizione dallo Stato 130 milioni di euro, e per il 2012, ai fini della riduzione dei pedaggi, oltre ai circa 70 milioni di euro previsti in bilancio, è in corso l'assegnazione di ulteriori risorse per più di 100 milioni di euro. I rimborsi sono effettuati a cura del Comitato centrale per l'Albo nazionale degli autotrasportatori, come previsto dalla disciplina vigente.

Cito inoltre il tema degli ecobonus, gli incentivi agli autotrasportatori per l'utilizzo delle vie del mare. Si condivide l'esigenza di garantire le risorse per la proroga dell'incentivo agli autotrasportatori per l'utilizzo delle vie del mare di cui al decreto del Presidente della Repubblica 11 aprile 2006 n. 205, a valere sui viaggi effettuati nell'anno 2011 su rotta marittima in alternativa alla strada. A questo scopo, è in corso di assegnazione l'importo di 30 milioni di euro a valere sulle risorse stanziata a favore del settore dell'autotrasporto per il 2012.

Lo stanziamento da assegnare a favore dell'ecobonus è stato definito con l'intesa di tutte le associazioni nazionali dell'autotrasporto, in linea con quanto già stanziato per l'anno precedente. È chiaro, tuttavia, che siamo in attesa dell'autorizzazione della Commissione europea perché possa darsi prosecuzione al regime di sovvenzioni in parola. L'importo è infatti calibrato anche in base all'esigenza di acquisire questa autorizzazione in tempi rapidi, proprio in vista dell'attivazione di un incentivo europeo per l'utilizzo delle vie del mare.

Si è inoltre affrontato anche il tema di ulteriori interventi a favore del settore. Per questo motivo, il Governo ha mantenuto intatte le risorse previste per il settore per il 2012, pari a 400 milioni di euro. A questo

proposito, comunico alla Commissione che il decreto interministeriale di riparto dei fondi per l'autotrasporto previsto dalla legge di stabilità 2012 è già stato firmato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ed ho motivo di ritenere che sarà perfezionato con tempestività.

Oltre agli interventi di cui ho parlato — ecobonus, riduzione dei pedaggi autostradali, utilizzo di 26,4 milioni di euro a copertura degli oneri finanziari derivanti dall'anticipo del rimborso delle accise — la ripartizione dei conti considera anche le intese intercorse con le associazioni. Si prevedono pertanto misure di riduzione dei costi di lavoro, prosecuzione della riduzione sperimentale dei premi INAIL, interventi di formazione professionale, sgravi destinati al contributo al servizio sanitario nazionale sui premi di assicurazione per la responsabilità civile per danni derivanti dalla circolazione di veicoli a motore adibiti al trasporto merci, nonché per la deduzione forfetaria di spese non documentate per gli autotrasportatori monoveicolari.

Quanto ai premi assicurativi per RCA per veicoli industriali, il Governo è intervenuto sia con una richiesta all'ANIA (Associazione nazionale fra le imprese assicuratrici) per attivare una verifica sulla situazione di aumento generalizzato dei premi assicurativi RCA, sia con una segnalazione all'Antitrust affinché attivi una verifica sull'eventuale esistenza di intese, o comunque di operazioni restrittive della concorrenza tra compagnie di assicurazione.

Nel decreto-legge «cresci-Italia» del 24 gennaio 2012, inoltre, sono state incluse importanti norme per contrastare le frodi assicurative e disposizioni sui risarcimenti, la previsione di sconto per chi installa apparecchiature di controllo (la cosiddetta «scatola nera»), nonché la previsione del confronto delle tariffe, che obbliga gli intermediari assicurativi a informare il cliente sulle tariffe e le condizioni offerte da almeno tre compagnie assicurative non appartenenti ai medesimi gruppi. Naturalmente queste misure sono finalizzate a

una riduzione dei premi assicurativi, e in questa ottica il Governo segue il settore con la massima attenzione.

Vi è poi l'accesso alla professione. Con l'attuazione del regolamento comunitario n. 107/2009, che mira a garantire la regolarità e la professionalizzazione del settore, il Governo è disponibile a riesaminare e approfondire la questione con riferimento all'ambito di applicazione del settore dei trasporti, anche alla luce di quanto previsto da altri Paesi europei.

Si sono inoltre intrapresi approfondimenti presso il Ministero dello sviluppo economico con l'ABI (Associazione bancaria italiana) circa la concreta applicazione del regolamento comunitario che prevede specifici requisiti di capacità finanziaria. Nel decreto-legge semplificazioni approvato venerdì scorso, è già stata inserita una prima norma in materia che prevede procedure semplificate per chi deve sostenere l'esame ed è già in possesso di un titolo di studio superiore, ad esempio l'esenzione dall'esame di capacità professionale in caso di esperienza decennale e la possibilità di corsi di formazione periodici.

Si ricorda poi il tema del calendario dei divieti di circolazione per i veicoli pesanti, nel quale il Governo ha recepito le proposte avanzate all'unanimità da tutte le associazioni dell'autotrasporto e della committenza del settore. Nel decreto-legge sulle semplificazioni è stata inserita una modifica del regolamento attuativo del codice della strada, che definisce i divieti di circolazione dei veicoli pesanti tenendo conto delle prioritarie esigenze di sicurezza e, al tempo stesso, della necessità di assicurare e accrescere la produttività. Questa norma consentirà in futuro una più equilibrata definizione dei divieti di circolazione per i veicoli pesanti, in conformità a quanto avviene già in altri Paesi europei.

Un ultimo tema è rappresentato dalle misure di semplificazione ulteriori per i controlli sui tachigrafi. Anche in questo caso il Governo è intervenuto semplificando la disciplina sui controlli tecnici degli strumenti montati sui veicoli pesanti per la verifica del rispetto dei tempi di guida e di riposo. Nel decreto-legge sulle

semplificazioni, infatti, i controlli metrici sui tachigrafi non saranno più annuali — com'è stato sino a oggi — ma biennali.

La nuova norma riduce gli oneri a carico delle imprese e, nell'allinearsi anche in questo caso alla normativa europea, garantisce l'armonizzazione dei requisiti di esercizio tra imprese italiane e comunitarie, pone tutte le imprese sullo stesso piano sotto il profilo dei costi sostenuti per la manutenzione delle apparecchiature di bordo, e riequilibra le condizioni di concorrenza.

Presidente, io avrei terminato.

PRESIDENTE. Ringrazio il Viceministro Ciaccia. Nel ricordare che alle 14,30 riprendono i lavori dell'Assemblea, do la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

SILVIA VELO. Cercherò di essere rapida. Innanzitutto, anch'io condivido il giudizio espresso dal Ministro sulla tempestività dell'azione di questo Governo. Come Partito democratico abbiamo espresso la nostra condanna al fermo attuato in un momento così delicato, all'indomani dell'insediamento di un Governo che si è attivato subito per mettere in pratica alcuni provvedimenti attesi da tempo dagli autotrasportatori, che avevano appena visto la luce. Non vi ritornerò giacché li ha già citati il Vice Ministro Ciaccia, e procederò piuttosto col segnalare alcuni punti che, a mio avviso, varrebbe la pena di provare a correggere. Noi stessi ci attiveremo con appositi emendamenti.

Apprezzo il rimborso trimestrale delle accise, ma forse sarebbe il caso di escludere la tassatività della richiesta a tre mesi. Se una piccola azienda deve chiedere il rimborso di cifre basse oppure si scorda di chiedere il rimborso, questa incombenza tassativa a tre mesi può rappresentare un danno. Sto lavorando alla predisposizione di un emendamento a questo riguardo, dunque pongo subito la questione al Governo.

Per quanto riguarda l'accesso alla professione, la semplificazione dei corsi è un buon risultato, ma dobbiamo valutare in-

sieme la congruità della semplificazione con la sicurezza e la legalità. Infatti, innalzare i requisiti professionali da 1,5 tonnellate a 3,5 tonnellate può aprire la strada a una giungla, ossia alla concorrenza sleale da parte di altri Paesi. Insomma, chi conosce il settore sa bene cosa significa. È preferibile prevedere un percorso più semplice, come previsto nel decreto-legge sulle semplificazioni, ma riportando i requisiti a 1,5 tonnellate.

Sulla questione dei tachigrafi e sulla possibilità di una semplificazione dei controlli per renderli meno onerosi, teniamo conto che c'è un problema di manomissione dei tachigrafi, che sono appunto tra gli strumenti elettronici più manomessi in assoluto, forse dopo i CD. I tachigrafi, dunque, costituiscono un'incombenza ma forse non risolvono i problemi. Poiché ci sono altre tecnologie disponibili valutiamo la possibilità di utilizzarle.

Il tema su cui mi soffermo — e chiedo scusa per la semplificazione eccessiva — con maggiore puntualità riguarda la situazione strutturale del settore. Da una parte, siamo di fronte a un settore che costituisce un onere rilevante per il bilancio dello Stato: 700 milioni di euro all'anno saltano agli occhi di tutti. Queste risorse, nella maggior parte dei casi, entrano nelle tasche degli autotrasportatori e ne escono allo stesso modo, poiché servono per pagare servizi troppo onerosi (che poi citerò) di cui gli autotrasformatori sono obbligati a usufruire e perché spesso compensano le continue riduzioni del prezzo del servizio, quindi vanno nella tasca della committenza.

È un'ottima scelta che si costituisca un tavolo che verifichi l'applicazione dell'articolo 83-*bis* sui costi minimi di sicurezza. Ho sempre detto al precedente Governo che se si tratta di costi minimi di sicurezza — come debbono essere, e non possono essere altro — e non di tariffe, non possono essere oggetto di trattativa tra le parti, ma debbono essere stabiliti dal Governo sulla base di parametri oggettivi che sono i costi fissi dell'autotrasporto (benzina, costo del lavoro, ammortamenti, pedaggi, assicurazione eccetera). È necessario individuare un meccanismo per cui

non sia l'autotrasportatore costretto a denunciare, perché probabilmente, talvolta, nei rapporti di forza squilibrati, questo non avviene.

Inoltre, dobbiamo considerare il discorso dei costi strutturali. Noi dobbiamo consentire agli autotrasportatori di non aver più bisogno di quei 700 milioni di euro di contributi. Pertanto, il primo tema è quello dei pedaggi autostradali. L'intervento che il Vice Ministro ha citato sui pedaggi deve essere trasformato in un intervento strutturale che li riduca. Noi siamo in presenza di concessioni autostradali rinnovate per trent'anni senza gara nel 2008, che consentono aumenti automatici o quasi dei pedaggi, a partire dall'aumento del 5 per cento avvenuto a gennaio scorso.

L'Authority deve vigilare anche sui pedaggi. Non basta, come è scritto nei provvedimenti, che si riveda il sistema di calcolo dei pedaggi per le concessioni nuove, perché quelle a trent'anni sono troppo lontane. Non c'è un altro contratto stabilito per legge, se non quello con i concessionari autostradali.

Pertanto, occorre verificare, anche per le concessioni in essere, salvaguardando gli equilibri, la possibilità di introdurre un nuovo sistema dei calcoli — si parla di *price cap* — dei pedaggi che porti a una riduzione degli stessi. Diversamente si tratta di un costo aggiuntivo per lo Stato.

Quanto alle assicurazioni — una parte dei rimborsi è destinata ai premi INAIL — le misure contenute nei provvedimenti, a nostro avviso, non sono sufficienti, perché bisogna prevedere l'offerta da parte di agenti plurimandatari di prodotti assicurativi in concorrenza tra di loro, dando al cliente la possibilità di scegliere il prodotto più conveniente. Stabilire che ogni agente alla propria offerta deve affiancarne un'altra francamente non è sufficiente.

Le stesse misure di liberalizzazione vanno assunte per il gasolio, anche in que-

sto caso prevedendo che si possano vendere più prodotti. In questo senso, se si fa un intervento più strutturale si determina un risparmio per lo Stato e si rende quel settore veramente autosufficiente e competitivo, e non assistito com'è stato fino ad oggi.

SANDRO BIASOTTI. Signor presidente, poiché ci hanno già chiamato dall'Assemblea e poiché il tema che stiamo affrontando è particolarmente importante, chiederei di incontrare nuovamente il Viceministro.

PRESIDENTE. Personalmente mi lamenterò in Assemblea con il Presidente Fini circa il fatto che la Commissione non ha mai tempo per lavorare. Le chiedo scusa, Viceministro Ciaccia, ma sono costretto a sospendere la seduta. Dunque le chiedo se, compatibilmente con la sua agenda, la prossima settimana o quella successiva potrà proseguire l'audizione.

MARIO CIACCIA, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Va bene, signor presidente. In quella sede avrò modo di aggiornarvi anche sullo stato dell'arte dei decreti che in parte sono stati firmati e necessitano delle firme di altri colleghi.

PRESIDENTE. Nel ringraziare il Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, dottor Mario Ciaccia, rinvio il seguito dell'audizione ad altra seduta.

La seduta termina alle 14,35.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VALENTINO FRANCONI

*Licenziato per la stampa
il 15 novembre 2012.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

