

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

5.

SEDUTA DI MARTEDÌ 8 MARZO 1988

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

INDICE

	PAG.		PAG.
Missioni:			
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	3	Savio: Modifica dell'articolo 79 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, concernente il limite di età per guidare determinati autoveicoli (864);	
Disegno e proposte di legge (Seguito della discussione e rinvio):		Tagliabue ed altri: Nuove norme concernenti l'informazione, la conoscenza, l'educazione ed i controlli per la prevenzione degli incidenti stradali. Modifiche e integrazioni al testo unico delle norme sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 (1021);	
Norme sulla istituzione della patente di guida comunitaria e nuove disposizioni per il conseguimento delle patenti di guida e per la prevenzione e la sicurezza stradale (<i>Approvato dal Senato</i>) (2113);		Melillo e Battistuzzi: Disposizioni sull'adozione e sulla obbligatorietà dell'uso delle cinture di sicurezza (1216);	
Colucci ed altri: Iscrizione obbligatoria del gruppo sanguigno sui documenti di riconoscimento e sulle patenti di guida (131);		Ronchi ed altri: Norme urgenti per la prevenzione degli incidenti e la sicurezza stradale (1293);	
Piro: Nuove disposizioni concernenti i requisiti fisici, psichici e attitudinali per il conseguimento della patente di guida (173);		Mannino Antonino ed altri: Abrogazione delle norme del codice della strada relative ai requisiti morali per la concessione e la revoca della patente di guida (1650)	3
Tealdi e Rabino: Modifica dell'articolo 86 del testo unico 15 giugno 1959, n. 393, e successive modificazioni, concernenti il limite minimo di età per la guida di macchine agricole (363);		Testa Antonio, <i>Presidente</i>	3, 6, 8
Lucchesi ed altri: Disposizioni in materia di sicurezza stradale: obbligo delle cinture, adozione della patente di guida in attuazione della direttiva 80/1263 della CEE e controllo delle condizioni psico-fisiche dei conducenti d'auto (710);		Donati Anna	6
		Lucchesi Pino	4

X LEGISLATURA — NONA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 MARZO 1988

	PAG.		PAG.
Matteoli Altero	7	plina e la decongestione del traffico urbano e per la sicurezza stradale (<i>Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato</i>) (2116);	
Senaldi Carlo, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	6		
Disegno di legge (Rinvio):		Berselli ed altri: Rimborso agli automobilisti delle sanzioni amministrative pecuniarie maggiorate (1696)	8
Sanatoria dei rapporti giuridici sorti sulla base dei decreti-legge non convertiti in legge recanti misure urgenti per la disci-		Testa Antonio, <i>Presidente</i>	8

La seduta comincia alle 16,30.

SEVERINO CANNELONGA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che i deputati Antonio Bruno, Faraguti e Sanguineti sono in missione per incarico del loro ufficio.

Seguito della discussione del disegno di legge: Norme sulla istituzione della patente di guida comunitaria e nuove disposizioni per il conseguimento delle patenti di guida e per la prevenzione della sicurezza stradale (Approvato dal Senato) (2113); e delle proposte di legge Colucci ed altri: Iscrizione obbligatoria del gruppo sanguigno sui documenti di riconoscimento e sulle patenti di guida (131); Piro: Nuove disposizioni concernenti i requisiti fisici, psichici e attitudinali per il conseguimento della patente di guida (173); Tealdi e Rabino: Modifica dell'articolo 86 del testo unico 15 giugno 1959, n. 393, e successive modificazioni, concernenti il limite minimo di età per la guida di macchine agricole (363); Lucchesi ed altri: Disposizioni in materia di sicurezza stradale: obbligo delle cinture, adozione della patente di guida in attuazione della direttiva 80/1263 della CEE e controllo delle condizioni psico-fisiche dei condu-

centi d'auto (710); Savio: Modifica dell'articolo 79 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, concernente il limite di età per guidare determinati autoveicoli (864); Tagliabue ed altri: Nuove norme concernenti l'informazione, la conoscenza, l'educazione ed i controlli per la prevenzione degli incidenti stradali. Modifiche e integrazioni al testo unico delle norme sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 (1021); Melillo e Battistuzzi: Disposizioni sull'adozione e sulla obbligatorietà dell'uso delle cinture di sicurezza (1216); Ronchi ed altri: Norme urgenti per la prevenzione degli incidenti e la sicurezza stradale (1293); Mannino Antonino ed altri: Abrogazione delle norme del codice della strada relative ai requisiti morali per la concessione e la revoca della patente di guida (1650).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione abbinata del disegno di legge: « Norme sulla istituzione della patente di guida comunitaria e nuove disposizioni per il conseguimento delle patenti di guida e per la prevenzione e sicurezza stradale », già approvato dal Senato nella seduta del 17 dicembre 1987, e delle proposte di legge di iniziativa dei deputati Colucci ed altri: « Iscrizione obbligatoria del gruppo sanguigno sui documenti di riconoscimento e sulle patenti di guida »; Piro: « Nuove disposizioni concernenti i requisiti fisici, psichici ed attitudinali per il conseguimento della patente di guida »; Tealdi e Rabino: « Modifica dell'articolo 86 del testo unico

15 giugno 1959, n. 393, e successive modificazioni, concernenti il limite minimo di età per la guida di macchine agricole»; Lucchesi ed altri: « Disposizioni in materia di sicurezza stradale: obbligo delle cinture, adozione della patente di guida in attuazione della direttiva 80/1263 della CEE e controllo delle condizioni psico-fisiche dei conducenti d'auto »; Savio: « Modifica dell'articolo 79 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, concernente il limite di età per guidare determinati autoveicoli »; Tagliabue ed altri: « Nuove norme concernenti l'informazione, la conoscenza, l'educazione ed i controlli per la prevenzione degli incidenti stradali. Modifiche ed integrazioni al testo unico delle norme sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 »; Melillo e Battistuzzi: « Disposizioni sull'adozione e sulla obbligatorietà dell'uso delle cinture di sicurezza »; Ronchi ed altri: « Norme urgenti per la prevenzione degli incidenti e la sicurezza stradale »; Mannino Antonino ed altri: « Abrogazione delle norme del codice della strada relative ai requisiti morali per la concessione e la revoca della patente di guida ».

Ricordo alla Commissione che nella seduta del 2 marzo scorso è stata svolta la relazione.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

PINO LUCCHESI. Onorevoli colleghi, certamente ricorderete come la materia della patente comunitaria e della sicurezza stradale sia stata dibattuta ampiamente ed approfonditamente dalla nostra Commissione nel corso della precedente legislatura.

Accingendoci ad esaminare il disegno di legge n. 2113, già approvato dal Senato, ci si pongono immediatamente alcuni problemi legati alla precaria situazione politica che stiamo attraversando, oltre che alle attese che si registrano nel paese — soprattutto negli ambienti più interessati — per la sollecita approvazione

della normativa la quale, per una serie di ragioni, non riesce ad essere varata. Stante i motivi di urgenza connessi appunto alla situazione politica, ancora una volta ci troviamo nell'impossibilità di approfondire in maniera sufficiente i diversi aspetti di un provvedimento assai complesso e di apportare al testo tutte le modifiche che l'esperienza di parlamentari ci suggerirebbe.

Ricordo che il disegno di legge n. 2113, elaborato inizialmente per recepire una direttiva comunitaria, ha ampliato via via il suo campo prendendo in considerazione altre questioni importanti, quali le scuole-guida, la guida in stato di alterazione psicofisica dovuta all'uso di sostanze alcoliche, l'obbligo dell'uso delle cinture di sicurezza.

Vi sono provvedimenti la cui definitiva approvazione non può essere rinviata all'infinito, essendo utili non tanto sotto il profilo politico quanto sotto quello tecnico. È il caso del provvedimento in esame che, nella sostanza, recepisce la direttiva comunitaria in materia di patente europea, e che per ragioni di urgenza auspichiamo venga definitivamente approvato nel testo del Senato. La legislazione italiana sul punto registra un grave ritardo; siamo inadempienti nei confronti degli altri paesi europei per cui non possiamo procrastinare ulteriormente l'adempimento.

Siamo in ritardo anche per quanto concerne l'obbligo delle cinture di sicurezza sui sedili anteriori delle autovetture, obbligo che non deriva da una direttiva comunitaria, ma da ragioni di opportunità. Abbiamo constatato come tutti i paesi avanzati, caratterizzati da un'alta circolazione di autoveicoli, abbiano da tempo adottato provvedimenti sull'obbligo non tanto dell'installazione delle cinture di sicurezza, quanto del loro uso. Del resto, è un dato di fatto consolidato — le statistiche in proposito sono molto eloquenti — che le cinture di sicurezza riducono la mortalità nei sinistri automobilistici e contribuiscono a ridurre considerevolmente la gravità delle lesioni.

Sappiamo anche — l'abbiamo constatato qualche anno fa all'atto dell'approvazione della legge sull'obbligo del casco per i motociclisti — che l'utente della strada, specialmente quello italiano, sembra avere una strana psicologia che lo porta a temere più il sequestro del veicolo, la sospensione della patente o la contravvenzione piuttosto che le lesioni o la stessa morte che possono essere provocate da un sinistro.

Quindi, anche in tema di cinture di sicurezza, non possiamo consentire ulteriori rinvii per l'introduzione dell'obbligo a servirsene perché ogni giorno di ritardo ha il suo carico di morti e di feriti! Sacrificando la nostra stessa autonomia legislativa, siamo costretti sostanzialmente ad accettare il testo proveniente dal Senato, rinunciando a confrontarlo con le altre proposte di legge che parlamentari dei vari gruppi politici hanno presentato. Tali proposte riguardano i problemi della sicurezza stradale e di un ordinato svolgimento del traffico sulle nostre strade. Quest'ultimo, lo ricordo per inciso, ha ormai assunto notevoli dimensioni, talvolta drammatiche anche a causa dell'utilizzazione preponderante della strada per il trasporto delle merci. Oggi, più dell'80 per cento delle merci viene trasportato su gomma, il che comporta gravi conseguenze per la viabilità ordinaria ed autostradale e provoca una serie di incidenti, spesso mortali.

Rientra nell'esperienza di tutti noi il fatto che per viaggiare sull'autostrada, ad esempio nel tratto Firenze-Roma, siamo costretti a ricorrere ad una sorta di *slalom* tra gli autotreni, con un pericolo costante per le nostre vite. Certo, la riflessione su questi temi ci porterebbe lontano, ad esaminare per esempio la necessità di riequilibrare il trasporto delle merci tra i vari mezzi disponibili o di razionalizzare la viabilità ordinaria e quella autostradale. In materia, però, si presentano problemi legati alla competenza di diverse Commissioni e viene richiesto un esame più approfondito rispetto a quanto sia possibile fare in questa sede.

La situazione d'emergenza ci ha costretto non solo a richiedere l'esame del disegno e delle proposte di legge all'ordine del giorno in sede legislativa, ma ci ha anche spinto a marciare a tappe forzate, rinunciando alla costituzione di un comitato ristretto per la redazione di un testo unificato.

Si tratta di una pesante rinuncia per il gruppo democratico cristiano — e per me stesso — in quanto, all'inizio della legislatura, presentammo una proposta di legge su questa complessa materia che, oltre a contemplare le problematiche affrontate nel testo pervenutoci dal Senato, conteneva elementi di innovazione, sui quali ci attendiamo comunque, già in questa fase, un confronto con il Governo. Da esso, infatti, potrebbe scaturire l'impegno da parte dell'esecutivo ad affrontare i problemi del settore, magari valutando la possibilità di ricorrere, per la disciplina di alcune materie, a decreti ministeriali.

La nostra proposta di legge unisce alle forme di difesa passiva in caso di sinistri, contenute nel disegno di legge, uno strumento di prevenzione ed educazione stradale: la patente a punti. Essa viene proposta in considerazione della particolare mentalità dell'utente della strada italiano e non va considerata tanto come strumento punitivo, quanto piuttosto come metodo di disciplina generale delle infrazioni stradali. Infatti, introducendo la patente a punti, gli automobilisti sarebbero consapevoli che una guida scorretta, che provoca incidenti, comporta l'annotazione delle proprie responsabilità sul documento per la guida. Naturalmente, possono configurarsi differenti tipi di sanzioni fino ad arrivare a prevedere la sospensione od il ritiro definitivo della patente in caso di responsabilità in gravi incidenti stradali o di recidiva in determinate infrazioni. Lo strumento della patente a punti potrebbe essere preso in considerazione anche in relazione alla normativa da introdurre per la disciplina del traffico dei mezzi pesanti per il trasporto delle merci.

In generale, considero la patente a punti un valido strumento per abituare l'automobilista a rispettare le norme di comportamento e di prudenza previste dal codice della strada. In proposito, desidero sottolineare la necessità di una complessiva revisione dell'attuale codice della strada; da vari anni, alla conferenza di Stresa, viene ribadito da parte dei rappresentanti governativi un impegno in tal senso, ma non è stato presentato alcun nuovo testo all'esame del Parlamento. Ciò comporta che le Camere siano costrette ad intervenire in maniera frammentaria, ora introducendo l'obbligo del casco per i motociclisti, ora recependo, come nel caso specifico oggi al nostro esame, una direttiva comunitaria.

Analogamente a quanto avviene in altri paesi, nel testo si prevede la possibilità di un controllo del tasso di alcol presente nel sangue degli automobilisti, in occasione di sinistri, mentre poco si dispone circa la verifica del grado di dipendenza del conduttore dell'autoveicolo da sostanze tossiche e stupefacenti. Purtroppo il fenomeno dell'assunzione di sostanze stupefacenti è inarrestabile tant'è che buona parte degli incidenti stradali è dovuta non tanto al tradizionale stato di ubriachezza, quanto ad uno stato di euforia o di depressione alternativamente connessi, appunto, con l'ingestione di tali sostanze. In materia, ripeto, il disegno di legge n. 2113 è carente, nonostante l'importanza rivestita dall'argomento che — secondo me — merita una riflessione alla luce anche della considerazione che la legislazione italiana presenta gravi lacune da colmare rapidamente.

Mi è parso di capire che l'opinione prevalente delle parti politiche presenti in Commissione sia di pervenire sollecitamente, e senza modificazioni, all'approvazione del testo pervenutoci dal Senato; tuttavia, commetteremmo un errore qualora rinunciassimo, acriticamente, tramite uno stralcio, all'inserimento di talune innovazioni suggerite dalle proposte di legge, abbinata al testo governativo, presentate non solo dai deputati della democrazia cristiana.

Al di là delle risposte che su qualche aspetto specifico l'esecutivo potrà fornire — penso, tanto per fare un esempio, alla patente a punti — ritengo opportuno l'impegno politico della Commissione a stralciare le parti innovative dei provvedimenti formalmente abbinati al disegno di legge, procedendo al loro esame non appena approvato il testo in discussione, al fine di pervenire entro breve tempo alla razionalizzazione del sistema di sicurezza stradale.

Signor presidente, nell'esprimere apprezzamento per il lavoro svolto dall'altro ramo del Parlamento, annuncio il consenso del gruppo democratico cristiano sul provvedimento in esame.

ANNA DONATI. Qualora si approvasse il provvedimento nel testo pervenutoci dal Senato senza apportarvi alcuna correzione, che sorte spetterebbe alle proposte di legge abbinata?

PRESIDENTE. L'onorevole Lucchesi ha poc'anzi sottolineato che la Commissione si trova dinanzi a due contrastanti esigenze: procedere alla disamina approfondita della materia, modificando eventualmente il testo del Senato, oppure — secondo l'orientamento manifestatosi — approvare il provvedimento così com'è, senza alcuna correzione, al fine di colmare il ritardo che separa l'Italia rispetto agli altri paesi della Comunità europea per quanto riguarda la patente di guida comunitaria, nonché la prevenzione e la sicurezza stradale, procedendo allo stralcio contestuale delle parti delle altre proposte di legge meritevoli di non essere assorbite. Queste ultime potranno essere affrontate in un momento successivo, senza intralciare l'iter legislativo del disegno di legge n. 2113 che, desidero ribadirlo, è urgente e va esaminato rapidamente.

CARLO SENALDI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Signor presidente, nel

constatare la serenità del dibattito svoltosi, non posso non sottolineare — come del resto hanno fatto gli intervenuti — la necessità di giungere celermente all'approvazione del disegno di legge n. 2113 nel testo trasmessoci dal Senato, anche per rispettare il termine del 5 aprile, entro cui dovremmo notificare alla Comunità economica europea l'adozione del testo, al fine di evitare ulteriori condanne da parte della Corte di giustizia.

Non nascondo che alcune ipotesi normative contenute nelle proposte di legge abbinate rivestono una particolare rilevanza (tant'è che sulla patente a punti si è svolta al Senato una notevole discussione): per tale motivo dichiaro fin da ora la massima disponibilità del Governo, confermata per altro anche dal ministro ai colleghi che l'hanno contattato personalmente. L'impegno a dare sollecita risposta al problema potrà essere realizzato attraverso la presentazione di un apposito disegno di legge oppure in via amministrativa, qualora si volesse procedere rapidamente. Il Governo, ripeto, esprime la propria disponibilità in ordine a queste problematiche che, a nostro avviso, sono altamente significative ed attuali. Pertanto, anche dopo l'approvazione del testo da parte delle Commissioni trasporti della Camera e del Senato, non dovrebbero sussistere ostacoli a che esse siano affrontate nell'ambito di un ulteriore provvedimento, alla luce del fatto che le proposte esistenti sono già state approfondite ed attentamente esaminate.

Si tratterà, semmai, di stabilire quale procedura adottare: poiché, come ho già detto, l'iter di un disegno di legge ha tempi lunghi, se presso le Commissioni trasporti dei due rami del Parlamento si registrasse una convergenza di vedute, si potrebbe ricorrere allo strumento del decreto-legge, che consentirebbe un rapido inserimento nel nostro ordinamento di questa normativa molto puntuale ed interessante.

Il Governo chiede — consapevole che da parte delle forze politiche vi è la massima attenzione alla materia — che si pervenga all'approvazione del testo nel più breve tempo possibile. La scorsa setti-

mana si diceva che ciò sarebbe potuto avvenire già entro la giornata di dopodomani. Tale risultato richiede un sacrificio che è imposto, lo ripeto, dai tempi ridottissimi a nostra disposizione. Esso costuirebbe, però, una dimostrazione di serietà che tiene anche conto del lavoro svolto al Senato con la collaborazione di tutte le forze politiche, in ordine all'esame degli emendamenti ed all'interpretazione di alcune norme che, in quella sede, sono state aggiornate e rese più snelle.

Le questioni segnalate oggi dall'onorevole Lucchesi, e che anche l'onorevole Baghino aveva sollevato, hanno un valore sostanziale. Credo che, almeno in questa fase, esse forniscano una risposta agli interrogativi posti dall'onorevole Donati: il loro senso è che non vi è assolutamente una chiusura; esiste invece la volontà di pervenire all'approvazione del testo con l'impegno e con la garanzia che, dopo aver individuato lo strumento da adottare, si pervenga subito all'esame delle ulteriori proposte ed all'aggiornamento del testo stesso.

ALTERO MATTEOLI. Non vi sono dubbi che l'esigenza di adeguare la legislazione nazionale alla normativa europea sia sentita. Ricordo inoltre che la materia è già stata ampiamente discussa nel corso delle precedenti legislature. Non capisco, quindi, lo dico con estrema sincerità, le esitazioni manifestate dai colleghi anche perché non mi sembra che le tre proposte di legge giunte per ultime all'esame della Commissione introducano, sia pure alla luce di un esame sommario, significativi elementi di novità.

Vorrei soltanto chiedere se, una volta chiusa la discussione sulle linee generali ed approvato il testo licenziato dal Senato — soluzione sulla quale mi sembra siamo tutti pressoché concordi — non sia più possibile presentare eventuali emendamenti.

Mi sembra di capire dal contenuto dell'intervento della collega Fagni, con il quale si è conclusa la scorsa seduta, che esiste un accordo — se non unanime, a larghissima maggioranza — per esaminare

l'opportunità di inserire, in quelle proposte di legge, eventuali emendamenti. A titolo di esempio, a me preme modificare il punto *b)* dell'articolo 1 del disegno di legge, laddove recita: « Tale limite può essere elevato, anno per anno, fino a sessantacinque anni qualora il conducente consegua uno specifico attestato di idoneità psico-fisica a seguito di visita medica specialistica annuale, secondo le modalità stabilite con decreto del ministro dei trasporti ». Personalmente sarei favorevole all'eliminazione del limite richiamato perché ritengo che se una persona è efficiente anche a sessantasei anni dovrebbe avere modo di continuare a svolgere la propria attività.

Mi scuso per il contenuto interrogativo del mio intervento ed aggiungo che concordo con l'approvazione del disegno di legge nel testo licenziato dal Senato.

PRESIDENTE. Credo che la questione sia molto semplice. Il rappresentante del Governo ha sottoposto alla Commissione un problema urgente: tra non molti giorni l'Italia incorrerà nella terza condanna, da parte della Corte di giustizia della Comunità europea, per il ritardo con cui provvede a disciplinare la materia al nostro esame. Infatti, siamo l'unico paese europeo che non ha ancora adottato l'uso obbligatorio della cintura di sicurezza.

Ci troviamo, dunque, di fronte alla necessità di intervenire con urgenza in una materia che, per altro, presenta aspetti nuovi — come hanno sottolineato con acutezza molti colleghi — e in ordine alla quale sono state presentate proposte di legge che il Governo ha ritenuto assai apprezzabili.

Per soddisfare le esigenze emerse, sia il Governo sia il Parlamento devono fare la propria parte. L'esecutivo ha affermato di essere pronto ad esaminare in una fase successiva le importanti questioni sottolineate, invitando, però, il Parlamento — e, quindi, questa Commissione in sede legislativa — a licenziare, nel frattempo, il testo del Senato per sopperire alle necessità richiamate senza ritardarne l'entrata in vigore. Infatti, se noi lo modificassimo, il provvedimento dovrebbe essere rinviato

all'altra Camera per poi, magari, tornare presso questo ramo del Parlamento con un conseguente prolungamento dei tempi. Sarà, in seguito, nostra competenza impedire che quelle parti delle altre proposte di legge non ricomprese nel testo licenziato dal Senato, attualmente al nostro esame, siano abbandonate o considerate assorbite.

Queste che ho inteso riassumere in termini chiari e sintetici sono le questioni e le esigenze, entrambe rilevanti, alle quali dobbiamo rispondere.

Il seguito della discussione sulle linee generali è pertanto rinviato alla seduta di domani.

Discussione del disegno di legge: Sanatoria dei rapporti giuridici sorti sulla base dei decreti legge non convertiti in legge recanti misure urgenti per la disciplina e la decongestione del traffico urbano e per la sicurezza stradale (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2116); e della proposta di legge Berselli ed altri: Rimborso agli automobilisti delle sanzioni amministrative pecuniarie maggiorate (1696).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione abbinata del disegno di legge: « Sanatoria dei rapporti giuridici sorti sulla base dei decreti-legge non convertiti in legge recanti misure urgenti per la disciplina e la decongestione del traffico urbano e per la sicurezza stradale », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 16 dicembre 1987, e della proposta di legge di iniziativa dei deputati Berselli, Parigi, Poli Bortone e Rubinacci: « Rimborso agli automobilisti delle sanzioni amministrative pecuniarie maggiorate ».

Se non vi sono obiezioni, rimane stabilito che la discussione del provvedimento è rinviata ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 17,10.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA