

Roma, 23 novembre 2018

Circolare n. 178/2018

Oggetto: Tributi – Contributo all'ART – Punto della situazione – Art.16 D.L. 28.9.2018, n.109 convertito con modificazioni nella legge 16.11.2018, n.130 su S.O. alla G.U. n.269 del 19.11.2018.

La disposizione sul contributo all'Autorità di Regolazione dei Trasporti introdotta nel corso della conversione del decreto legge Genova è stata definitivamente confermata.

Com'è noto, quella disposizione ha modificato la legge istitutiva dell'ART prevedendo che l'Autorità possa essere sovvenzionata *“mediante un contributo versato dagli operatori economici operanti nel settore del trasporto e per i quali l'Autorità abbia concretamente avviato, nel mercato in cui essi operano, l'esercizio delle competenze o il compimento delle attività previste dalla legge, in misura non superiore all'1 per mille del fatturato derivante dall'esercizio delle attività svolte percepito nell'ultimo esercizio, con la previsione di soglie di esenzione che tengano conto della dimensione del fatturato. Il computo del fatturato è effettuato in modo da evitare duplicazioni di contribuzione”*.

Molti parlamentari della minoranza si sono opposti alla modifica, peraltro tutti i loro emendamenti sono stati respinti. Il Governo ha accolto solo una serie di raccomandazioni che cercano di contenere la portata innovativa della nuova disposizione.

Si rammenta che sulla precedente normativa – nell'ambito dei ricorsi amministrativi vinti da Confetra assieme alle associate Fedespediti, Fedit, Assologistica, Federagenti, nonché all'Anita e Confcooperative – si era pronunciata la Corte Costituzionale stabilendo che l'ART non poteva richiedere contributi ai settori che non erano stati espressamente regolati. Ora peraltro, essendo stata modificata la norma, quella pronuncia resta valida per il passato, ma non offre più garanzie per il futuro.

La problematica si apre già col contributo 2019 che l'ART disciplinerà con una delibera entro la fine dell'anno che non potrà non tener conto della nuova disposizione.

Si fa riserva di tornare sull'argomento non appena detta delibera verrà emanata.

Daniela Dringoli
Codirettore

Per riferimenti confronta circ.re conf.le n. [166/2018](#)
Allegati due
D/d

© CONFETRA – La riproduzione totale o parziale è consentita esclusivamente alle organizzazioni aderenti alla Confetra.

G.U. n. 269 del 19.11.2018

LEGGE 16 novembre 2018, n. 130

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, recante disposizioni urgenti per la città' di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze.

Testo del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, coordinato con la legge di conversione 16 novembre 2018, n. 130, recante: «Disposizioni urgenti per la città' di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze.».

La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA
Promulga

la seguente legge:

Capo I
Interventi urgenti per il sostegno e la ripresa economica
del territorio del Comune di Genova

Art. 16

Competenze dell'Autorita' di regolazione dei trasporti e disposizioni in materia di tariffe e di sicurezza autostradale.

1. Al decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'art. 37, comma 2, lettera g), dopo le parole «nuove concessioni», sono inserite le seguenti: «nonche' per quelle di cui all'art. 43, comma 1 e, per gli aspetti di competenza, comma 2 »;

a-bis) all'art. 37, comma 6, alinea, le parole: «Alle attivita' di cui al comma 3 del presente articolo» sono sostituite dalle seguenti: «All'esercizio delle competenze di cui al comma 2 e alle attivita' di cui al comma 3, nonche' all'esercizio delle altre competenze e alle altre attivita' attribuite dalla legge,»;

a-ter) all'art. 37, comma 6, lettera b), il primo periodo e' sostituito dai seguenti: «mediante un contributo versato dagli operatori economici operanti nel settore del trasporto e per i quali l'Autorita' abbia concretamente avviato, nel mercato in cui essi operano, l'esercizio delle competenze o il compimento delle attivita' previste dalla legge, in misura non superiore all'1 per mille del fatturato derivante dall'esercizio delle attivita' svolte percepito nell'ultimo esercizio, con la previsione di soglie di esenzione che tengano conto della dimensione del fatturato. Il computo del fatturato e' effettuato in modo da evitare duplicazioni di contribuzione» ;

b) all'art. 43, comma 1, le parole «sono sottoposti al parere del CIPE che, sentito il NARS,» sono sostituite dalle seguenti: «sono trasmessi, sentita l'Autorita' di regolazione dei trasporti per i profili di competenza di cui all'art. 37, comma 2, lettera g), in merito all'individuazione dei sistemi tariffari, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al CIPE che, sentito il NARS,»;

c) all'art. 43, dopo il comma 2, e' inserito il seguente: «2-bis. Nei casi di cui ai commi 1 e 2 il concedente, sentita l'Autorita' di regolazione dei trasporti, verifica l'applicazione dei criteri di determinazione delle tariffe, anche con riferimento all'effettivo stato di attuazione degli investimenti gia' inclusi in tariffa.».

1-bis. All'Autorita' di regolazione dei trasporti sono assegnate ulteriori trenta unita' di personale di ruolo. L'Autorita' provvede al reclutamento del personale di cui al presente comma ai sensi dell'art. 22, comma 4, del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, anche mediante scorrimento delle graduatorie concorsuali dell'Autorita' ancora in corso di validita', nel rispetto delle previsioni di legge e in relazione ai profili di interesse individuati dall'Autorita' nell'ambito della propria autonomia organizzativa, acquisendo le occorrenti risorse ai sensi dell'art. 37, comma 6, lettera b), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, come modificato dalla lettera a-ter) del comma 1 del presente articolo .

2. Ai fini della prosecuzione degli interventi di ripristino e messa in sicurezza sulla tratta autostradale A24 e A25, di cui all'art. 16-bis, comma 1, del decreto-legge 20 giugno 2017, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123, all'art. 1, comma 725, della legge 27 dicembre 2017, n. 205, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al primo periodo, dopo le parole «per l'anno 2018» sono inserite le seguenti: «e di 142 milioni di euro per l'anno 2019» e le parole «l'anno 2021 e di 8 milioni di euro per l'anno 2022» sono sostituite dalle seguenti: «ciascuno degli anni 2021, 2022, 2023, 2024 e 2025»;

b) al secondo periodo, dopo le parole «per l'anno 2018» sono inserite le seguenti: «e a 142 milioni di euro per l'anno 2019» e dopo le parole: «legge 27 dicembre 2013, n. 147» sono aggiunte le seguenti: «, nell'ambito delle risorse non impegnate del Fondo medesimo» ;

c) le parole «58 milioni di euro», ovunque ricorrano, sono sostituite dalle seguenti: «108 milioni di euro»;

d) il terzo periodo e' sostituito dal seguente: «Il medesimo Fondo per lo sviluppo e la coesione, programmazione 2014-2020, e' incrementato di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2021 al 2025.» .

*****OMISSIS*****

Art. 46

Entrata in vigore

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana e sara' presentato alle Camere per la conversione in legge.

FINE TESTO

A.C. 1209-A

ORDINI DEL GIORNO

Conversione in legge del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, recante disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze.

N. 1.

Seduta del 31 ottobre 2018

La Camera, premesso che:

l'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 214, ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge n. 431/1995, l'Autorità di regolazione dei trasporti;

il comma 6, lettera *b*), del suddetto articolo 37, dispone che al finanziamento delle attività di competenza dell'Autorità si provveda «mediante un contributo versato dai gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati, in misura non superiore all'uno per mille del fatturato»;

in proposito, la Corte Costituzionale, con sentenza n. 69 del 2017, ha chiarito che «non sussiste indeterminatezza dei soggetti tenuti alla contribuzione» in quanto devono essere inclusi nel novero dei soggetti passivi solo «coloro nei confronti dei quali l'articolo abbia effettivamente posto in essere le attività (specificate al comma 3 dell'articolo 37) attraverso le quali esercita le proprie competenze»;

le Commissioni Trasporti e Ambiente della Camera in sede di discussione dell'atto Camera 1209 hanno approvato l'emendamento 16.1 che modifica la formulazione vigente dell'articolo 37 comma 6 lettera *b*) del citato decreto-legge 201/2011 relativamente ai soggetti chiamati a versare il contributo all'Autorità;

non deve essere sovvertito il principio ribadito dalla Corte Costituzionale secondo cui devono essere assoggettati al contributo solo le attività effettivamente regolate e che coloro che beneficiano della regolazione non possono essere considerati soggetti regolati (dunque ad esempio se l'articolo regola i concessionari autostradali non per questo può chiedere il versamento del contributo alle imprese che utilizzano le autostrade);

il prelievo a carico delle altre imprese si rivela in un grave danno per le stesse e determina, inoltre, uno svantaggio per le aziende nazionali che subirebbero un ulteriore aggravio rispetto alle aziende estere che operano nei medesimi settori;

la norma istitutiva dell'Autorità di regolazione per i trasporti prevede che gli atti con i quali l'Autorità determina annualmente la contribuzione che intende applicare siano sottoposti all'approvazione del Presidente del Consiglio dei ministri e del Ministro dell'economia,

impegna il Governo

in sede di approvazione dei citati atti ad escludere dalla contribuzione i soggetti che non siano regolati dall'Autorità. 9/1209-A/**91. Deidda (Fdl)**, Fidanza, Rotelli, Foti, Butti, Trancassini.

La Camera, premesso che:

l'articolo 16, comma primo, del provvedimento in esame interviene con riferimento all'Autorità di regolazione dei trasporti, istituita dall'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 214;

la norma istitutiva disponeva che al finanziamento delle attività di competenza dell'Autorità si provvedesse «mediante un contributo versato dai gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati», più chiaramente identificati dalla Corte costituzionale esclusivamente in «coloro nei confronti dei quali l'ART abbia effettivamente posto in essere le attività attraverso le quali esercita le proprie competenze»;

le disposizioni introdotte dal provvedimento in esame intervengono anche sul meccanismo di finanziamento dell'Autorità, prevedendo che il contributo per il finanziamento della stessa sia versato, anziché dai gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati come prevede l'attuale formulazione, dagli operatori economici operanti nel settore del trasporto e per i quali l'Autorità, con propria delibera, abbia concretamente avviato nel mercato in cui essi operano l'esercizio delle competenze o il compimento delle attività previste dalla legge;

tale previsione si configura come un iniquo aggravio per le imprese del settore e determina, altresì, uno svantaggio competitivo delle stesse rispetto ai propri concorrenti europei ed internazionali;

con la modifica si mantiene l'entità del contributo, previsto in misura non superiore all'1 per mille del fatturato, ma si introduce la possibilità di prevedere soglie di esenzione e si specifica che il computo del fatturato sia effettuato in modo da evitare duplicazioni di contribuzione a carico degli operatori economici,

impegna il Governo

ad effettuare una rapida ricognizione degli effetti applicativi della disposizione in esame al fine di determinare tempestivamente e con certezza il regime delle esenzioni, al fine di tutelare le piccole e medie imprese del settore;

a valutare la possibilità di applicare le medesime condizioni a tutte le imprese che operano nel settore, sia nazionali sia straniere che operano in Italia;

al fine di evitare duplicazioni di contribuzione a carico degli operatori economici del settore, a detrarre dall'importo del contributo da versare all'Autorità le quote pagate all' Albo nazionale degli auto trasportatori. 9/1209-A/7. **Fidanza (Fdi)**, Rotelli, Butti, Foti, Trancassini.

A.S. 909
ORDINE DEL GIORNO
(Articolo 16)

Le Commissioni riunite,

in sede di esame dell'A.S. 909, di conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, recante disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze,

valutate le disposizioni introdotte dall'articolo 16 del provvedimento, che modificano il meccanismo di finanziamento dell'Autorità dei trasporti, prevedendo un contributo a carico, invece che dei gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati come stabilito nella legislazione vigente, degli operatori economici operanti nel settore del trasporto e per i quali l'Autorità, con propria delibera, abbia concretamente avviato nel mercato in cui essi operano l'esercizio delle competenze o il compimento delle attività previste dalla legge;

sottolineato come la norma introdotta non modifichi l'entità del contributo, fissato in misura non superiore all'1 per mille del fatturato, ma introduca la possibilità di prevedere soglie di esenzione e specifichi che il computo del fatturato sia effettuato in modo da evitare duplicazioni di contribuzione a carico degli operatori economici;

considerato che la normativa vigente stabilisce che il contributo è determinato annualmente con atto dell'Autorità, sottoposto ad approvazione da parte del Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze; nel termine di trenta giorni dalla ricezione dell'atto possono essere formulati rilievi cui l'Autorità si conforma e in assenza di rilievi nel termine l'atto si intende approvato;

al fine di evitare che la disciplina introdotta comporti oneri tali da ingenerare svantaggi competitivi sul mercato europeo ed internazionale per gli operatori del settore, in particolare per le piccole e medie imprese,

impegna il Governo

ad individuare modalità applicative della norma che, mediante la previsione di adeguate soglie di esenzione, riducano i potenziali effetti distorsivi a danno delle imprese nazionali;

a verificare, in ogni caso, la possibilità di individuare forme alternative di finanziamento dell'Autorità dei trasporti.

Sen. FAGGI

(Logo)
Antonio Faggi

G/909/37/8 e 13
37

ORDINE DEL GIORNO

Il Senato,

premesso che:

l'articolo 16, comma primo, del provvedimento in esame interviene con riferimento all'Autorità di regolazione dei trasporti, istituita dall'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 214;

la norma istitutiva disponeva che al finanziamento delle attività di competenza dell'Autorità si provvedesse «mediante un contributo versato dai gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati», più chiaramente identificati dalla Corte costituzionale esclusivamente in «coloro nei confronti dei quali l'ART abbia effettivamente posto in essere le attività attraverso le quali esercita le proprie competenze»;

le disposizioni introdotte dal provvedimento in esame intervengono anche sul meccanismo di finanziamento dell'Autorità, prevedendo che il contributo per il finanziamento della stessa sia versato, anziché dai gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati come prevede l'attuale formulazione, dagli operatori economici operanti nel settore del trasporto e per i quali l'Autorità, con propria delibera, abbia concretamente avviato nel mercato in cui essi operano l'esercizio delle competenze o il compimento delle attività previste dalla legge;

tale previsione si configura come un iniquo aggravio per le imprese del settore e determina, altresì, uno svantaggio competitivo delle stesse rispetto ai propri concorrenti europei ed internazionali;

con la modifica si mantiene l'entità del contributo, previsto in misura non superiore all'1 per mille del fatturato, ma si introduce la possibilità di prevedere soglie di esenzione e si specifica che il computo del fatturato sia effettuato in modo da evitare duplicazioni di contribuzione a carico degli operatori economici,

impegna il Governo

ad effettuare una rapida ricognizione degli effetti applicativi della disposizione in esame al fine di determinare tempestivamente e con certezza il regime delle esenzioni, al fine di tutelare le piccole e medie imprese del settore;

a valutare la possibilità di applicare le medesime condizioni a tutte le imprese che operano nel settore, sia nazionali sia straniere che operano in Italia;

al fine di evitare duplicazioni di contribuzione a carico degli operatori economici del settore, a valutare l'opportunità di detrarre dall'importo del contributo da versare all'Autorità le quote pagate all'Albo nazionale degli auto trasportatori.

(Foll)  RUSRANDINI NASTRI MAFFONI CIRIANI RAUTI BALBONI BERTACCO
DE BERTOLDI FAZZOLARI GARNERO SANTANCHE IANNONE LA PIETRA
LA RUSSA MARSILIO STANZANELLI TOTARO URSO ZAFFINI

G/909/38 / 8 e 13

ORDINE DEL GIORNO

Il Senato,

premesso che:

il provvedimento in esame prevede, tra le altre, una serie di misure volte a fronteggiare le situazioni emergenziali conseguenti al crollo del viadotto Polcevera dell'autostrada A10 avvenuto il 14 agosto 2018, a fornire sostegno alla ripresa economica della città di Genova e a potenziare la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti;

in particolare, l'articolo 16, comma 1, modificato in Commissione, amplia le competenze dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) nel settore delle concessioni autostradali, intervenendo sul meccanismo di finanziamento dell'Autorità;

nello specifico, la nuova lett. b) dell'art. 37, comma 6 del DL 201/2011, prevede che il contributo per il finanziamento ART sia versato, anziché dai gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati come prevede l'attuale formulazione, dagli operatori economici operanti nel settore del trasporto;

la modifica legislativa consente all'ART di richiedere la contribuzione a tutti i settori del mercato trasporti, anche se non regolati specificamente, come i settori rappresentati dell'autotrasporto, della spedizione internazionale, dei corrieri, del magazzinaggio, delle agenzie marittime, dei terminalisti, dei servizi tecnico nautici;

la stessa Corte Costituzionale, con la sentenza n. 69 depositata il 7 aprile 2017, ha evidenziato come l'Autorità di Regolazione dei Trasporti non possa richiedere alle aziende dell'autotrasporto il contributo annuale già reclamato a tutte le imprese che sono assoggettate all'attività dell'A.R.T. In particolare, la Consulta ha statuito che tutte le imprese che non sono soggette, concretamente ed effettivamente, all'esercizio dei poteri dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti non presentano alcun obbligo di corresponsione del contributo annuale.

l'entità del contributo, previsto in misura non superiore all'1 per mille del fatturato, peraltro, è alquanto rilevante, se si pensa che l'1 per mille del fatturato quota per il solo settore della logistica privata delle merci 19 milioni di euro all'anno: pagare quel tributo per le aziende coinvolte significherebbe subire un intollerabile aggravio della pressione fiscale senza nessun motivo giustificabile visto che quei settori sono completamente liberalizzati;

impegna il Governo,

a valutare l'opportunità di assumere opportune iniziative, anche di carattere normativo, volte a superare le criticità della disposizione che impone un contributo per il finanziamento dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti a carico di tutti gli operatori economici operanti nel settore del trasporto, in ottemperanza alla sentenza n. 69/2017 della Corte Costituzionale.

 NASCINI RUSPANDINI MAFFONI CIRIANI RAUTI BALBONI BERTACCO

DE BERTOLDI FAZZOLARI GARNERO SANTANCHE IANNONE LA PIETRA

LA RUSSA MARSILIO STANZANELLI TOTARO URSO ZAFFINI

39 G/909/39/8 e 13

ORDINE DEL GIORNO

Il Senato,

premesso che:

l'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 214, ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge n. 431/1995, l'Autorità di regolazione dei trasporti;

il comma 6, lettera b), del suddetto articolo 37, dispone che al finanziamento delle attività di competenza dell'Autorità si provveda «mediante un contributo versato dai gestori delle infrastrutture e dei servizi regolati, in misura non superiore all'uno per mille del fatturato»;

in proposito, la Corte Costituzionale, con sentenza n. 69 del 2017, ha chiarito che «non sussiste indeterminatezza dei soggetti tenuti alla contribuzione» in quanto devono essere inclusi nel novero dei soggetti passivi solo «coloro nei confronti dei quali l'articolo abbia effettivamente posto in essere le attività (specificate al comma 3 dell'articolo 37) attraverso le quali esercita le proprie competenze»;

le Commissioni Trasporti e Ambiente della Camera in sede di discussione dell'atto Camera 1209 hanno approvato l'emendamento 16.1 che modifica la formulazione vigente dell'articolo 37 comma 6 lettera b) del citato decreto-legge 201/2011 relativamente ai soggetti chiamati a versare il contributo all'Autorità;

non deve essere sovvertito il principio ribadito dalla Corte Costituzionale secondo cui devono essere assoggettati al contributo solo le attività effettivamente regolate e che coloro che beneficiano della regolazione non possono essere considerati soggetti regolati (dunque ad esempio se l'articolo regola i concessionari autostradali non per questo può chiedere il versamento del contributo alle imprese che utilizzano le autostrade);

il prelievo a carico delle altre imprese si rivela in un grave danno per le stesse e determina, inoltre, uno svantaggio per le aziende nazionali che subirebbero un ulteriore aggravio rispetto alle aziende estere che operano nei medesimi settori;

la norma istitutiva dell'Autorità di regolazione per i trasporti prevede che gli atti con i quali l'Autorità determina annualmente la contribuzione che intende applicare siano sottoposti all'approvazione del Presidente del Consiglio dei ministri e del Ministro dell'economia,

impegna il Governo

in sede di approvazione dei citati atti ad escludere dalla contribuzione i soggetti che non siano regolati dall'Autorità.


(Fol.) MAFFEI NASTRI RUSPANDINI CIRIANI RAUTI BALBONI BERTACCO
DE BERTOLDI FAZZOLARI GARNERO SANTANCHE IANNONE LA PIETRA
LA RUSSA MARSILIO STANZANELLI TOTARO URSO ZAFFINI

G/909/40/8 e 13

A.S. 909

ORDINE DEL GIORNO

Le Commissioni riunite Lavori pubblici e Ambiente,

in sede di discussione del disegno di legge n. 909 di conversione del decreto legge 28 settembre 2018, n. 109, recante disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze,

premesso che:

L'Art (Autorità di regolazione dei trasporti) riveste un ruolo strategico e imprescindibile per il settore;

nel presente provvedimento all'articolo 16 comma 1 lettera *a-ter*) prevede che una modifica dell'attuale modalità di finanziamento dell'Art «Mediante un contributo versato dagli operatori economici operanti nel settore del trasporto e per i quali l'Autorità abbia concretamente avviato nel mercato in cui essi operano l'esercizio delle competenze o il compimento delle attività previste dalla legge, in misura non superiore all'uno per mille del fatturato derivante dall'esercizio delle attività svolte percepito nell'ultimo esercizio, con la previsione di soglie di esenzione. Il computo del fatturato è effettuato in modo da evitare duplicazioni di contribuzione»,

impegna il Governo

a promuovere una adeguata riflessione sul punto richiamato in premessa e ad attivare un tavolo di confronto al fine di individuare forme di finanziamento all'interno del bilancio dello Stato.

PD MARGIOTTA, FERRAZZI, PINOTTI, VATTUONE, ASTORRE, D'ARIENZO, MESSINA,
MIRABELLI, SUDANO

Margiotta

G/909/41/8 e 13