



R E P U B B L I C A I T A L I A N A

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Il Consiglio di Stato

in sede giurisdizionale (Sezione Terza)

ha pronunciato la presente

SENTENZA

sul ricorso numero di registro generale 2116 del 2018, proposto dall'Automobile Club D'Italia – Aci, in persona del legale rappresentante pro tempore, rappresentato e difeso dall'avvocato Aristide Police, con domicilio eletto presso il suo studio in Roma, viale Liegi n. 32;

contro

Club Auto e Moto D'Epoca Francesco Sartarelli, Automotoclub Storico Italiano - Asi, in persona dei legali rappresentanti pro tempore, rappresentati e difesi dagli avvocati Nino Paolantonio, Antonio Catricalà, Gino Scaccia, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

nei confronti

Ministero dell'Interno, Ufficio Territoriale del Governo di Trapani, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in persona dei rispettivi Ministri *pro tempore*, rappresentati e difesi *ex lege* dall'Avvocatura Generale dello Stato, domiciliati in Roma, via dei Portoghesi, 12;

Coni, in persona del Presidente pro tempore, rappresentato e difeso dall'avvocato

Alberto Angeletti, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia e domicilio eletto presso il suo studio in Roma, via Giuseppe Pisanelli n. 2;
Aci Sport S.P.A, non costituito in giudizio;

per la riforma

della sentenza del Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio (Sezione Prima) n. 00916/2018, resa tra le parti.

Visti il ricorso in appello e i relativi allegati;

Visti gli atti di costituzione in giudizio del Ministero dell'Interno e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Sostenibili, del Coni, del Club Auto e Moto D'Epoca Francesco Sartarelli e dell'Automotoclub Storico Italiano – Asi;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell'udienza straordinaria del giorno 21 giugno 2022 il Cons. Raffaello Sestini e uditi per le parti gli avvocati Paolo Roberto Molea per delega dell'avvocato Aristide Police, Gino Scaccia, Nino Paolantonio e Alberto Angeletti;
Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

FATTO e DIRITTO

1 - L'Automobil Club d'Italia - ACI chiede l'annullamento o la riforma della sentenza del TAR del Lazio - Sezione I Ter, n. 916/2018, resa nel giudizio proposto dal Club Auto e Moto d'Epoca Francesco Sartarelli e dall'Automotoclub Storico Italiano - ASI.

1.2 - La controversia aveva ad oggetto l'annullamento del provvedimento della Prefettura di Trapani recante "*12^a Notturna di Trapani - Coppa delle Saline*" del 24.9.16, delle note dell'ACI Sport n. 4621/16, del parere tecnico-sportivo contrario all'autorizzazione della manifestazione di cui alla nota ACI Sport n. 4808/16, del parere del CONI 4614/2016, della circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 11.2.16 e della circolare del Ministero dell'Interno n. 300/A/3727/11/116/6 del 19.04.2011.

1.3 - Più in particolare, le ricorrenti in primo grado contestavano la legittimità del diniego di autorizzazione della manifestazione sostenendo che la stessa avrebbe dovuto godere del regime di deroga previsto dall'art. 9, comma 3°, del Codice della Strada il quale esclude dall'ordinario regime autorizzatorio delle competizioni motoristiche le manifestazioni di regolarità a cui partecipano i veicoli di cui all'articolo 60, purché la velocità imposta sia per tutto il percorso inferiore a 40 km/h e la manifestazione sia organizzata in conformità alle norme tecnico sportive della federazione di competenza.

1.4 – Si sono costituiti in giudizio *ad opponendum* il Club Auto e Moto d'Epoca Francesco Sartarelli e l'Automotoclub Storico Italiano - A.S.I. Si è inoltre costituito in giudizio il CONI, che deduce di essere privo di legittimazione passiva nella controversia in esame in quanto estraneo al procedimento, essendo stato evocato in giudizio sul presupposto di un presunto parere che nella realtà è una nota dell'ACI Sport e di un parere che non riguarda la posizione della originaria ricorrente, bensì gli Enti promotori per chiarire se gli stessi possano essere considerati Federazioni Sportive e, conseguentemente, possano organizzare manifestazione automobilistiche. Si è infine costituito in giudizio il Ministero dell'Interno, il quale ha chiesto in data 30.5.2022 un breve differimento dell'udienza *“in relazione alle interlocuzioni intercorse tra le Amministrazioni interessate e questo Patrocinio, rispetto a cui vi è necessità di definire le occorrenti iniziative processuali”*. Il Collegio ritiene tuttavia non accoglibile la richiesta, peraltro non particolarmente motivata in relazione al tempo già trascorso, essendo il giudizio maturo per la decisione.

2 – Secondo l'appellante, innanzitutto deve escludersi che la normativa vigente consenta, secondo l'interpretazione del Giudice di primo grado, di ritenere sussistenti i presupposti per l'applicazione della deroga ex art. 9 co. 3 C.S. sulla scorta delle mere dichiarazioni dell'organizzatore della manifestazione, impedendo l'indispensabile controllo preventivo, come prescritto dalla Circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 11.02.2016. Nella realtà sarebbe non solo la detta

normativa, ma la rilevanza stessa degli interessi coinvolti a deporre nel senso opposto a quanto ritenuto dal TAR del Lazio.

2.1 - Pertanto l'ACI deduce ampiamente, anche producendo successive memorie, come il senso stesso dell'originaria impugnazione promossa in primo grado dall'ASI e l'effettiva utilità concreta dallo stesso perseguita sarebbe quella di poter maturare, in via pretoria, lo status sostanziale di Federazione sportiva competente ad organizzare (rectius a disciplinare autonomamente) eventi sportivi – e non, ludici– che coinvolgono autovetture storiche, anche mediante l'affermazione di un preteso ma in realtà insussistente conflitto d'interessi in capo all'ACI stessa.

2.2 - Al contrario, l'ordinamento mostrerebbe di voler disciplinare gli eventi non meramente “ludici” (come potrebbero essere un concerto o una festa) ma caratterizzati da un contenuto competitivo e sportivo destinati a svolgersi su strade pubbliche, in quanto suscettibili di arrecare potenziali rischi alla collettività in maniera ben differente e più significativa di quanto non possano fare degli eventi “ludici”, all'uopo prevedendo un regime di generale divieto delle stesse, salvo ottenimento di specifica autorizzazione. Autorizzazione che può essere resa su base comunale, in caso di gare che prevedano trazione umana ovvero animale (comma 1), e che invece, in caso di “*competizioni motoristiche*”, richiede l'intervento del CONI, per il tramite della Federazione sportiva nazionale di competenza, vale a dire, ai sensi del comma 3, dell'ACI.

2.3 – Del tutto inconferenti sarebbero pertanto le illazioni, fondate su un parere dell'AGCM del 2016, circa un “*insanabile conflitto di interessi*”, che porterebbe l'ACI a voler impedire l'organizzazione di eventi a soggetti privati quali ASI al fine di indurre tutti gli organizzatori ad associarsi all'ACI e non ad altre Federazioni sportive. Al riguardo, sarebbe sufficiente rammentare come l'ACI, proprio perché Federazione sportiva nazionale con competenza in materia automobilistica, si prodiga attivamente affinché eventi del genere vengano organizzati sin dalla sua istituzione nel 1905 ed erezione ad ente morale nel 1926,

essendosi sempre occupata della tutela dell'automobilismo in tutte le sue manifestazioni, non ultime quelle sportive, tanto vero che le manifestazioni di regolarità per auto storiche autorizzate dall'ACI con riferimento alla sola annualità 2022 sarebbero ben 113, tutte organizzate da soggetti privati in tutto e per tutto analoghi alle odierne appellate e per le quali l'ACI, esaminato il Regolamento e rilevata la conformità alle norme tecnico sportive, si è limitata a dare il proprio placet.

3 - L'ACI espone, pertanto, che l'art. 12 del Regolamento RSN, redatto dalla stessa ACI, definisce *“le attività non agonistiche”* come *“quelle in cui l'uso e la performance dell'automezzo è secondario (es. raduni, parate, dimostrazioni, prove di consumo, caccia al tesoro”*, precisando poi che *“Per le gare stradali è la Federazione che, per ogni singolo evento, svolge l'istruttoria concreta degli elementi indicati dall'organizzatore nel regolamento della manifestazione”*.

3.1 – Deduce, inoltre, che l'evento in esame non sarebbe stato riconducibile a quelli esentati dal parere del CONI sotto plurimi profili, riferiti essenzialmente alla possibilità di superamento della velocità massima di 40 km/h lungo il percorso ed alla possibilità di partecipazione di auto diverse da quelle storiche nonché in relazione al carattere, in realtà, sportivo ed agonistico della manifestazione.

4 - Anche le Associazioni ricorrenti di primo grado odierne resistenti argomentano le proprie difese contro-deducendo, con successive memorie, alle tesi contenute nell'appello e nelle memorie dell'appellante.

4.1 – Le stesse precisano, in via preliminare, l'erroneità delle argomentazioni di controparte riferite alla non rispondenza a legge della previsione di una *“velocità media inferiore ai 40 km/h”*, quando il TAR ha, viceversa, espressamente affermato che *“dal Regolamento, in particolare, risulta che l'evento in questione consiste in una “Manifestazione culturale/sociale di abilità non competitiva con rilevamenti cronometrici con velocità inferiore a 40 km/h” per auto storiche; l'art. 5 prevede espressamente che la velocità sia inferiore ai 40 km/h”*.

4.2 - Quanto, poi, alla statuizione del TAR circa la sussistenza di un'organizzazione

conforme alle norme tecnico-sportive di FIVA e di ASI, *“di tal che non avrebbe dovuto essere soggetta al parere favorevole di ACI”* le odierne resistenti narrano di avere espressamente impugnato anche le norme del Regolamento Sportivo Nazionale (RSN) adottato da ACI che consentono di qualificare manifestazioni come quella in esame fra gli aventi sportivi, in quanto l’art. 12 del RSN stravolgerebbe il concetto, di cui all’art. 9, co. 3, del Codice della Strada, di *“manifestazione di regolarità”*, attribuendo all’ACI, pur in conflitto di interessi come già rilevato dall’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, un potere qualificatorio che nessuna norma ha ad esso conferito e che si pone in contrasto anche con il recente accordo FIA – FIVA depositato dalla stessa ACI in giudizio, dopo che lo stesso ACI si era impegnato a non *“normare”* la qualificazione delle cc.dd. manifestazioni di regolarità, come si evincerebbe dal paragrafo 43, lett. a) del provvedimento dell’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato n. 19946 del 2009 (di accoglimento di impegni assunti da ACI nel procedimento A396 Gargano Corse / ACI).

4.3 – In particolare, l’accordo FIA – FIVA del 26 giugno 2019, che opera come ultimo rinnovo di una convenzione siglata il 10 ottobre 1974, stabilisce, al punto 4, che *“le manifestazioni di auto storiche di natura sportiva restano di competenza esclusiva della FIA e dei suoi membri”*; e al punto 5 che *“le manifestazioni di regolarità come sotto descritte continuano a poter utilizzare l’uno o l’altro dei regolamenti FIA o FIVA. Ai fini del presente accordo, le parti convengono che manifestazioni come quelle di regolarità storica, in cui le velocità medie previste non superano i 50 km/h, svolte su strade utilizzate in tutto o in parte per la circolazione normale, e in cui la classifica finale della competizione si basa, per esempio, su tempi prestabiliti per coprire settori di collegamento (controlli orari) o parti specifiche del percorso (settori di velocità media), non sono considerate manifestazioni sportive”*.

4.4 - Invece l’ACI non avrebbe tenuto fede a questi impegni, adottando un

Regolamento Sportivo Nazionale (RSN) che assicura ad essa ACI il potere innominato ed atipico di definire le attività ludiche e, in ogni caso, l'arbitraria pretesa di *“valutare in ogni momento il carattere ludico ricreativo ed amatoriale di una manifestazione”* (art. 12.2 del RSN 2016).

4.5 - La circolare del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili del 10 gennaio 2022, n. 110, disciplina la comunicazione dell'evento al fine di predisporre i controlli di sicurezza anche per le manifestazioni ludiche di regolarità, e dopo aver ricordato che, *“per le gare con veicoli a motore l'autorizzazione è rilasciata, sentite le federazioni nazionali sportive competenti e dandone tempestiva informazione all'autorità di pubblica sicurezza, nel rispetto di quanto disposto dagli articoli 162 e 163 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, ed norme successivamente intervenute”*, precisa che *“la disciplina in parola si applica esclusivamente a manifestazioni che comportano lo svolgersi di una gara intesa come competizione tra due o più concorrenti o squadre impegnate a superarsi vicendevolmente e in cui è prevista la determinazione di una classifica”* fattispecie che sarebbe del tutto diversa da quella in esame.

4.6 - Quanto al parere del CONI 13.7.2016 prot. 1299/SR, Le resistenti evidenziano che lo stesso ritiene, erroneamente, che l'avviso preventivo di ACI andrebbe reso per tutte *“le manifestazioni motoristiche su strada”*, così contraddicendo apertamente, deducono, il tenore letterale dell'art. 9, comma 3, del Codice della strada e introducendo una arbitraria, non prevista e per questo illegittima, limitazione alle libertà costituzionali di circolazione, riunione ed associazione (artt. 16, 17 e 18 della Costituzione).

4.7 – Le odierne resistenti allegano, poi, il regolamento della specifica manifestazione in esame, dimostrando puntualmente la non fondatezza delle deduzioni dell'ACI circa la possibilità di non rispettare il limite massimo di velocità, circa la ritenuta possibilità che fossero ammesse auto diverse da quelle storiche e circa il carattere in realtà sportivo ed agonistico della manifestazione.

5 – Ai fini della decisione, sotto il profilo normativo occorre rammentare che l'art.

9, comma 1, C.S. prescrive in via generale che le gare con veicoli a motore che si svolgono su strade o aree pubbliche, che di regola sono radicalmente vietate a tutela della pubblica incolumità, per poter derogare al predetto divieto sono soggette ad autorizzazione, sentite le federazioni nazionali sportive competenti e dandone tempestiva informazione all'autorità di pubblica sicurezza, al fine di consentire la successiva regolazione dell'evento, a tutela della pubblica incolumità, da parte della polizia locale e stradale e della Prefettura.

5.1 - Il successivo comma 3 prevede che per le autorizzazioni relative alle competizioni motoristiche i promotori devono richiedere il nulla osta per la loro effettuazione al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, allegando il preventivo parere del CONI.

5.2 - Tale parere, prosegue il comma 3, non è richiesto per le manifestazioni di regolarità a cui partecipano i veicoli di cui all'articolo 60, ciò sempre che la velocità imposta sia per tutto il percorso inferiore a 40 km/h e la manifestazione sia organizzata in conformità alle norme tecnico sportive della Federazione di competenza.

6 - La predetta premessa normativa consente di inquadrare la fattispecie destinataria del regime di deroga oggetto dell'odierno contenzioso: ogni manifestazione motoristica di regolarità organizzata in conformità alle norme tecnico sportive della Federazione di competenza e che, così come accertato nel caso considerato, sia riservata alle auto d'epoca ed applichi un criterio di valutazione dell'abilità nella regolarità della guida imponendo, per tutto il percorso stabilito, una velocità inferiore ai 40 Km orari, ovvero non superiore a tale limite sia ai check controls dislocati lungo il percorso sia nella media dell'intero percorso, secondo un criterio connaturato al concetto di "regolarità" (e quindi, non di velocità o di accelerazione) che guida la manifestazione motoristica in questione.

6.1 - La terminologia utilizzata dal codice, che si riferisce a tutte le "*manifestazioni motoristiche*" di regolarità senza indagare il loro carattere esclusivamente o

prevalentemente ludico oppure sportivo, non risulta casuale, consentendo di fotografare senza incertezze (che sarebbero deleterie ai fini dei controlli posti a tutela della pubblica incolumità) tutte le manifestazioni riservate alle auto d'epoca che consentono ai piloti di mettere alla prova la loro abilità di guida confrontandosi in competizioni di regolarità che, non riguardando utilizzi commerciali o economico-produttivi o turistici dei veicoli (del resto a ciò inadatti, trattandosi di auto d'epoca), sono per definizione “*sportive*”, potendo anche comportare gare, classifiche (anche a seguito di controlli orari, così come previsto dalla citata circolare e come avvenuto in questo caso) e premi, ma anche “*ludiche*”, in quanto lasciando emergere il rapporto d'affezione o di collezione con i veicoli, non originano competizioni agonistiche in senso proprio e non si inseriscono in campionati sportivi nazionali o internazionali.

6.2 – In tal senso, ai fini della decisione risultano del tutto irrilevanti le pur diffuse e ripetute deduzioni delle parti concernenti il carattere più o meno sportivo delle manifestazioni in esame e la presenza o meno di cronometristi rappresentanti della FICR, in quanto l'accordo FIA – FIVA del 26 giugno 2019, rinnovo di una convenzione in vigore fin dal 10 ottobre 1974, in piena coerenza con la predetta ricostruzione stabilisce, al punto 5, che “*le manifestazioni di regolarità come sotto descritte continuano a poter utilizzare l'uno o l'altro dei regolamenti FIA o FIVA*” precisando a tal fine che “*manifestazioni come quelle di regolarità storica, in cui le velocità medie previste non superano i 50 km/h, svolte su strade utilizzate in tutto o in parte per la circolazione normale, e in cui la classifica finale della competizione si basa, per esempio, su tempi prestabiliti per coprire settori di collegamento (controlli orari) o parti specifiche del percorso (settori di velocità media), non sono considerate manifestazioni sportive*”..

A propria volta, anche la circolare del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili del 10 gennaio 2022, n. 110, dopo aver ricordato che, “*per le gare con veicoli a motore l'autorizzazione è rilasciata, sentite le federazioni nazionali sportive competenti e dandone tempestiva informazione all'autorità di pubblica*

sicurezza...”, precisa che *“la disciplina in parola si applica esclusivamente a manifestazioni che comportano lo svolgersi di una gara intesa” (solo) “come competizione tra due o più concorrenti o squadre impegnate a superarsi vicendevolmente e in cui è prevista la determinazione di una classifica”*, fattispecie evidentemente diversa da quella sopra individuata, basata solo su controlli orari così come previsto dal predetto accordo.

6.3 – D'altronde, considera il Collegio, a fronte della chiara ed univoca definizione recata dal codice della strada, ogni diversa formulazione rinveniente in accordi privati, o in circolari solo esplicative, o in normative di settore come quelle sportive (quali ad esempio il Regolamento Sportivo dell'ACI, che all'art. 12 prevede il potere di *“valutare in ogni momento il carattere ludico ricreativo ed amatoriale di una manifestazione”*), ove interpretata in senso incompatibile con la predetta disposizione del codice, sarebbe non illegittima, ma più radicalmente non applicabile, non potendosi sovrapporre alla indicata disciplina di legge che, in quanto norma codicistica di ordine pubblico volta a tutelare la pubblica incolumità, neppure potrebbe essere derogata dalle Federazioni sportive o da altri destinatari.

7 – Tornando alla previsione normativa di riferimento, è altresì facile osservare che il riferimento testuale, per quanto riguarda le manifestazioni di *“regolarità”*, all'acquisizione del nulla osta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed al rispetto delle norme tecnico sportive della Federazione di competenza implica necessariamente una verifica ed un controllo circa la natura della competizione e le sue specifiche caratteristiche.

7.1 - Ciò implica la necessità del controllo pubblico, che la competente Amministrazione può compiere avvalendosi dello strumento di semplificazione procedimentale costituito dalla possibilità di verificare l'autodichiarazione degli organizzatori circa la indicata non particolare rilevanza, sotto il profilo della sicurezza stradale, delle modalità di svolgimento della manifestazione nel rispetto delle norme tecnico sportive della competente Federazione sportiva.

7.2 - La legge (art. 9, comma 3, c.s.) invece esclude espressamente il parere, altrimenti necessario, del CONI, e quindi a maggior ragione non rende affatto necessario un parere, quale Federazione nazionale aderente al CONI, dell'ACI che, al di fuori delle competenze espressamente attribuite dalla legge in relazione al Pubblico Registro Automobilistico, e quindi anche nella materia in esame, opera solo quale Ente morale, non differenziandosi sostanzialmente dalle altre associazioni sportive private salva la qualificazione di legge quale Federazione sportiva nazionale.

7.4 - Nei casi in esame, la Federazione sportiva "competente" quindi, viene in rilievo solo ai fini dell'adozione delle "norme tecnico sportive" da dover rispettare, e non ai fini del "parere", espressamente ritenuto non necessario dalla legge e quindi non dovuto alla stregua di un principio di non aggravamento del procedimento amministrativo.

7.5 - Sulla base delle predette considerazioni, deve essere accolta la domanda di esclusione dal giudizio del CONI, che non deve rendere parere né può vantare altre competenze nella fattispecie considerata, compensando fra le parti le relative spese di giudizio.

8 - Occorre ora individuare la "federazione competente" ai fini dell'adozione delle norme tecnico sportive, accertando se essa possa essere solo l'ACI come dedotto con l'appello.

8.1 - Al riguardo, considera il Collegio che gli organizzatori devono poter fare riferimento alle norme tecniche della Federazione sportiva (evidentemente riconosciuta secondo l'ordinamento sportivo) di appartenenza o di riferimento, non essendo né previsto per legge, né evidentemente necessario alla stregua di un criterio di ragionevolezza e proporzionalità e di sussidiarietà dell'intervento di controllo pubblico rispetto al generalissimo principio di libertà che caratterizza ogni moderno Stato di diritto, che per manifestazioni locali di questo genere si debba "scomodare" l'ACI, nominata per legge Federazione nazionale di riferimento, e quindi unica a termini di legge a poter esprimere la posizione

nazionale in contesti internazionali, ma certamente non munita in esclusiva in quanto ciò sarebbe irrimediabilmente illegittimo nel quadro dell'ordinamento nazionale ed euro-unitario- con un monopolio legale riferito alla individuazione delle specifiche regole tecnico sportive di ogni manifestazione dilettantistica, sportiva o ludica che sia.

8.2 - Nella specifica fattispecie considerata, dunque, la competente Federazione sportiva è la FIVA, Federazione riconosciuta dall'ordinamento sportivo nazionale e internazionale cui la odierna resistente ASI è affiliata, titolare di un accordo con la FIA (altra Federazione internazionale, cui aderisce invece l'ACI) che le consente espressamente di adottare norme tecniche che gli organizzatori possono scegliere per disciplinare le manifestazioni di regolarità quale quella in esame.

8.3 – Ne consegue che la manifestazione motoristica di regolarità in esame, in quanto conforme alle prescrizioni di legge ed alle norme tecniche adottate dalla Federazione sportiva di riferimento come legittimamente prescelta dagli organizzatori, non poteva essere vietata, così come statuito dal TAR accogliendo il ricorso delle odierne resistenti.

8.4 - Per le medesime ragioni, i descritti motivi d'appello dedotti dall'Acì, volti a contestare la possibilità che la manifestazione in esame potesse essere legittimamente autorizzata risultano non fondati.

9 – In conclusione, l'appello risulta non fondato e deve essere respinto, trovando definitiva conferma le statuizioni dell'appellata sentenza del TAR con le integrazioni motivazionali risultanti dalle pregresse motivazioni.

10 - Le spese del presente grado di giudizio possono essere, infine, compensate in ragione della particolarità e complessità della fattispecie controversa.

P.Q.M.

Il Consiglio di Stato in sede giurisdizionale (Sezione Terza), definitivamente pronunciando sull'appello come in epigrafe proposto, e previo accoglimento della domanda di estromissione del CONI, lo respinge.

Compensa fra le parti le spese del presente grado di giudizio.

Così deciso in Roma nella camera di consiglio del giorno 21 giugno 2022 con l'intervento dei magistrati:

Marco Lipari, Presidente

Massimiliano Nocelli, Consigliere

Raffaello Sestini, Consigliere, Estensore

Giovanni Sabato, Consigliere

Ugo De Carlo, Consigliere

L'ESTENSORE

Raffaello Sestini

IL PRESIDENTE

Marco Lipari

IL SEGRETARIO