Pubblicato il 15/01/2019

N. 00074/2019 REG.PROV.COLL.

N. 02177/2018 REG.RIC.

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

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Il Tribunale Amministrativo Regionale per la Lombardia

(Sezione Terza)

ha pronunciato la presente

SENTENZA

sul ricorso numero di registro generale 2177 del 2018, proposto da Ryanair Dac, in persona del legale rappresentante pro tempore, rappresentata e difesa dagli avvocati Matteo Castioni, Giannalberto Mazzei e Arcangelo Pecchia, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

contro

Società per Azioni Esercizi Aeroportuali - S.E.A., in persona del legale rappresentante pro tempore, rappresentata e difesa dagli avvocati Enrico Adriano Raffaelli, Fabio Elefante e Michela Dall'Angelo, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia e domicilio fisico eletto presso lo studio del primo in Milano, via Monte Napoleone, 18;

nei confronti

Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.a. in Amministrazione Straordinaria, in persona del legale rappresentante pro tempore, rappresentata e difesa dagli avvocati Aristide Police e Filippo Degni, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia e domicilio fisico eletto presso lo studio del primo in Milano, piazzetta M. Bossi, 3;

per l'accertamento

- del diritto di accesso e l'emanazione dell'ordine di esibizione dei documenti richiesti con l'istanza della ricorrente del 15 giugno 2018, nonché, per quanto occorrer possa, per l'annullamento della nota SEA prot. 11435, del 10 settembre 2018, con cui si comunica di aver avviato le valutazioni sull'istanza di accesso e di dover provvedere a chiedere il parere della controinteressata Alitalia.

Visti il ricorso e i relativi allegati;

Visti il ricorso e i relativi allegati;

Visti gli atti di costituzione in giudizio della Società per Azioni Esercizi Aeroportuali - S.E.A. e di Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.a. in Amministrazione Straordinaria;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nella camera di consiglio del giorno 28 novembre 2018 la dott.ssa Concetta Plantamura e uditi per le parti i difensori come specificato nel verbale;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

FATTO e DIRITTO

1) Con istanza del 15 giugno 2018 Ryanair ha chiesto di prendere visione e di estrarre copia dei seguenti atti e documenti:

“(i) tutti i contratti relativi ad attività commerciali in essere tra Alitalia e SEA alla data dell’1 gennaio 2015, ad oggi conclusi o in vigore;

(ii) tutti i contratti relativi ad attività commerciali conclusi tra Alitalia e SEA dopo l’1 gennaio 2015, ad oggi conclusi o in vigore;

(iii) tutti i documenti di addebito (lettere di addebito o equivalenti) emessi da SEA e indirizzati ad Alitalia per la riscossione dei diritti aeroportuali dovuti dall’1 gennaio 2015 al 14 giugno 2018, unitamente a copia delle distinte di pagamento inviate da

Alitalia a SEA a prova e supporto dell'avvenuto pagamento, o di prova dell'avvenuto incasso di tali somme da parte di SEA;

(iv) tutti i documenti di addebito (lettere di addebito o equivalenti) emessi da SEA e indirizzati ad Alitalia per la riscossione delle tasse di imbarco e sbarco sulle merci trasportate per via aerea dovute dall'1 gennaio 2015 al 15 giugno 2018, unitamente a copia delle distinte di pagamento inviate da Alitalia a SEA a prova e supporto dell'avvenuto pagamento, o di prova dell'avvenuto incasso di tali somme da parte di SEA;

(v) tutti i documenti di addebito (lettere di addebito o equivalenti) emessi da SEA e indirizzati ad Alitalia per la riscossione di diritti passeggeri dovuti dall'1 gennaio 2015 al 15 giugno 2018, unitamente a copia delle distinte di pagamento inviate da Alitalia a SEA a prova e supporto dell'avvenuto pagamento, o di prova dell'avvenuto incasso di tali somme da parte di SEA;

(vi) tutti i documenti di addebito (lettere di addebito o equivalenti) emessi da SEA e indirizzati ad Alitalia per la riscossione dei corrispettivi per servizi e controlli di sicurezza dovuti dall'1 gennaio 2015 al 15 giugno 2018, unitamente a copia delle distinte di pagamento inviate da Alitalia a SEA a prova e supporto dell'avvenuto pagamento, o di prova dell'avvenuto incasso di tali somme da parte di SEA;

(vii) tutti i documenti di addebito (lettere di addebito o equivalenti) emessi da SEA e indirizzati ad Alitalia per la riscossione dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco di passeggeri dovuta dall'1 gennaio 2015 al 15 giugno 2018, unitamente a copia delle distinte di pagamento inviate da Alitalia a SEA a prova e supporto dell'avvenuto pagamento, o di prova dell'avvenuto incasso di tali somme da parte di SEA;

(viii) tutti i documenti di addebito (lettere di addebito o equivalenti) emessi da SEA e indirizzati ad Alitalia per la riscossione dei corrispettivi per spazi e parcheggi dovuti dall'15 gennaio 2015 al 15 giugno 2018, unitamente a copia delle distinte di

pagamento inviate da Alitalia a SEA a prova e supporto dell'avvenuto pagamento, o di prova dell'avvenuto incasso di tali somme da parte di SEA”.

2. A sostegno dell'istanza Ryanair ha allegato il sospetto che l'attività di Alitalia presso lo scalo di Milano Malpensa si sia svolta, quantomeno a decorrere dal 1° gennaio 2015 (data in cui la “nuova” Alitalia ha iniziato le proprie operazioni a seguito dell'acquisto del 49% del capitale sociale da parte di Etihad Airways), e possa tutt'ora continuare, soltanto in ragione di particolari condizioni economiche di favore inserite nei contratti commerciali conclusi tra Alitalia e SEA.

Ad alimentare il sospetto vi sarebbe, da un lato, la Relazione Finanziaria Annuale 2017 di SEA, ove si dà atto dell'ammontare dei crediti (pari a € 41.050.979,58, di cui ad oggi risulterebbero saldati soltanto € 4.592.611,44) verso Alitalia, sorti antecedentemente alla data del 2 maggio 2017 (di ammissione di quest'ultima alla procedura di amministrazione straordinaria), e per i quali è stata depositata apposita istanza d'insinuazione al passivo; da quanto in essa riportato, in particolare, emergerebbe il reiterato mancato pagamento da parte dell'ex vettore di bandiera a SEA di: (i) diritti aeroportuali; (ii) tasse di imbarco e sbarco sulle merci trasportate per via aerea; (iii) diritti passeggeri; (iv) corrispettivi per servizi e controlli di sicurezza; (v) addizionali e diritti; (vi) corrispettivi spazi e parcheggi; (vii) corrispettivi vari.

D'altro canto, a corroborare i suddetti sospetti vi sarebbero anche le notizie di stampa, a tenore delle quali il “prestito ponte” diviso in due tranche per complessivi € 900 milioni concesso dallo Stato italiano ad Alitalia successivamente all'ammissione all'amministrazione straordinaria risulterebbe, a distanza di un anno dall'apertura della procedura, ancora intatto (cfr. articolo allegato sub documento n. 5 della produzione ricorrente, di cui viene fornito anche il seguente link: <http://www.ilsole24ore.com/art/notizie/2018-05-17/alitalia-prestito-ancora-cassa-e-perdite-dimezzate--120929.shtml?uuid=AE6mG2pE>).

La mancata puntuale riscossione da parte di SEA delle somme corrispondenti alle voci sopra indicate e l'applicazione di condizioni economiche di particolare favore potrebbero costituire, ad avviso del patrocinio ricorrente, condotta anticoncorrenziale, attribuendo un indebito vantaggio concorrenziale a favore di Alitalia e in danno di Ryanair, così come degli altri vettori concorrenti di Alitalia, traducendosi in minori costi operazionali a fronte di servizi comunque erogati e di imposizioni fiscali prescritte da leggi nazionali e regionali, consentendo ad Alitalia di mantenere una ingiustificata maggiore liquidità disponibile.

Ryanair, concorrente di Alitalia presso lo scalo di Milano Malpensa, evidenzia quindi la propria legittimazione a formulare l'istanza di accesso in quanto titolare di un interesse diretto, concreto ed attuale ad accedere alla documentazione relativa ai contratti commerciali in essere tra SEA e Alitalia al 1° gennaio 2015 e/o conclusi dopo tale data, nonché ai documenti relativi alla puntuale riscossione delle somme dovute da Alitalia al gestore aeroportuale, quanto meno dal 1° gennaio 2015, al fine di valutare la fondatezza di un'eventuale azione per condotte anticoncorrenziali.

3. In data 8 agosto 2018 Ryanair ha sollecitato SEA a voler dare riscontro alla propria istanza di accesso ma senza ottenere adeguata risposta, essendosi SEA limitata ad informare l'istante, con nota del 10 settembre 2018, di aver avviato le necessarie valutazioni preliminari circa la richiesta di accesso e di essere disponibile ad un incontro al fine di chiarire le rispettive posizioni delle parti coinvolte.

4. Con ricorso notificato il 14/9/2018 e depositato il 28/9/2018 Ryanair è insorta contro il silenzio formatosi sull'istanza di accesso, deducendone l'illegittimità per violazione e falsa applicazione degli artt. 1, 2, 22, e 24, comma 7, della legge n. 241/1990, violazione e falsa applicazione degli artt. 3, 24, 97 e 113 della costituzione. La ricorrente ha richiamato a sostegno della doglianza plurimi precedenti della giurisprudenza amministrativa, sia d'appello che di primo grado, (cfr. Consiglio di Stato, Sez. IV, sentenze nn. 4372, 4373, 4376 del 2016; CGARS, sentenze nn. 457 e

458 del 13/12/2016, nonché, TAR Sardegna, II, 2 settembre 2015 n. 1010; TAR Puglia, I, 3 dicembre 2015 n. 1599; TAR Veneto, I, 9 dicembre 2015 n. 1306; TAR Sicilia, I, 3 dicembre 2015 n. 3165), riguardanti ricorsi avverso dinieghi di accesso opposti dai vari gestori aeroportuali ad altrettante istanze di Alitalia aventi ad oggetto, fra l'altro, tutti i contratti stipulati dai gestori medesimi con Ryanair.

Nei detti casi anche l'odierna controinteressata avrebbe agito sulla base di notizie di stampa inerenti presunte condotte dei gestori aeroportuali volte ad attribuire indebiti benefici a Ryanair che, potendo integrare atti di concorrenza sleale, avevano convinto i giudici sulla sussistenza dell'interesse qualificato, concreto ed attuale del vettore aereo operante in concorrenza con Ryanair collegato ai documenti richiesti. Nella fattispecie in esame, conclude la difesa esponente, l'interesse azionato avrebbe senz'altro le medesime caratteristiche, giustificando così le medesime conclusioni favorevoli all'accesso.

5. Alla camera di consiglio del 28 novembre 2018 la causa, sentiti gli avvocati D. Mansueto in sostituzione di Mazzei per la parte ricorrente, F. Elefante per SEA e F. Degni per Alitalia S.p.a., è stata trattenuta in decisione.

6. Preliminarmente, il Collegio deve soffermarsi sull'eccezione di inammissibilità del ricorso per difetto d'interesse, sollevata da parte resistente.

L'eccezione va disattesa.

6.1. La situazione giuridicamente rilevante disciplinata dalla legge 7 agosto 1990, n. 241 e per la cui tutela è attribuito il diritto di accesso è nozione diversa e più ampia rispetto all'interesse all'impugnativa e non presuppone necessariamente una posizione soggettiva qualificabile in termini di diritto soggettivo o di interesse legittimo. Ne consegue che la legittimazione all'accesso va riconosciuta a chiunque possa dimostrare che gli atti oggetto di accesso abbiano spiegato o siano idonei a spiegare effetti diretti o indiretti nei suoi confronti, indipendentemente dalla lesione di una posizione giuridica, stante l'autonomia del diritto di accesso, inteso come

interesse ad un bene della vita distinto rispetto alla situazione legittimante all'impugnativa dell'atto (cfr. Cons. Stato, Sez. VI, 28-01-2013, n. 511).

L'accesso "serve" proprio a valutare, in altri termini, se una certa azione sia proponibile con successo o meno: è posto a presidio del diritto di difesa, ma è utile - anche in un'ottica complessivamente mirante a deflazionare il contenzioso - ad evitare la proposizione di azioni "al buio" temerarie o comunque infondate (cfr. Cons. Stato. IV, 20/10/2016, n. 4373, che poi aggiunge: "Non si tratta soltanto di acquisire materiale probatorio: si tratta, a monte di verificare se per caso i dubbi sulla legittimità di una data condotta in realtà non abbiano ragione d'essere (e, quindi, in realtà il sospetto di avere subito un torto sia, in realtà, infondato) ...". Negli stessi termini, Cons. Stato, IV, 20/10/2016, n. 4372 e n. 4376).

Su tali premesse, la domanda dell'esponente risulta correttamente proposta e fornita di interesse, in quanto non preordinata ad un generico controllo dell'operato dell'amministrazione e soltanto "relativamente generica...nella misura in cui era generica la conoscenza dei fatti" atteso che l'esponente "non sapeva e non sa:

I) se – o meno - contratti siano stati stipulati dalle parti odierne appellanti;

II) con che oggetto;

III) in che circostanze e con quali pattuizioni" (cfr. Cons. Stato, sentenze nn. 4372, 4373 e 4376 del 2016 cit.).

7. Nel merito, occorre muovere dal consolidato approdo secondo il quale la disciplina legale della ostensibilità dei documenti amministrativi pone anzitutto - sul piano oggettivo - un rapporto di regola/eccezione, nel senso che la regola è data dall'accesso mentre le specifiche eccezioni, analiticamente indicate, costituiscono ipotesi derogatorie (cfr. ex aliis Cons. Stato, Sez. IV, n. 326/2016).

7.1. Avendo riguardo al limite della riservatezza, l'unico che è stato qui ipotizzato nelle difese delle parti intime, giova rammentare come i rapporti fra accesso e riservatezza siano dal legislatore disciplinati distinguendo tra i diversi livelli di

consistenza del profilo di privacy coinvolto nell'atto di cui si chiede l'ostensione (ovvero, a seconda che si tratti di dati personali ordinari, sensibili o sensibilissimi).

La difesa di Alitalia ipotizza, a ben vedere, una possibile lesione della riservatezza, vuoi in relazione ai documenti afferenti a questioni puramente privatistiche (quali i pagamenti), vuoi al cospetto dei documenti da cui sarebbe possibile ricostruire i dati di traffico sulle rotte da essa operate, con la relativa remuneratività.

Si tratta, evidentemente, in un caso e nell'altro, nonostante l'assenza di una chiara indicazione di quali sarebbero in concreto i dati sensibili richiedenti particolare tutela, di dati riservati ordinari e sensibili per i quali l'art. 24, co. 7 della legge n. 241/1990 prevede espressamente che "deve comunque essere garantito ai richiedenti l'accesso ai documenti amministrativi la cui conoscenza sia necessaria per curare o difendere i propri interessi giuridici", salva la verifica dell'indispensabilità difensiva del dato sensibile.

Sul punto, giova anche osservare come l'interesse di Ryanair non sembri affatto vertere sui predetti dati sensibili che, ove presenti nei documenti richiesti, ben avrebbero potuto essere oscurati. Sennonché, rileva constatare come nessuna risposta in termini di possibile ostensione mediante oscuramento di dati riservati sia stata tempestivamente ipotizzata dal gestore in riscontro all'istanza di accesso, rendendo evidente come la necessità di tutela della privacy non fosse di per sé affatto impeditiva dell'accesso in esame. Resta fermo che, ove SEA dovesse riscontrare dati di tal genere, a seguito di una puntuale e rigorosa ricognizione, ne potrà comunque oscurare lo specifico contenuto.

7.2. Non risulta poi dimostrato, diversamente da quanto controdedito da parte controinteressata, né che la richiesta di parte ricorrente implichi la necessità di un'attività valutativa ed elaborativa dell'amministrazione adita e, neppure, che sia stato superato il limite negativo per il quale la genericità dell'istanza presentata non

consenta l'esatta individuazione degli atti ai quali si chiede l'accesso (cfr. T.A.R. Campania, Napoli, sez. V, 08/02/2010, n. 715).

È utile osservare, a tale ultimo riguardo, che l'accesso in esame non risulta neppure volto a riversare sul gestore l'onere di porre in essere un'attività di elaborazione di dati e documenti in suo possesso o, comunque, la prestazione di un facere preordinato all'individuazione degli stessi, trattandosi di fornire la documentazione richiesta sempreché esistente nei termini in cui essa ha formato oggetto dell'istanza di accesso (cfr. CGARS 13/12/2016, n. 457, che, in analoga fattispecie, ha ritenuto soddisfatto il requisito della specificità della richiesta di esibizione “giacché la richiesta appare ormai limitata ed accoglibile per atti precisi e determinati (i contratti), per l'ostensione dei quali Aeroporti non deve svolgere nessuna attività valutativa o elaborativa, ben sapendo di quali atti esattamente si tratti”).

Anche nella specie, dunque, la richiesta di accesso risulta sufficientemente circostanziata, avendo ad oggetto tutti i contratti intervenuti fra parti ben individuate, anche in relazione alle rispettive qualità, ed entro un ben delimitato arco temporale, nonché i documenti di addebito come sopra specificati e sempre entro una determinata scansione temporale (cfr. l'istanza riportata sopra, sub n. 1).

7.3. Contrariamente alle deduzioni della resistente, poi, non si può affatto affermare l'estraneità dei dati in parola rispetto al servizio pubblico erogato dal gestore aeroportuale, in quanto afferenti all'attività commerciale intercorrente tra il gestore e il vettore aereo.

L'art. 22, lett. d), legge n. 241 del 1990 prevede espressamente tra i documenti di cui si chiede l'ostensione quelli concernenti l'attività di pubblico interesse, indipendentemente dalla natura pubblicistica o privatistica della loro disciplina sostanziale, mentre, coerentemente, la lett. e) dello stesso articolo annovera anche i soggetti di diritto privato tra quelli obbligati all'ostensione, anche se limitatamente alla loro attività di pubblico interesse disciplinata dal diritto nazionale o comunitario.

Per consolidata giurisprudenza amministrativa, poi, tutta l'attività funzionale alla cura di interessi pubblici è sottoposta all'obbligo di trasparenza e di conoscibilità da parte degli interessati, inclusi gli atti disciplinati dal diritto privato (cfr. Cons. St., A.P., 22.4.1999, n. 4; id., 28.6.2016, n.13), come quelli posti in essere dai soggetti gestori di pubblici servizi che, pur non costituendo direttamente gestione del servizio, sono nondimeno collegati a quest'ultimo da un nesso di strumentalità, anche sul versante soggettivo, dall'intensa conformazione pubblicistica (cfr. Consiglio di Stato, sez. IV, 09 febbraio 2015, n. 661, Consiglio di Stato, sez. III, 31/03/2016, n. 1261, id., sez. VI, 30 dicembre 2005, n. 7624; id., 26 gennaio 2006, n. 229; id., 22 maggio 2006, n. 2959; id., sez. V, 8 giugno 2000, n. 3253).

Ai sensi dell'art. 705 del codice della navigazione, inoltre, è preciso compito del gestore aeroportuale di amministrare e gestire, secondo criteri di trasparenza e non discriminazione, le infrastrutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori privati presenti nell'aeroporto o nel sistema aeroportuale (cfr. T.A.R. Lazio, Roma, sez. III, 08/01/2016, n. 188; T.A.R. Lombardia, Milano, sez. III, 06/05/2015, n. 1108; T.A.R. Lombardia, Brescia, 3/04/2005, n. 317).

Con specifico riguardo al tema in esame, poi, la giurisprudenza ha rilevato che, “anche gli atti dispositivi delle aree aeroportuali devono corrispondere ai principi di trasparenza e buon andamento; principi che regolano tutta l'attività connotata da rilievo pubblicistico, in quanto tali atti sono direttamente connessi con la gestione del servizio aeroportuale in generale e, più nello specifico, con la destinazione del sedime aeroportuale all'uso da parte dei vettori aerei; ...” (cfr. T.A.R. Lazio, Roma, sez. III, 15/05/2012, n. 4381, che poi aggiunge: “Se la normativa enuncia, a livello di principi, la necessità che al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti accedono tutti gli operatori a ciò autorizzati a parità di condizioni, è allora indubitabile la sussistenza di un interesse diretto concreto ed attuale in capo alle società ricorrenti che vogliono conoscere quali siano le condizioni di accesso al

mercato e di esercizio dell'attività di assistenza a terra presso l'aeroporto di Roma — Fiumicino, atteso che tali attività, svolte anche dalle ricorrenti in ambito aeroportuale, si collocano in un ambito concorrenziale e che alle stesse si deve poter accedere a parità di condizioni. La conoscenza delle condizioni di cui gode il vettore aereo che presta anche servizi di handling, oltre che in autoproduzione, in favore di altri soggetti terzi, in concorrenza con le istanti, si pone quale presupposto per la verifica che le regole di non discriminazione siano state rispettate”. In senso analogo, Cons. Stato, VI, 28/3/2013, n. 1835, per cui: “Non può, dunque, negarsi la pertinenza della richiesta di accesso e l’interesse delle richiedenti a conoscere il contenuto degli atti, comunque denominati, riguardanti la gestione delle aree aeroportuali, fruite da un soggetto che (oltre che a risultare un importante vettore aereo) è anche un operatore dell’handling e dunque, per tale segmento di attività, svolge lo stesso tipo di attività economica delle appellate in regime di libera concorrenza, nel medesimo ambito aeroportuale”).

7.4. L’istanza non sembra, infine, dettata da meri fini emulativi, come denunciano le parti intime, stante quanto già detto a proposito del rapporto concorrenziale che intercorre tra la originaria istante e la società vettore odierna controinteressata (se cui cfr. CGARS 13/12/2016, n. 457, per cui: “Come già si è ricordato l’Alitalia è un operatore del settore dei trasporti aerei, interessato al regolare svolgimento dell’attività commerciale dei suoi concorrenti, che, ove si svolgesse secondo modalità non ammesse dall’ordinamento (godendo per esempio di inammissibili agevolazioni di Stato), ne uscirebbe sicuramente danneggiata. In quest’ordine di idee, in fattispecie simile, è stato già deciso, sulla scorta di valutazioni aderenti a quelle del Collegio, che Alitalia, in quanto operatore interessato al regolare svolgimento dell’attività commerciale dei suoi concorrenti è portatrice di un interesse qualificato all’acquisizione degli atti anche contrattuali posti in essere da un operatore privato a capitale quasi interamente pubblico (TAR Sardegna, sez. II,

2.9.2015 n. 1010). Ed ancora in quest'ordine di idee favorevole all'accesso, è stato precisato che anche il solo interesse a proporre una possibile azione per concorrenza sleale sorregge l'interesse all'accesso (Cons. Stato, sez. IV, n. 4372/16)').

8. Per le suesposte considerazioni, va dichiarata illegittima l'inerzia seguita all'istanza della ricorrente, con conseguente condanna di SEA a consentire alla ricorrente l'accesso richiesto, con le eventuali cautele di cui sopra (sub n. 7.1), nel termine di trenta giorni dalla notificazione della presente sentenza.

9. La complessità della fattispecie e i recenti contrasti giurisprudenziali su di essa (cfr. T.A.R. LAZIO, Roma, III, 07/12/2018, n. 11875 e T.A.R. Sicilia, Palermo, III, 27/12/2018, n. 2739) giustificano la compensazione delle spese di lite.

P.Q.M.

Il Tribunale Amministrativo Regionale per la Lombardia (Sezione Terza), definitivamente pronunciando sul ricorso, come in epigrafe proposto, lo accoglie, secondo quanto indicato in motivazione e, per l'effetto, annulla il diniego tacito impugnato e ordina alla resistente l'esibizione, con le eventuali cautele indicate in motivazione, dei documenti richiesti, entro il termine di giorni 30 dalla notificazione della presente sentenza.

Spese compensate.

Ordina che la presente sentenza sia eseguita dall'autorità amministrativa.

Così deciso in Milano nelle camere di consiglio dei giorni 28 novembre 2018, 10 gennaio 2019, con l'intervento dei magistrati:

Ugo Di Benedetto, Presidente

Stefano Celeste Cozzi, Consigliere

Concetta Plantamura, Consigliere, Estensore

L'ESTENSORE
Concetta Plantamura

IL PRESIDENTE
Ugo Di Benedetto

IL SEGRETARIO