

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MICHELE POMPEO META

La seduta comincia alle 14,10.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata, oltre che mediante l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso, anche attraverso la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

Audizione del ministro dei trasporti, professor Alessandro Bianchi, sugli indirizzi del Governo in materia di trasporti.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, l'audizione del ministro dei trasporti, professor Alessandro Bianchi, sugli indirizzi del Governo in materia di trasporti. Salutiamo il signor ministro, che viene a trovarci per la seconda volta.

Ritenevamo di poter ascoltare, nella seduta odierna, oltre alla relazione del ministro Bianchi, anche gli interventi e le domande dei commissari. Tuttavia, l'organizzazione dei lavori dell'Assemblea non ce lo consente: alle ore 15, infatti, il ministro Padoa-Schioppa illustrerà le direttrici del Governo in materia di finanziaria.

Naturalmente, tutti i commissari hanno grande interesse ad essere presenti in aula. Pertanto, al fine di soddisfare tale esigenza, nonché di consentire la prevista riunione dell'ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, ri-

tengo che nella seduta odierna possa aver luogo la sola relazione del ministro dei trasporti. Rinvierei quindi ad una successiva seduta gli interventi dei deputati e la replica dello stesso ministro.

Do la parola all'onorevole Floresta, che chiede di intervenire sull'ordine dei lavori.

ILARIO FLORESTA. Signor presidente, prendo atto della decisione dei capigruppo, tuttavia ritengo che qualunque audizione abbia come scopo principale quello di interloquire e di avviare un dialogo fra le parti. Ci va bene, dunque, il « compito » del signor ministro, che ci dirà quello che intende fare, ma noi vogliamo ribadire - come abbiamo fatto, a suo tempo, con l'allora ministro Burlando: debbo, tra l'altro, osservare che per il tramite di quell'audizione si ottennero dei risultati assolutamente positivi, specialmente per il Mezzogiorno - la necessità di un confronto.

È importante, dunque, quello che dice il ministro, ma è importantissimo che, al più presto, si svolga un'audizione per permettere ad ognuno dei commissari di esprimere le proprie posizioni, e noi del Mezzogiorno ne abbiamo particolarmente bisogno.

PRESIDENTE. Onorevole Floresta, le sue esigenze erano contenute nella mia proposta. Oggi ascolteremo la relazione del ministro Bianchi e, nelle prossime sedute - quanto prima -, sulla stessa relazione torneremo a discutere, dando la parola a tutti i commissari che la richiederanno. Il ministro Bianchi sarà presente, in quell'occasione, per rispondere alle vostre domande.

Mi sembra che le esigenze poste da alcuni colleghi siano condivisibili. Anch'io

alle ore 15 desidero essere in aula per ascoltare il titolare del Dicastero dell'economia e delle finanze.

Ringrazio il ministro, che peraltro non solo viene ad illustrarci gli indirizzi generali del Governo in materia di trasporti, ma anche — credo — ad anticiparci alcuni contenuti della legge finanziaria.

Do la parola al ministro Bianchi.

ALESSANDRO BIANCHI, *Ministro dei trasporti*. Grazie a lei, signor presidente, e a tutti i commissari. Ho pensato che la cosa più utile da fare, ai fini dei lavori di questa Commissione, sia dare conto di quello che abbiamo fatto — partendo dalle linee di carattere programmatico, che ho avuto modo di illustrare qui, in Commissione, qualche tempo fa — e di quanto si è ottenuto attraverso la finanziaria. Oggi sappiamo, a valle dell'approvazione della finanziaria da parte del Consiglio dei ministri, quali sono le risorse di cui dispone il Ministero dei trasporti per poter attuare i suoi indirizzi programmatici.

Ricordo che avevamo fissato, sostanzialmente, tre filoni di attività: sicurezza nel campo dei trasporti, riqualificazione dei servizi agli utenti in materia di trasporti, sviluppo della filiera logistica-intermodalità-autostrade del mare, come fattore di propulsione di carattere produttivo e, quindi, occupazionale. Collateralmente a questi tre indirizzi ci eravamo riproposti la rivisitazione del Piano generale dei trasporti e della logistica approvato nel 2001, sotto forma di Piano generale della mobilità. Partendo da quest'ultimo aspetto, anticipo che nell'ambito della finanziaria è stato previsto un sostegno di 5 milioni di euro per anno, per tre anni (2007-2008-2009), per l'elaborazione del Piano generale della mobilità e per l'attivazione degli strumenti a conforto del Piano stesso, come l'Osservatorio e il Centro di monitoraggio delle trasformazioni. Pertanto, ora sappiamo che la struttura che avevamo in animo di mettere in piedi, per l'elaborazione e il monitoraggio in corso d'opera delle diverse azioni, sarà

sostenuta attraverso i 5 milioni di euro per anno, per tre anni, previsti nell'ambito della finanziaria.

Per quanto riguarda il miglioramento della qualità dei servizi — torno ai tre filoni principali —, l'idea di mettere al centro delle considerazioni in materia di trasporto, nelle sue varie modalità, i servizi al passeggero, è quella che ci ha guidato nel chiedere la predisposizione di alcune voci, che riguardano il fondo per la mobilità pendolare, il fondo per la rottamazione dei traghetti e il fondo per il sostegno ai servizi per le isole minori, nonché per la navigazione lacuale.

Forse qualcuno dei presenti ricorda che avevo richiamato con particolare enfasi l'aspetto relativo alla mobilità dei pendolari — un popolo di circa 17-18 milioni di persone che giornalmente pendolano tra la loro residenza e il luogo di lavoro — e avevo sottolineato il fatto che questo pendolarismo avviene con condizioni dei mezzi usati e delle modalità (mi riferisco agli orari, e quant'altro) piuttosto precarie e tali da aver determinato nel tempo un malcontento pressoché generalizzato.

Riguardo alla predisposizione di un vero e proprio piano per la mobilità dei pendolari, abbiamo presentato una proposta, che è stata raccolta nell'articolato della legge finanziaria, relativa alla creazione di un apposito fondo. Mi riferisco all'articolo 143 della finanziaria, nel quale si legge, all'inizio, che, per realizzare una migliore correlazione tra sviluppo economico, assetto territoriale e organizzazione dei trasporti, nonché per favorire il riequilibrio modale degli spostamenti quotidiani, viene stanziata una somma pari a 100 milioni di euro, per tre anni (complessivamente 300 milioni di euro), sostanzialmente per favorire l'acquisto di nuovo materiale rotabile. Si tratta di acquistare treni, autobus e automezzi che abbiano caratteristiche avanzate dal punto di vista tecnologico, soprattutto con riferimento alla materia dell'inquinamento ambientale. Questo fondo consentirà di aumentare la dotazione di mezzi di trasporto —

treni ed autobus - e di migliorarne la qualità, a vantaggio della qualità della mobilità dei pendolari.

Il ministero che dirigo non spende quasi nulla direttamente, ma trasferisce fondi, con varie modalità, a soggetti vari, prevalentemente ad enti locali (regioni, province e comuni), affinché li usino per certe finalità. In particolare, è previsto che questo fondo venga impiegato per contributi - nella misura massima del 75 per cento - all'acquisto di veicoli ferroviari, di veicoli per le linee metropolitane tranviarie e filoviarie, di autobus a minore impatto ambientale. Con decreto del ministro dei trasporti, d'intesa con la Conferenza delle regioni, si stabiliranno le modalità di riparto di queste somme tra tutti i soggetti interessati.

Per quanto riguarda il sostegno alla navigazione delle isole minori, questo è argomento che interessa tutti gli arcipelaghi del nostro Paese: Eolie, Egadi, Lipari, isole del golfo di Napoli, isole minori della Sardegna.

Si era creato un problema, in quanto nell'anno 2006 non vi era una sufficiente disponibilità, a dipendere dalla finanziaria 2006, per mantenere in piedi tutte le linee attualmente in esercizio. Si era, quindi, dovuto ricorrere a un provvedimento di soppressione di alcune linee, con alcuni interventi « tampone ». Senza creare eccessivi problemi, siamo riusciti ad arrivare fino alla finanziaria. In finanziaria abbiamo ottenuto un finanziamento a copertura dei maggiori oneri del 2006 e a copertura degli oneri relativi agli anni 2007-2008, per tutti questi servizi. In buona sostanza, ci riferiamo ai servizi della Tirrenia che, nelle sue varie forme - Caremar, Toremar, Siremar -, gestisce i trasferimenti nei vari arcipelaghi.

Questo consentirà, spero nell'arco di poche settimane, se non di pochi giorni, di rimettere a posto le varie situazioni e di avere un tempo sufficiente - fino al 31 dicembre 2008, in sostanza - per affrontare il tema di fondo, che è quello dell'impossibilità, all'indomani di quella data, di continuare a mantenere in piedi l'attività della Tirrenia nelle condizioni attuali,

cioè di servizio sovvenzionato dallo Stato, in quanto una direttiva europea impone la messa a gara di tutte queste linee.

Abbiamo già chiarito con i responsabili della società Tirrenia che non aspetteremo il 2008 per porci il problema, ma apriremo immediatamente un tavolo di discussione, per capire in che modo effettuare una ristrutturazione del comparto Tirrenia, così da renderlo pronto a questo cambiamento che verrà dopo il 31 dicembre 2008.

Un altro intervento riguarda - per analogia con quanto è stato fatto con alcuni veicoli, soprattutto con i motorini - la rottamazione dei traghetti. Abbiamo potuto riscontrare che gran parte del parco navale, soprattutto passeggeri, è molto vetusto, con età superiore a vent'anni e, comunque, in condizioni - dal punto di vista della sicurezza, ma anche del *comfort* - non adeguate alle necessità e alla domanda attuale.

Per questa ragione, abbiamo predisposto una richiesta - che è stata accolta - in base alla quale, con un contributo di 30 milioni per anno per tre anni (90 milioni complessivamente), si dà la possibilità di rottamare il naviglio che abbia più di vent'anni di età, o comunque non sia in condizioni adeguate.

A questo fine, lo Stato prevede un sostegno di 90 milioni in tre anni.

Un ulteriore intervento, che credo attenga sempre alla qualità dei servizi offerti, anche se di tipo particolare, riguarda il centro elaborazione dati della motorizzazione civile, che consente di predisporre tutti i servizi di competenza della motorizzazione civile, dalla patente ai libretti di circolazione, e via dicendo, insomma tutti i documenti che vengono richiesti per la circolazione stradale. Il centro è attualmente gestito da un operatore. È aperta una gara per il nuovo affidamento, che partirà dal 1° gennaio 2007. Abbiamo chiesto un contributo e l'autorizzazione ad un aumento delle tariffe - si tratta di ritocchi di poche unità di euro -, per consentire l'espletamento di questo servizio in maniera più adeguata alla domanda, adottando un meccanismo di semplificazione. Ad esempio, ci sarà la possibilità di

richiedere ed ottenere, per via telematica, gran parte della documentazione relativa alla circolazione stradale. Questo comporta un onere a carico del bilancio dello Stato di 25 milioni di euro per anno, per tre anni.

Vi è, poi, il versante relativo alla sicurezza, che ovviamente riguarda tutti i modi di trasporto — aereo, marittimo, ferroviario e stradale —, anche se con problemi diversi, che riassumo brevemente. Per quanto riguarda la sicurezza ferroviaria, da questo punto di vista le ferrovie italiane sono tra le migliori in Europa. Il programma che stanno portando avanti prevede l'installazione, sull'intera rete della cosiddetta Alta velocità/Alta capacità, di un meccanismo nuovo — adesso mi sfugge la sigla — che garantisce elevati livelli di sicurezza. Tale meccanismo consentirà, peraltro, di rimuovere un problema che si era creato in rapporto con il personale viaggiante, con riferimento al cosiddetto VACMA o « uomo morto ».

L'« uomo morto » sparirà dai treni e verrà sostituito da questo nuovo meccanismo.

Il finanziamento che abbiamo chiesto è relativo al completamento di questa installazione sulla grande rete, ma soprattutto all'installazione progressiva anche sulla rete minore, vale a dire sulle reti secondarie.

Per questa ragione abbiamo chiesto e ottenuto un importo pari a 10 milioni di euro all'anno, per tre anni (30 milioni in totale) per la voce « Tecnologie per la sicurezza delle ferrovie in concessione governativa », ovvero per tutta quella parte della rete che serve localmente, ma fa ancora capo al Ministero dei trasporti e, in generale, allo Stato.

Sul versante della sicurezza aerea, una questione particolare riguarda la necessità di potenziare gli strumenti dell'ENAC — organismo che sovrintende alla sicurezza, controllando che l'attività aerea, sia dei vettori sia dei gestori, risponda a norme precise —, soprattutto dal punto di vista della dotazione di personale specializzato. Tale personale — la cui preparazione è di livello elevato: si tratta, ad esempio, di

ingegneri industriali, con ulteriori specializzazioni — dovrà consentire, come aveva richiesto l'ENAC, di poter effettuare controlli maggiori e più adeguati.

A tal fine, sono stati predisposti due provvedimenti: lo sblocco delle assunzioni per quanto riguarda il personale dell'ENAC (è prevista una deroga rispetto al blocco generale delle assunzioni nel comparto pubblico) e uno stanziamento di 7 milioni di euro l'anno, per tre anni, che consenta queste nuove immissioni.

Cito un particolare che riguarda l'ENAC, che mi è stato fatto notare poc'anzi. Sulla questione, in realtà, potremmo tornare in un'altra occasione, poiché abbiamo verificato che l'ENAC rientra nella tipologia di enti per i quali è stata prevista, in finanziaria, una norma che, di fatto, azzerà tutti gli organi — consigli di amministrazione, presidenze, amministratori delegati — e affida la gestione degli enti stessi ad un'unica figura, quella del direttore generale, a cui si dovrebbe affiancare un comitato di gestione, in sostituzione del consiglio di amministrazione.

È una questione che l'ENAC ha subito sottoposto alla nostra attenzione, avanzando delle proposte che esamineremo nei prossimi giorni. Credo, comunque, di poter dire con una certa sicurezza che l'ENAC ricade tra gli enti che ho citato. Dovremo discutere che cosa questo significa dal punto di vista della sua funzionalità.

Per quanto riguarda la sicurezza in mare, il finanziamento che abbiamo chiesto è sostanzialmente legato all'attività della Guardia costiera. Come sapete, la Guardia costiera svolge in questo momento un'attività particolare, nelle capitanerie — soprattutto quella di Lampedusa e, in generale, in quelle della Sicilia, della Calabria e della Puglia —, legata al fenomeno degli sbarchi clandestini. In condizioni di normalità assicura la vigilanza sulle coste, in modo particolare nel periodo estivo, a tutela degli utenti del mare e per il controllo degli aspetti di carattere ambientale.

È stato previsto, al riguardo, un provvedimento che complessivamente vale 6

milioni di euro per tre anni (per un totale di 18 milioni di euro), destinati rispettivamente alle strutture logistiche della Guardia costiera, alle spese di funzionamento e agli investimenti per la tutela della pesca. Questa è una scelta che abbiamo fatto insieme al Ministero dell'ambiente.

Infine, la sicurezza stradale. Ho lasciato per ultimo questo argomento perché per noi assume un'importanza particolare.

Anche su questo punto credo di aver detto, nella precedente audizione, che è nostra intenzione sviluppare un programma apposito, che peraltro si colloca all'interno del programma della Comunità europea, di riduzione drastica del numero di incidenti. L'obiettivo della Comunità europea è la riduzione al 50 per cento entro il 2010, ma mi sembra che oggi questo obiettivo sia poco raggiungibile.

Ad ogni modo, la Comunità europea — come del resto anche noi — punta ad una riduzione netta dell'incidentalità. Stiamo parlando di circa 20-25 mila incidenti l'anno, ai quali corrispondono, purtroppo, circa 5 mila morti e 10-12 mila feriti.

Su questo fronte, abbiamo chiesto un finanziamento, che ci è stato accordato, per un importo complessivo di 80 milioni di euro per tre anni, quindi 240 milioni totali, da dividere tra il rifinanziamento del Piano per la sicurezza stradale (60 milioni per tre anni) e quello delle tecnologie, della ricerca e della formazione per la sicurezza (20 milioni per tre anni).

Il Ministero dei trasporti è tenuto, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge, all'aggiornamento del Piano nazionale della sicurezza. Per il finanziamento delle attività connesse all'attuazione e valutazione del piano è autorizzata la spesa a cui facevo riferimento prima.

Un'attività collaterale, per la quale abbiamo richiesto un finanziamento (si tratta di un fatto nuovo), riguarda la prevenzione in materia di circolazione e antinfortunistica, la diffusione dei valori della sicurezza stradale, l'informazione agli utenti, la formazione degli operatori per la sicurezza stradale, nonché tutte le

tecnologie connesse. Su questo versante, sono previsti 20 milioni per anno, per tre anni, per un totale di 60 milioni.

Tratteremo poi nel dettaglio questo aspetto, dal punto di vista dell'organizzazione che vogliamo dare a questa parte della nostra attività. Nei giorni 3 e 4 novembre, a Verona, si terrà la Conferenza europea sulla sicurezza stradale. Sarà quella l'occasione per illustrare le linee portanti di questo programma.

Il terzo versante è quello dello sviluppo e riguarda le attività che, nell'ambito delle competenze del Ministero dei trasporti, possono contribuire allo sviluppo dell'economia, della produttività e dell'occupazione del paese. Dividerei sostanzialmente queste attività in due ambiti. Il primo è quello dello sviluppo dei porti e degli *hub* internazionali di *transshipment*. Dico questo per distinguere i porti storici di questo paese — Genova, Trieste, Livorno, i grandi porti — e quelli che sono cresciuti negli ultimi anni, grazie a questa nuova attività del *transshipment*. Tra questi ultimi, il porto di Gioia Tauro, al quale viene riservata non meno della metà dei fondi destinati a questa voce. Nel testo si parla di « sviluppo delle filiere logistiche dei servizi e degli interventi concernenti i porti con connotazione di *hub* portuali di interesse nazionale ». A questi porti — viene dato mandato al Ministero dei trasporti di definire i criteri e le caratteristiche per l'individuazione degli *hub* — viene devoluta una somma di 100 milioni di euro sotto forma di contributi. Oggi vengono certamente considerati porti con connotazione di *hub* portuali Taranto, Gioia Tauro e Cagliari. Spetta a noi, in questa fase, definire le caratteristiche e verificare se, oltre a quelli che ho citato, ce ne sono altri.

Le risorse previste da questo comma sono finalizzate ad assicurare lo sviluppo del porto di Gioia Tauro, al fine di incentivare la localizzazione di attività produttive anche in regime di zona franca, che è quanto si ipotizzava, appunto, per l'area di Gioia Tauro.

Il secondo ambito di attività riguarda, invece, tutti i porti attualmente esistenti, in particolare quelli tradizionali, attra-

verso un provvedimento che attribuisce completa autonomia finanziaria alle autorità portuali. Come sapete, alla gran parte dei porti corrisponde un organo di gestione, l'autorità portuale, con un suo presidente. La nostra proposta, che è stata accolta in finanziaria, è che si conferisca a questi soggetti una totale autonomia, anche di carattere impositivo. In base all'articolo 136 della finanziaria, le autorità portuali avranno la competenza a riscuotere il gettito delle tasse erariali e di ancoraggio, nonché il gettito - in questo caso si tratta di una conferma - della tassa sulle merci sbarcate e imbarcate.

Questo farà sì che, dall'entrata in vigore di questo provvedimento in poi, lo Stato non trasferirà più risorse alle autorità portuali, le quali le determineranno in proprio, con i propri gettiti, e le utilizzeranno in piena autonomia.

Con questo articolo della finanziaria viene anche istituito un fondo perequativo, dell'ordine di 50 milioni di euro, che viene ripartito annualmente - con decreto del ministro dei trasporti - fra tutte le autorità portuali, secondo criteri che verranno fissati nel decreto stesso. Lo scorso anno lo Stato ha trasferito alle autorità portuali 166 milioni; d'ora in poi non trasferirà più nulla e lascerà loro capacità impositiva e onere di gestione.

Un'ulteriore voce - devo dire di modesta entità - riguarda il finanziamento, in generale, del trasporto rapido di massa (in particolare delle metropolitane urbane). A questa voce vengono destinati soltanto 10 milioni all'anno, per tre anni. Una somma ben più consistente - 520 milioni di euro per il 2007 - è destinata alla riforma dell'autotrasporto e allo sviluppo dell'intermodalità. Questa somma si aggiunge ai 120 già iscritti nel bilancio 2006, che devono essere distribuiti agli autotrasportatori, per accordi già presi. Lo sforzo che vorremmo fare è quello di ricondurre queste somme, peraltro ingenti, all'interno di modalità distributive meno incontrollabili, dal punto di vista della destinazione finale, di quanto non lo siano oggi. In pratica, oggi si fa una distribuzione di *tanti* euro a testa, dividendo la

somma tra tutti i soggetti aventi diritto, senza alcuna possibilità di controllare che effettivamente vengano svolte le attività alle quali sono destinate le risorse.

Stiamo aprendo un tavolo di discussione con le associazioni dell'autotrasporto, per razionalizzare questa distribuzione e, soprattutto, per verificare se è possibile - cosa che farebbe un gran bene al mondo dell'autotrasporto - arrivare a forme di organizzazione aziendale meno frantumate di quelle attuali. Esiste un rapporto completamente sbilanciato, rispetto agli altri paesi europei, tra numero di addetti e aziende dell'autotrasporto, che indubbiamente determina una certa debolezza del sistema.

Credo di aver riassunto quello che la finanziaria destina al Ministero dei trasporti per le sue attività. Aggiungo che ci sono altri due soggetti che riguardano, seppure in maniera indiretta, il Ministero dei trasporti: le Ferrovie dello Stato e l'Alitalia.

Per quanto riguarda le Ferrovie dello Stato, consiglieri di audire l'amministratore delegato, Mauro Moretti, che conosce bene la situazione. Per la verità, tra quanto richiesto e quanto ottenuto dalle Ferrovie dello Stato c'è un divario piuttosto consistente. Preferisco lasciare al dottor Moretti, comunque, il compito di valutare quali saranno le implicazioni sugli interventi sulla rete ferroviaria.

Su Alitalia, devo dire che c'è stata una svolta sostanziale nelle scorse settimane. In accordo con la Presidenza del Consiglio, si è deciso di riportare la questione Alitalia nella sua giusta sede, quella del trasporto aereo. Inoltre, c'è stata un'assunzione diretta di responsabilità, da parte della Presidenza del Consiglio, in merito alla formulazione di un quadro complessivo di riferimento per il trasporto aereo. Questa novità verrà illustrata dal Presidente del Consiglio la settimana prossima - se ben ricordo il giorno 10 ottobre -, in un incontro con le organizzazioni sindacali. In quella sede, sentiremo dalla sua bocca quali sono le linee che dovrebbero riguardare il trasporto aereo e il futuro dell'Alitalia.

PRESIDENTE. Grazie, signor ministro. La sua esposizione è stata chiara e, dal punto di vista delle informazioni, esauriente.

Mancano circa quindici minuti prima della ripresa dei lavori d'aula. Ringrazio nuovamente e saluto il signor ministro, pregando i componenti l'ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, di trattenersi, in modo da determinarci in ordine alle questioni che conosciamo.

ANGELO MARIA SANZA. Con riferimento allo svolgimento degli interventi, faccio notare che, poiché la vita va avanti velocemente, giorno per giorno, se lasciamo passare anche solo qualche settimana ci troveremo davanti delle novità. Pertanto, vorrei pregare il ministro Bianchi, in occasione del seguito dell'audizione, di integrare la sua esposizione con notizie in materia di trasporto ferroviario ed aereo.

Il ministro Bianchi non può rinviare la questione al dottor Moretti e alla Presi-

denza del Consiglio. Signor ministro, saremmo costretti a una formale protesta se lei pensasse, in qualità di ministro dei trasporti, di rinviare ad altri materie che sono di sua diretta competenza! Approfittiamo di questo rinvio, dunque, per chiederle in anticipo ulteriori notizie, nella prossima audizione, su questi aspetti.

PRESIDENTE. Avendo verificato la disponibilità del ministro ad intervenire nuovamente giovedì 5 ottobre, rinvio il seguito dell'audizione ad altra seduta.

La seduta termina alle 14,45.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. FABRIZIO FABRIZI

*Licenziato per la stampa
il 2 novembre 2006.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

