

# SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

75° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 5 OTTOBRE 1999

Presidenza del presidente PETRUCCIOLI

### INDICE

#### INTERROGAZIONI

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 2, 6, 10
ANGELINI, sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione . . . . .	2
BARGONE sottosegretario di Stato per i lavori pubblici . . . . .	6
* CASTELLANI (PPI) . . . . .	5
* PIZZINATO (Dem. Sin.-l'Ulivo) . . . . .	8

N. B. - L'asterisco indica che il testo del discorso è stato rivisto dall'oratore.

*I lavori hanno inizio alle ore 15,05.*

#### INTERROGAZIONI

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni.

Sarà svolta per prima la seguente interrogazione:

CASTELLANI Pierluigi. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che in data 28 gennaio 1997 è stato sottoscritto tra la regione Umbria, il Ministro dei trasporti e le Ferrovie dello Stato spa un accordo quadro per la riqualificazione dell'offerta e lo sviluppo del servizio ferroviario nella regione. Il predetto accordo, oltre agli interventi di riqualificazione della linea Orte – Falconara e Foligno – Terontola, presuppone il mantenimento in Umbria dei necessari livelli decisionali con le relative strutture al fine di meglio rispondere alle esigenze di governo dell'importante segmento ferroviario umbro direttamente interessato al necessario raccordo con le infrastrutture ferroviarie di tutta l'Italia centrale,

si chiede di conoscere:

quali siano i motivi per i quali non si sia data attuazione al richiamato accordo quadro rimanendo tutt'ora sospesi interrogativi importanti sul ruolo delle Officine Grandi Riparazioni di Foligno e sul definitivo assetto, con riguardo a ruoli e competenze, della direzione regionale trasporto dell'Umbria,

quali siano i motivi che ostacolano l'installazione in Foligno del Dispositivo Tecnologico di Telecomando della linea elettrica – DOTE della rete ferroviaria umbra, tenuto conto della centralità del nodo ferroviario di Foligno anche con riguardo al servizio che questo impianto tecnologico potrà fare per la Ferrovia Centrale Umbra;

per quali ragioni vengano disattese le giuste aspettative di una regione, come l'Umbria, che vede perdere via via momenti di centralità decisionale nel settore del trasporto ferroviario a favore della regione Marche in un momento in cui è ancora da definirsi il generale assetto delle Ferrovie dello Stato spa e nell'imminenza del 2000 che vedrà questa regione interessata ad un notevole flusso di pellegrini per l'anno giubilare.

(3-02953)

ANGELINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione.* Con riferimento allo stato di attuazione dell'accordo quadro del 28 gennaio 1997, richiamato nelle premesse all'interrogazione, si precisa che con deliberazione 19 febbraio 1999, pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale*

del 18 maggio 1999, è stata stipulata una nuova intesa tra il Governo e la Giunta regionale dell'Umbria, in cui oltre a verificare gli interventi attuati si provvede a programmare ulteriori iniziative con l'analisi delle relative fonti di finanziamento.

Allo stato attuale sono in fase di realizzazione interventi sulla linea Foligno-Terontola per un importo pari a 25 miliardi; inoltre, in data 20 settembre, in una apposita Conferenza di servizi, è stato approvato il progetto definitivo del raddoppio della tratta Campello-Spoleto, mentre nell'ambito del potenziamento dell'intera direttrice Orte-Falconara è in corso di progettazione il raddoppio della linea Spoleto-Terni.

Con riferimento al ruolo e all'assetto della direzione regionale del trasporto dell'Umbria, essa si inquadra nella nuova riorganizzazione delle Ferrovie dello Stato che ha comportato la divisione della società in: infrastruttura, cargo, passeggeri e trasporto regionale, articolate territorialmente in ragione della struttura produttiva e dei bacini di traffico di riferimento.

In particolare, la divisione trasporto regionale è strutturata per direzioni regionali per omogeneità con le più generali scelte legislative relative alla regionalizzazione dei trasporti ferroviari.

Esse possiedono, tutte indistintamente, le leve per ogni decisione di carattere strategico e produttivo in merito ai rapporti con le istituzioni e alla gestione delle relazioni di traffico assegnate alle rispettive regioni di riferimento su proposta delle Ferrovie dello Stato e per successivo accordo fra Ministero dei trasporti e della navigazione e regioni.

Una delle poche novità di tipo logistico introdotte, in parte ancor prima della recente riorganizzazione e in anticipo rispetto alle scelte legislative, ma in coerenza con la loro prevista introduzione, è stata la direzione regionale dell'Umbria, come ogni altra dipendente dalla sede centrale e, certamente, senza rapporto di soggezione decisionale nei confronti della direzione regionale delle Marche.

Per quanto riguarda invece l'Officina Grandi Riparazioni di Foligno, la riorganizzazione delle Ferrovie dello Stato ne ha riconfermato l'importanza.

Tale impianto, ove viene svolta la manutenzione di livello più elevato alle locomotive elettriche e relativi componenti del parco delle Ferrovie dello Stato, oggi ha una forza di lavoro di 764 unità di cui 680 unità dirette per la produzione e 84 indirette per i servizi amministrativi di supporto.

La produzione totale sviluppata è di oltre 850.000 ore annue per lavorazioni di manutenzione incrementativa sulle locomotive elettriche e di lavorazioni su componenti del materiale rotabile. Lo stabilimento si sviluppa su circa 70.000 metri quadrati coperti per un numero complessivo di 60 stazioni rotabili.

Secondo il piano di impresa dell'Unità tecnologie materiale rotabile 1999-2003, l'Officina viene considerata strategica per l'attività dell'Unità e, in considerazione di ciò, sono previsti, da piano, investimenti per un progetto di reingegnerizzazione e potenziamento delle linee produttive per oltre 50 miliardi. Al riguardo è stato recentemente stanziato dal Comi-

tato investimenti delle Ferrovie dello Stato un importo di 1.800 milioni per avviare il relativo studio di fattibilità che verrà completato entro l'anno in corso; successivamente si dovrà sviluppare il progetto definitivo.

Ad ultimazione degli interventi, gli obiettivi, che il piano si prefigge di ottenere, saranno relativi ad un aumento di produttività stimabile tra il 20-30 per cento con una riduzione significativa anche sui tempi di attraversamento dell'impianto e con evidenti miglioramenti dalla disponibilità dei mezzi lavorativi.

Ovviamente tali obiettivi potranno essere raggiunti anche con la programmazione e attuazione di una politica del personale impegnato che prevede una produzione di 1.600 ore annue partendo dalla produzione attuale di 1.290 ore annue per addetto.

Risulta evidente da quanto espresso che, ad oggi, non esiste alcuna intenzione da parte dell'UTMR di vendere o dismettere l'Officina e al riguardo si fa presente che non c'è alcun contratto con altre realtà industriali private che potrebbero anche essere interessate alla acquisizione dell'impianto.

Presso l'Officina Grandi Riparazioni di Foligno è previsto, nell'arco del piano 1999-2003, il sostanziale mantenimento degli attuali livelli occupazionali.

In relazione ai motivi che ostacolano l'installazione in Foligno dell'impianto di telecomando computerizzato (DOTE) è opportuno fare una premessa.

La riorganizzazione delle Ferrovie dello Stato è stata progettata per dotare le tre nuove divisioni: passeggeri, cargo e trasporto regionale, degli strumenti operativi necessari al proprio funzionamento, consentendo loro di operare, grazie al decentramento, in modo autonomo e di garantire una più incisiva presenza su tutto il territorio nazionale; tutto ciò si tradurrà in una maggiore capacità di rispondere adeguatamente alle domande della clientela.

Pertanto, i provvedimenti adottati si fondano esclusivamente sull'esigenza di razionalizzare l'organizzazione interna e la distribuzione delle relative risorse, senza, tuttavia, voler minimamente trascurare la realtà umbra.

Circa le motivazioni che ostacolano la realizzazione nel nodo di Foligno di un impianto di telecomando computerizzato (DOTE) per le linee elettriche umbre delle Ferrovie dello Stato e della Ferrovia centrale umbra (FCU), si fa presente che la gestione degli impianti elettrici della rete ferroviaria umbra prevede la completa separazione tra gli impianti delle Ferrovie e quelli della FCU. Tale separazione riguarda ovviamente anche gli impianti di trazione elettrica che sono gestiti dalle due amministrazioni sulla base dei diversi modelli organizzativi che ne caratterizzano nella sostanza sia il sistema di esercizio che di comando/controllo degli impianti di trazione elettrica nel nodo ferroviario di Foligno; non potrebbe riguardare in nessun modo gli impianti della FCU.

La realizzazione da parte delle Ferrovie dello Stato dell'impianto DOTE in Ancona, che rientra nel piano di potenziamento ed ammodernamento

mento del sistema di comando e controllo di trazione elettrica dell'intera rete ferroviaria, va invece correlata alla centralità che tale sede mantiene rispetto alla totalità degli impianti ferroviari di quel compartimento, onde permettere di raccogliere in un unico centro i vecchi posti di telecomando di Foligno, Falconara e Pescara.

Infatti, il posto centrale di telecomando degli impianti di trazione elettrica di Foligno è di tipo tradizionale ed ha una giurisdizione territoriale limitata, sostanzialmente difforme, sia da un punto di vista tecnico che gestionale, dai nuovi impianti di tipo computerizzato.

La gestione degli impianti di trazione elettrica attraverso il sistema DOTE, effettuata, appunto, con procedure automatiche computerizzate, facilita l'individuazione dei guasti e delle relative cause, conferisce un maggior grado di sicurezza alle attività svolte dal personale di linea e garantisce un elevato livello di affidabilità degli apparati di controllo dello stato delle apparecchiature e delle linee elettriche.

D'altro canto la riduzione dei posti di comando/controllo sulla rete ferroviaria, parallelamente alla modernizzazione ed al potenziamento degli impianti, rappresenta un importante obiettivo societario per contenere i costi di esercizio e per migliorare i livelli di affidabilità e di sicurezza degli impianti stessi.

Da quanto premesso risulta evidente il particolare interesse che le Ferrovie dello Stato riservano al trasporto ferroviario della regione Umbria.

Si fa infine presente che sono allo studio ulteriori intensificazioni dei servizi sia verso Firenze che verso Roma in vista del prossimo Giubileo.

CASTELLANI. Signor Presidente, desidero anzitutto ringraziare il sottosegretario Angelini per la risposta data alla mia interrogazione. È una risposta completa ed anche tranquillizzante per la realtà umbra. Tuttavia, devo dichiararmi solo parzialmente soddisfatto della risposta del Governo, tenuto conto di alcune questioni ancora aperte riguardanti la situazione delle Officine grandi riparazioni di Foligno. È previsto un aumento di produttività al quale però non corrisponde un aumento degli organici, in quanto questo aumento è incentrato sull'ammodernamento delle tecnologie della sede di Foligno. Mi auguro che possa essere preso in considerazione anche un aumento degli organici.

La seconda questione che intendo porre riguarda la realizzazione del cosiddetto impianto DOTE di cui ritengo sarebbe opportuno evitare lo spostamento ad Ancona, mantenendolo invece in Umbria – nello specifico a Foligno – considerato che tutto sommato si tratta soltanto di un sistema di comando e di controllo computerizzato che richiede eventualmente l'ampliamento e l'ammodernamento di alcuni strumenti tecnologici.

Occorre tener presente che l'Umbria è una piccola regione che da anni subisce le conseguenze dei continui spostamenti attuati nei diversi settori che vanno dalle ferrovie ad altre realtà nazionali e che hanno determinato dei problemi di dipendenza di questa regione rispetto alle Marche e alla Toscana. Ritengo che al contrario l'Umbria, proprio per la sua

collocazione centrale, possa svolgere un ruolo molto importante nel sistema viario nazionale.

Per queste ragioni invito il Governo a valutare l'opportunità di accedere alla soluzione da me prospettata.

PRESIDENTE. Segue un'interrogazione presentata dal senatore Pizzinato e da altri senatori:

PIZZINATO, MACONI, MONTAGNA, CRIPPA, SQUARCIALUPI, BESOSTRI, DUVA, BERNASCONI, VEDOVATO, PAROLA, MANZI, RIPAMONTI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dei lavori pubblici e dell'ambiente.* – Premesso:

che da molti anni le diverse amministrazioni comunali di Milano discutono progetti per la realizzazione di una nuova arteria nell'arco nord della città in direzione est-ovest che avrebbe un forte impatto sul piano ambientale e della viabilità urbana;

che, a causa delle caratteristiche del tessuto edificato in questa parte della città, molto fitto e senza soluzione di continuità, tale nuova arteria ha sempre suscitato e suscita nei cittadini dei quartieri interessati forti preoccupazioni e notevoli proteste e, per questo, sono nati comitati di quartiere molto attivi;

che molti cittadini temono che la realizzazione di questa arteria, secondo il tracciato previsto dal piano regolatore generale (PRG) vigente, possa, innanzi tutto, causare demolizioni di parte di quartieri residenziali o comunque la distruzione dei pochi spazi verdi esistenti;

che inoltre la nuova arteria, se collegata così come previsto dal PRG al grande sistema autostradale (ad est, presso Cascina Gobba, con la tangenziale est e quindi con la Milano-Venezia e l'Autosole; a ovest, Certosa-Kennedy con la tangenziale ovest nonché direttamente con la Milano-Torino e la Milano-Laghi), sarebbe destinata a portare dentro alla città un traffico di attraversamento est-ovest di molti utenti, che la potrebbero ritenere un'alternativa all'intasatissimo raccordo tra tangenziale nord e Torino-Venezia;

che in questo caso l'impatto derivante dall'inquinamento e dal rumore sarebbe assolutamente disastroso per la vita quotidiana di almeno un centinaio di migliaia di milanesi che risiedono nei pressi immediati della progettata arteria;

che, allo stato attuale, dopo anni di discussione l'amministrazione comunale della città di Milano ha affidato l'incarico per lo studio di massima della realizzazione dell'arteria, sostenendo che la strada avrà caratteristiche diverse e sarà rispettosa dell'ambiente;

che tuttavia, nonostante reiterate richieste avanzate in varie sedi ed in consiglio comunale, a tutt'oggi non è stato possibile in alcun modo avere più precise anticipazioni e soprattutto nessun amministratore e il progettista hanno voluto incontrarsi nel merito con rappresentanti del Consiglio comunale di Milano o dei cittadini e dei loro comitati di quartiere dell'amministrazione di Milano,

gli interroganti chiedono di sapere:

stante il grande impatto, anche di valenza nazionale, sull'ambiente, la salute, il rumore, che determinerebbe la realizzazione della cosiddetta «gronda nord», se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza dei progetti di cui in premessa e se abbiano valutato i diversi aspetti di impatto ambientale e possibili eventuali alternative;

se non intendano intervenire al fine di far conoscere, prima che il prodotto sia confezionato, quali orientamenti precisi e quali connotati avrà la nuova arteria anche rispetto ai seguenti punti:

pur riconoscendo la necessità di migliori collegamenti viabilistici est-ovest, se il progetto abbia studiato la possibilità di utilizzare la viabilità esistente attraverso interventi di razionalizzazione e ampliamento, invece della formazione (costruzione) di un'arteria totalmente nuova;

se esista la certezza che la nuova arteria non sia collegata direttamente agli svincoli autostradali di Certosa e Cascina Gobba, per evitare che diventi una alternativa alla tangenziale Nord;

quale sia il calibro reale della strada progettata e quali demolizioni saranno necessarie e/o quanti spazi di verde pubblico e parchi saranno perduti per realizzarla;

quali provvedimenti saranno presi per realizzare efficienti difese dal rumore;

se sia stata valutata la possibilità di collegare est e ovest, della città di Milano, lungo questo tracciato con il solo mezzo pubblico, affidando al riordino della viabilità esistente il compito di migliorare i collegamenti interquartiere;

se siano stati valutati i costi di attraversamento (a raso, interrati, sopraelevati) delle diverse infrastrutture, tra cui radiali di traffico, rilevatori ferroviari multipli, eccetera.

(3-02853)

BARGONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Signor Presidente, l'interrogante chiede di sapere quali siano le intenzioni del comune di Milano circa la realizzazione di una nuova arteria nell'arco nord della città in direzione est-ovest.

L'amministrazione comunale ritiene che molte delle preoccupazioni espresse nell'atto ispettivo possono considerarsi superate alla stregua delle più recenti iniziative.

Il comune ha provveduto ad affidare ad un architetto-paesaggista esperto in problemi di viabilità, l'incarico di predisporre le linee guida che fanno della progettazione della strada – ridotta ad un mero ruolo di collegamento tra i quartieri e concepita con due sole corsie per senso di marcia – l'occasione per la costituzione di un «parco lineare» ridisegnando le aree libere nella zona nord di Milano.

Gli esiti di tale lavoro, disponibili dalla fine di luglio 1999 – epoca in cui sono stati consegnati gli elaborati nella forma di linee guida e come

tali suscettibili di modifiche – sono diventati elemento di discussione e confronto tra gli Assessori interessati, gli Uffici tecnici dell'Amministrazione comunale e il consulente incaricato. Attualmente il comune ha avviato il confronto con gli organi elettivi dell'Amministrazione nelle sedi delle Commissioni consiliari urbanistica, lavoro pubblico, traffico viabilità e trasporti, con gli organi di decentramento interessati dalle linee guida e, attraverso questi ultimi, con la cittadinanza e i comitati.

Il comune di Milano ribadisce che, allo stato attuale, le linee guida consegnate non sono ancora state oggetto di alcun *iter* amministrativo relativo ad adozione o approvazione, al fine di recepire eventuali osservazioni che verranno avanzate nelle varie sedi durante il confronto con le parti interessate. Inoltre, all'elaborazione delle linee guida dovrà necessariamente seguire la fase di progettazione vera e propria.

Rispetto alle preoccupazioni avanzate nella interrogazione, il Comune ha ritenuto opportuno chiarire i seguenti punti: nelle linee guida progettuali la strada non è più collegata direttamente alle autostrade; ciò è oggi possibile grazie al fatto che, nel frattempo, sono state realizzate o previste nuove infrastrutture nell'area nord di Milano, che svolgono funzioni di attraversamento tangenziale (Rho – Monza – tangenzialina sud Novate – Sesto peduncoli Gobba – Sesto – Monza e Molino Dorino – Baranzate).

Pertanto, oggi è possibile attribuire alla strada la sola funzione di collegamento fra i quartieri periferici della città con velocità ridotte così come richiede l'innovazione disciplinare urbanistica che pone al centro del progetto l'interesse per l'ambiente, così come viene richiesto dalle Comunità locali; le ultime ipotesi progettuali non prevedono più demolizioni di edifici residenziali, la strada, nella nuova configurazione, non solo non accrescerà l'impatto ambientale, ma con opere di forestazione, riqualificazione urbana e razionalizzazione dei collegamenti, ridurrà il traffico nei quartieri più densamente abitati, migliorando le condizioni del clima acustico e della qualità dell'aria.

Qualora si necessiti di maggiori informazioni, faccio presente che il comune di Milano ha inviato al Ministero dei lavori pubblici una dettagliata relazione sulla questione, a disposizione degli interroganti.

PIZZINATO. Signor Presidente, anche a nome degli altri firmatari dell'interrogazione, desidero ringraziare il Governo per aver fornito delle informazioni che i consiglieri comunali, nonostante la presentazione di interrogazioni e le numerose richieste di esposizione nelle competenti Commissioni, non sono riusciti ad ottenere dall'amministrazione di Milano.

Siamo anche al corrente del fatto che alcuni rappresentanti dei gruppi di minoranza del consiglio comunale stanno attualmente operando – avvalendosi della collaborazione di legali – per verificare se vi siano gli estremi per adire alle vie legali per omissione di atti d'ufficio.

Inoltre, desidero far presente che, al di là delle informazioni fornite dal Comune e riportate dal Sottosegretario, ci risulta che, ancora in questi

giorni, vi sono dei vigili urbani i quali stanno effettuando delle misurazioni per verificare le distanze tra alcuni stabili e la nuova arteria.

In ogni caso, anche nell'ipotesi prospettata dal Sottosegretario, vi sarebbero comunque dei quartieri collocati a nord della città - in cui risiedono circa 500.000 abitanti - che verrebbero attraversati da una strada a quattro corsie che inizierebbe, in pratica, laddove terminano gli svincoli per le tangenziali; la realizzazione di questa arteria porterebbe, quindi, ad un collegamento diretto tra la tangenziale est e le autostrade di Milano-Venezia e Autosole e tra la tangenziale ovest e la Milano-Torino e la Milano-Laghi.

Ritengo pertanto che non siano necessarie tante spiegazioni per comprendere quali sarebbero gli effetti della realizzazione di questa nuova arteria!

Nella risposta fornita dal governo non si fa riferimento ad un altro progetto, attualmente allo studio, che prevede l'attraversamento di due quartieri a nord della città con una metrotranvia sopraelevata, la cui realizzazione ovviamente determinerebbe tutta una serie di ulteriori problemi di impatto ambientale.

Tali questioni stanno creando viva preoccupazione tra le popolazioni interessate, tanto è vero che lo scorso 2 ottobre una delle principali arterie di Milano, viale Monza, è stata attraversata da una manifestazione alla quale hanno partecipato centinaia di cittadini.

Desidero inoltre sottolineare che, fino a ieri sera, la Giunta comunale non aveva ancora dato risposta circa la disponibilità a fornire alle competenti Commissioni quelle stesse informazioni precedentemente esposte dal Sottosegretario e da lui ottenute dall'Amministrazione comunale medesima. Tanto è vero che alcuni consiglieri comunali e dei rappresentanti di quartiere, facenti parte delle tre nuove circoscrizioni istituite lo scorso giugno, hanno partecipato con i cittadini alla manifestazione a cui ho fatto precedentemente cenno, proprio con l'obiettivo di ottenere delle informazioni su questa vicenda, facoltà del resto prevista dalle stesse norme di procedura amministrativa.

Infatti, le norme di procedura amministrativa per l'adozione da parte dei consigli comunali delle misure urbanistiche prevedono l'informazione preventiva.

Conseguentemente vi è un problema, e mi avvio alla conclusione, signor Presidente, riguardante un'osservazione critica che desidero fare alla risposta, nel senso che in essa non vi è contenuto un giudizio del Governo. L'interrogazione è rivolta al Presidente del Consiglio dei ministri, ai Ministri dei lavori pubblici e dell'ambiente, e riguarda il fatto che a Milano, quindi in una delle più grandi città italiane, il Consiglio comunale, un organo elettivo, non è posto nelle condizioni di svolgere la propria funzione e di conoscere i progetti urbanistici. È stata rivolta anche al Ministro dell'ambiente perchè non vi è un giudizio circa l'impatto ambientale conseguente alla realizzazione di un'arteria di queste dimensioni. Per tali motivi abbiamo presentato l'interrogazione.

Signor Sottosegretario, la sua risposta mi porta a dichiararmi parzialmente soddisfatto. farò tesoro del suo suggerimento di rivolgerci al Ministero dell'interno affinché attraverso la prefettura operi per mettere il Consiglio comunale e i tre Consigli di quartiere nelle condizioni di svolgere la loro attività in rapporto con i cittadini. La ringrazio sentitamente se sarà così cortese da chiedere ai suoi uffici di fornirci la documentazione che l'Amministrazione comunale di Milano ha inviato al Ministero dei lavori pubblici.

Questo episodio deve far riflettere i componenti della Commissione lavori pubblici, alla quale non appartengo. È molto grave che di fronte ad opere di queste dimensioni, della cui realizzazione si discute da mesi e anni, non si coinvolgano i rappresentanti eletti dai cittadini – e il vice sindaco di Milano è senatore – e si debba ricorrere a un'interrogazione parlamentare per ricevere alcune informazioni che i consiglieri comunali non riescono ad ottenere dall'Amministrazione di Milano; tra l'altro, sono state approvate alcune delibere che prevedono stanziamenti finanziari per realizzare queste opere.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno è così esaurito.

*I lavori terminano alle ore 15,25.*

---

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

*Il Consigliere parlamentare dell'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici*

DOTT. GIANCARLO STAFFA



