

Diritto e politica dei trasporti

rivista semestrale *open access*
di dottrina, giurisprudenza
e documentazione

Fascicolo II/2022

Promossa da
demetra
CENTRO STUDI

anno 5, n. 9 (II-2022)

La Rivista è pubblicata dal Centro Studi Demetra (Development of European Mediterranean Transportation), con sede a Roma, via F. Civinini, 85, 00197, ed è registrata presso il Tribunale di Roma al n. 150/2018 del 19 settembre 2018.

The Journal is published by the Centro Studi Demetra (*Development of European Mediterranean Transportation*), based in Rome, via F. Civinini, 85, 00197, and was registered at the Court of Rome under No. 150/2018 on 19 September 2018.

Direttore responsabile/Editor-in-Chief: Prof. Francesco Gaspari, Università degli Studi “G. Marconi” di Roma, via Plinio 44, 00193, Roma

<http://www.dirittoepoliticadeitrasporti.it/>

ISSN 2612-5056

© Centro Studi Demetra, via F. Civinini, 85, 00197, Roma

info@demetracentrostudi.it

www.demetracentrostudi.it/



Creative Commons (CC BY-NC-ND 3.0 IT)

Consentite la consultazione e la condivisione. Vietate la vendita e la modifica.

Diritto e politica dei trasporti è una Rivista *on-line* e *open-access*, classificata dall’Anvur tra le riviste di classe A nell’area disciplinare 12 (Scienze giuridiche), indicizzata da DOAJ – Directory of Open Access Journals (<https://doaj.org/>) e da ERIH PLUS – European Reference Index for the Humanities and Social Sciences (<https://kanalregister.hkdir.no>).

Diritto e politica dei trasporti is an *on-line*, *open-access* Anvur class A Journal, subject area 12 (Law). It is indexed in DOAJ – Directory of Open Access Journals (<https://doaj.org/>) and in ERIH PLUS – European Reference Index for the Humanities and Social Sciences (<https://kanalregister.hkdir.no>).

Grafica e impaginazione: Centro Studi Demetra
Pubblicato nel mese di gennaio 2023

Comitato di direzione/Executive Editors

Pres. Pierluigi Di Palma (Ente Nazionale Aviazione Civile)
Prof.ssa Maria Alessandra Sandulli (Università Roma Tre e Centro Studi Demetra)
Prof. Ruggiero Dipace (Università del Molise)
Prof. Francesco Gaspari (Università “G. Marconi” – Roma e Centro Studi Demetra)

Comitato scientifico, tecnico e di valutazione/Scientific, Technical and Referees’ Board

Dr. Ruwantissa Abeyratne (Aviation Strategies International - Montreal)
Prof. Marco Calabrò (Università della Campania “Luigi Vanvitelli”)
†Prof. Antonio Catricalà (Università “Link Campus University” - Roma)
Prof. Danilo Ceccarelli Morolli (Università “G. Marconi” - Roma)
Prof. Michele M. Comenale Pinto (Università di Sassari)
Prof. Pierre de Gioia Carabellese (Fellow of Advance HE – York, UK, e full Professor of Business Law and Regulation – ECU, Perth, Australia)
Prof. Massimo Deiana (Università di Cagliari)
Pres. Pierluigi Di Palma (Ente Nazionale Aviazione Civile)
Prof. Ruggiero Dipace (Università del Molise)
Prof. Alberto Emparanza Sobejano (Universidad del País Vasco - Spagna)
Pres. Mario Folchi (Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial - Argentina)
Prof. Fabio Francario (Università di Siena)
Prof. Francesco Gaspari (Università “G. Marconi” – Roma e Centro Studi Demetra)
Prof.ssa Loredana Giani (Università Europea di Roma)
Prof. Brian Havel (McGill University - Montreal)
Avv. Valentina Lener (Aeroporti 2030)
Prof. Mario Libertini (Università “Sapienza” - Roma)
Avv. Gianluca Lo Bianco (Ente Nazionale Aviazione Civile)
Prof. Sergio Marchisio (Università “Sapienza” - Roma)
Prof. José Manuel Martin Osante (Universidad del País Vasco - Spagna)
Pres. Gerardo Mastrandrea (Consiglio di Stato)
Prof. Roberto Miccù (Università Sapienza - Roma)
Prof. Marco Fabio Morsello (Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo - Brasile)
Prof. Angelo Piazza (Università di Roma “Foro Italico”)
Prof. Aristide Police (L.U.I.S.S. “G. Carli” - Roma)
Prof. Elisabetta G. Rosafio (Università di Teramo)
Prof. Francesco Rossi Dal Pozzo (Università statale di Milano)
Prof.ssa Maria Alessandra Sandulli (Università Roma Tre e Centro Studi Demetra)
Prof. Mario Sebastiani (Università “Tor Vergata” - Roma)
Prof. Christoph Schmid (Universität Bremen - Germania)
Prof. Franco Gaetano Scoca (Università “Sapienza” - Roma)
Prof. Stefano Salvatore Scoca (Università per Stranieri “Dante Alighieri” - Reggio Calabria)
Prof. Leopoldo Tullio (Università “Sapienza” - Roma)

Comitato editoriale/Editorial Board

Dott.ssa Flaminia Aperio Bella	Dott. Guglielmo Aldo Giuffrè	Prof. Marco Ragusa
Avv. Patrizia Beraldi	Prof.ssa Annarita Iacopino	Dott.ssa Lavinia Samuelli Ferretti
Avv. Luigi De Propriis	Prof.ssa Maria Assunta Icolari	Dott.ssa Ersilia Sanginario
Avv. Marco Di Giugno	Avv. Emanuela Lanzi	Avv. Francesco Scalia
Dott. Federico Di Palma	Dott. Antonio Mitrotti	Prof.ssa Martina Sinisi
Avv. Fabrizio Doddi	Avv. Andrea Nardi	Dott.ssa Veronica Sordi
Avv. Francesco Ferrara	Dott. Simone Paoli	Avv. Giovanni Terrano
Dott. Simone Francario	Avv. Anton Giulio Pietrosanti	Dott.ssa Sabrina Tranquilli
Avv. Raissa Frascella		

Modalità di invio dei contributi

Chiunque può inviare il suo scritto in file “.doc” alla direzione della Rivista (redazione@dirittoepoliticadeitrasporti.it) unitamente alle seguenti informazioni:

- 1) i dati personali dell’Autore, la qualifica accademica e/o professionale, nonché i recapiti;
- 2) un abstract in lingua inglese, che non deve superare le 1.000 battute (spazi inclusi), 5 parole chiave;
- 3) l’autorizzazione al trattamento dei dati personali forniti dall’Autore alla Rivista, ai sensi del Regolamento UE 679/2016 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016 (Regolamento Generale sulla Protezione dei Dati), nonché del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196 (Codice in materia di protezione dei dati personali);
- 4) una formale richiesta di pubblicazione, che si intende implicitamente inclusiva delle seguenti dichiarazioni da parte dell’Autore:
 - a) che il lavoro sia esclusivo frutto dell’Autore e sia stato redatto nel rispetto delle norme del diritto d’autore e della riservatezza delle informazioni anche con riferimento alle fonti utilizzate;
 - b) che l’Autore non ha già pubblicato ovvero non ha chiesto la pubblicazione dello scritto ad altra rivista telematica;
 - c) che le posizioni espresse impegnano l’Autore e non la Rivista;
 - d) che l’Autore esonera la Rivista da ogni responsabilità con riguardo alla scelta di pubblicare lo scritto, non pubblicarlo o di rimuoverlo dalla rivista in caso di violazione di norme di legge.

Il Comitato di direzione si riserva di non pubblicare i contributi che non rispettino le caratteristiche editoriali richieste. Gli autori sono gli unici responsabili dei contenuti dei loro scritti. Non si accettano scritti anonimi.

Tutti i contributi sono pubblicati in formato PDF. Si possono stampare gli “estratti” con le indicazioni tipografiche della Rivista e con la data di pubblicazione.

I criteri redazionali sono indicati nell’apposita sezione della Rivista.

Submission of contributions

Manuscripts are sent in “.doc” format to the Journal’s e-mail address (redazione@dirittoepoliticadeitrasporti.it). The e-mail includes the following information:

- 1) Author’s personal data, academic and/or professional qualifications, contacts;
- 2) abstract in Italian language of not more than 1.000 characters (including spaces), 5 key words;
- 3) authorization to process personal data provided by the Author to the Journal in accordance with Regulation EU 679/2016 of the European Parliament and of the Council of 27 April 2016 (General Data Protection Regulation), and Legislative Decree 30 June 2003, No. 196 (Italian Personal Data Protection Code);
- 4) request to publish the manuscript, which implicitly includes the following declarations by the Author:
 - a) that the manuscript is the result of research activity conducted by the Author and that it complies with the rules on intellectual property rights and on confidentiality of information, also with regards to the sources used;
 - b) manuscript has not been already published nor has been submitted for publication to another on-line Journal;
 - c) the views expressed in the publication are the sole responsibility of the Author and do not reflect the views of the Journal;
 - d) the Author explicitly exonerates the Journal of all responsibility with regards to the choice to publish the manuscript, not to publish it, as well as to remove it from the Journal in the event of a breach of any legal provisions.

The Executive Editors reserve the right not to publish contributions that do not comply with the editorial criteria. Authors only are exclusively responsible for the contents of their writings. Anonymous writings are not accepted.

All contributions are published in PDF format. Off-prints may be downloaded and printed.

Editorial criteria are available online, in the relevant section of the Journal.

Articoli e Saggi

Un rilevante contributo alla determinazione del diritto alla mobilità *

Raffaele Chiarelli

Straordinario di Istituzioni di Diritto pubblico e Direttore del Dipartimento di Scienze Giuridiche e Politiche dell'Università degli studi di Roma "G. Marconi"

Abstract

A significant contribution to the determination of the right to mobility.

The recent book by Francesco Gaspari on Territorio, formazioni sociali e tutela dei diritti fondamentali provides us with the opportunity to reflect on a wider perspective respect to that related to the urban transport. The author starts with the analysis of the most important relevant issues of urban transport, but also explores the different aspects of the relationship between the Constitutional State and the new fundamental social right to mobility.

Key words: freedom of movement; urban mobility; smart city; social rights; urban transport.

La continua espansione che ha conosciuto il diritto amministrativo, particolarmente dietro l'impulso di Massimo Severo Giannini, ha comportato, analogamente a quanto accaduto alla frontiera del West, una altrettanto continua mobilità dei suoi confini, che non hanno incontrato terre indiane, ma altre discipline scientifiche, altri linguaggi giuridici e non giuridici. Si è trattato di linguaggi e di nozioni che hanno coniugato i rapporti delle istituzioni con il mondo reale, rilevanti per il diritto, in un modo sempre più distante da quelle sicurezze che l'ispirazione geometrica del normativismo, ma anche la persistente influenza delle teologie monoteiste sulla configurazione della società politica e sull'unità della comunità sociale, hanno radicato da secoli nell'intelaiatura del discorso giuridico occidentale. Particolarmente indicativa di questi nuovi indirizzi della ricerca orientata ad utilizzare gli approdi di una pluralità di linguaggi e di metodologie scientifici, ma consapevole delle conseguenze ontologiche delle espressioni linguistiche, può considerarsi la problematica della *smart city*, a cui Francesco Gaspari ha dedicato un

* Approvato dalla direzione della Rivista.

Contributo redatto in occasione della presentazione del libro di F. GASPARI, *Territorio, formazioni sociali e tutela dei diritti fondamentali. Una nuova prospettiva del diritto alla mobilità*, Bari, 2021, svoltasi il 31 maggio 2022 presso l'Università degli studi "G. Marconi" di Roma.

¹ Sulle quali ha particolarmente insistito P. G. MONATERI, *I confini della legge. Sovranità e governo del mondo*, Torino, 2014, p. 112 ss.

importante volume, la cui lettura parrebbe per molti aspetti rivelarsi utilmente preliminare all'analisi delle riflessioni che possono, a mio avviso, costituire un filo conduttore di *Territorio, formazioni sociali e tutela dei diritti fondamentali*.

La difficoltà di una esaustiva definizione giuridica di *smart city* che, accanto alla ritrosia a lungo manifestata dai giuristi per lo studio della città, sembra aver riflesso il carattere largamente multidisciplinare della nozione, evocativo degli approdi di una cameralistica dei nostri tempi non funzionale unicamente ad alimentare e rafforzare una *potestas inspiscendi suprema*, ma oramai largamente condizionata dalle implicazioni spesso idealizzate, ma comunque sussistenti, della rivoluzione digitale. E il mio scivolamento *retrotopico* potrebbe completarsi con il paragone del condiviso carattere paradigmatico su scala globale della *smart city* con la ricorrente riproposizione, nelle città dell'Impero, del modello cittadino di Roma con il cardo e il decumano, le terme etc., che parrebbe confermare l'opportunità di studiare e costruire concettualmente, sulla base dei servizi forniti, ma soprattutto delle esigenze dei governati, non solo lo spazio urbano, ma anche l'amministrazione cittadina ed il diritto amministrativo, nell'evocazione di quella funzione promozionale del diritto indicata da Bobbio³, nella prospettiva dello Stato sociale, che avrebbe anche comportato il superamento della tendenza a risolvere la tutela dei diritti nella semplice attivazione della rappresentanza politica⁴. A differenza di quanto accadeva per la determinazione dei sapienti percorsi viari e degli acquedotti nell'Urbe, il panorama complessivo desunto dalle varie esigenze dei governati non avrebbe potuto unicamente indirizzare gli orientamenti programmatici di uno Stato divenuto promotore della crescita e dell'innovazione⁵, ma avrebbe comportato la valutazione della traducibilità delle differenti istanze dei governati in un tessuto di diritti e obblighi.

In una sintesi grossolana di quanto esposto sull'argomento da Francesco Gaspari, il disegno delle persistenti esigenze dei governati, che avrebbe delineato i profili della *smart city* e di una nuova cittadinanza amministrativa, sarebbe anche risultato ispirato ad impedire l'asservimento dell'uomo alla macchina e alla tecnica, che, attraverso l'impersonalità e l'automatismo dei comandi, parrebbe inevitabilmente comportare, si è osservato, la stessa negazione della libertà di obbedire, che costituirebbe il necessario presupposto dell'obbedienza⁶. Questa grave minaccia allo *status libertatis* dei singoli non

² Che F. GASPARI, *Smart city, agenda urbana multilivello e nuova cittadinanza amministrativa*, Napoli, 2018, p. 49, ha opportunamente rilevato per il passato, segnalando invece la ricchezza dei contributi di ricerca a partire dal terzo millennio, e particolarmente dopo J.-B. Auby, anche in Italia illustrati in *Territorio, formazioni sociali e tutela dei diritti fondamentali. Una nuova prospettiva del diritto alla mobilità*, Bari, 2021, p. 1 ss.

³ N. BOBBIO, *Dalla struttura alla funzione. Nuovi studi di teoria del diritto*, Roma-Bari, 2007, p. 87 ss.

⁴ Che più di trent'anni fa G. REBUFFA, *Costituzioni e costituzionalismi*, Torino, 1990, p. 43 ss., aveva sinteticamente indicato come una delle principali conseguenze costituzionali della Rivoluzione francese.

⁵ Che, per F. BASSANINI, G. NAPOLITANO, L. TORCHIA, *Introduzione a Lo Stato promotore. Come cambia l'intervento pubblico nell'economia*, Bologna, 2021, p. 17, indicherebbe lo svolgimento da parte dello Stato, di "un ruolo nuovo di promozione e di sostegno, attraverso una pluralità di strumenti, talora oggetto di misure estemporanee, altre volte espressione di una logica organica". Rilevando il superamento dello Stato regolatore, anche F. Gaspari, *Territorio, formazioni sociali*, cit., p. 112, avverte la necessità di un ruolo dello Stato, ma "senza previa etichetta e qualificazione" che perverrebbero a indirizzarlo verso una specifica attività, destinata a risultare "limitativa di fronte alle nuove sfide post-globali".

⁶ La stessa parola obbedire, secondo N. IRTI, *Viaggio tra gli obbedienti*, Milano, 2021, p. 162 ss., perderebbe, in tal caso, "quel significato soggettivo e interiore che l'accompagna da secoli : non più l'intimo processo della coscienza, l'attuazione dell'ascolto, il tormentoso dibattersi tra il sì e il no, la conclusiva durezza della decisione, ma la fredda e pacificante funzionalità tecnica che attende soltanto l'oggettiva esecuzione", in un contesto complessivo in cui la "distinzione dialettica tra capitale e lavoro, tra rapporti

deriverebbe solo direttamente dall'algoritmo, ma anche dalla consolidata rigidità di inclusivi automatismi tecnici nelle impostazioni culturali e negli assetti amministrativi che avrebbero perpetuato e incrementato diseguaglianze e limitazioni di libertà.

La lettura olistica di “*città intelligente*” come “*luogo vissuto, che prende forma nell'intreccio tra spazio geografico, spazio sociale e spazio politico*” sembra aver suggerito a Francesco Gaspari un approfondimento dell'analisi del rapporto tra territorio e mobilità umana, che avrebbe costituito la trama attorno a cui è stata posta in essere un'originale e meditata riflessione che, partendo dalla problematica del trasporto locale, è pervenuta ad esplorare le diverse dinamiche della relazione tra quello che viene considerato lo Stato costituzionale e quella che potrebbe indicarsi come una configurazione dell'autonomia locale collocata nella prospettiva di una nuova civiltà urbana, quale ambito di espressione di quello che costituirebbe il nuovo diritto sociale fondamentale alla mobilità⁷.

Nella dimensione problematica proposta, anche se la materia del trasporto pubblico locale resterebbe, in quanto residuale, attribuita alla Regione, la questione della mobilità con le sue molteplici implicazioni sembra attraversare, senza restarne invischiata, quella complicata e macchinosa distribuzione di dosaggi e di filtri di competenze, della quale, a mio avviso, la riforma del Titolo V avrebbe largamente finito per affidare il completamento, oltre che l'interpretazione, al giudice delle leggi.

Nell'elegante prospettazione di Francesco Gaspari, il percorso di costruzione del nuovo diritto alla mobilità non sembra essenzialmente derivare da una particolare lettura dell'art. 16 della Costituzione, ma parrebbe riflettere una posizione giuridica più ampia e complessa della libertà di circolazione, “*preordinata a soddisfare diversi interessi pubblici e a migliorare la qualità della vita dei cittadini*”⁸, illustrata nella prospettiva di un nuovo assetto del governo del territorio che tenga anche conto delle funzioni e del rilievo costituzionale della città metropolitana .

Anche se i limiti costituzionali alla libertà di circolazione e di soggiorno non possono non riguardare la mobilità che, come la circolazione, rivelerebbe contiguità e strumentalità con la libertà personale⁹, il percorso di costruzione del diritto alla mobilità non sembra configurare una trasformazione della libertà di circolazione.

Il profilo del diritto alla mobilità non muove unicamente dalle diverse istanze della città intelligente, nel solco della continua costruzione di quello che è stato indicato come il costituzionalismo dei bisogni¹⁰, ma si riassume e si articola nel complessivo rapporto del territorio, concepito, da quando, con il mercantilismo, sarebbe divenuto strumento di controllo della popolazione¹¹, come fonte di obblighi¹², con un insieme di situazioni

di proprietà e fasi produttive , viene assorbita e dissolta nel funzionamento dell'organizzazione tecnica” (p. 164).

⁷ Che il nuovo assetto cittadino debba essere preceduto e determinato dalla riforma delle condizioni esistenziali della popolazione era stato sostenuto anche da Z. BAUMAN, *Città di paure, città di speranze*, trad. it. M. DE PASCALE, Roma, 2018, p. 53 ss.

⁸ F. GASPARI, *Territorio, formazioni sociali*, cit., p. 48.

⁹ Come ha rilevato G. AMATO, *Art.13 e Art. 16*, in *Commentario Branca alla Costituzione*, Bologna-Roma, 1977, p. 4 e 124.

¹⁰ Che avrebbe espresso ad un tempo, illustrava S. RODOTÀ, *Il diritto di avere diritti*, Roma-Bari, 2012, p. 94 ss., il risultato e la fonte di una molteplicità di conflitti.

¹¹ Che A. DI MARTINO, *Il territorio: dallo Stato-nazione alla globalizzazione. Sfide e prospettive dello Stato costituzionale aperto*, Milano, 2010, p. 88 ss.

¹² Parrebbe anche nel solco delle riflessioni di T. PERASSI, *Sul concetto di ente territoriale*, in *Scritti giuridici*, I, Milano, 1958, p. 135, che avrebbe espresso “*una signoria sulle persone nell'ambito di uno spazio determinato*”.

giuridiche attive e passive, di diritti e di doveri, che non riguarderebbero solo la circolazione e il soggiorno, ma il complesso dei diritti sociali ed altro ancora. Il diritto alla mobilità, nel lodevole impegno pionieristico di Francesco Gaspari, sembra aprire la strada al tentativo di adeguare la necessaria dinamica del bilanciamento dei diritti, tradizionalmente considerata propria dello Stato costituzionale, agli effetti del dinamismo umano, di una mobilità in continuo incremento che sembra caratterizzare l'epoca contemporanea.

Come il trasporto locale, anche qualora si potesse rivelare organicamente collegato al complesso dei servizi della città intelligente resterebbe, e non potrebbe non restare, intrinsecamente connesso alla rete dei trasporti nazionali e internazionali, così gli effetti della mobilità non possono circoscriversi ad un comune o ad una Regione.

L'uomo, i cui bisogni delineano la città intelligente, l'uomo titolare di diritti e destinatario di doveri che Francesco Gaspari prende in esame, non è esclusivamente il cittadino, non è il comunista, né il viaggiatore motorizzato e non sembra neppure poter configurare l'uomo situato, plasmato e differenziato dalle sue relazioni, inventato da Georges Burdeau¹³. Anche se considerato come soggetto relazionale, il titolare del diritto alla mobilità, nell'abitare e nel transitare, sembra restare espressione di un'autonomia in grado di resistere ad ogni eteronomia giuridica e sociale¹⁴. Non solo perché la *smart city* non è considerata impenetrabile, ma essenzialmente “*aperta*”, proiettata alla “*soddisfazione di bisogni umani e sociali a rilevanza costituzionale, come la mobilità*”¹⁵, ma soprattutto perché parrebbe potersi collocare alla base dell'analisi di F. Gaspari la constatazione delle diseguglianze e delle discriminanti limitazioni di libertà che possono derivare dalle modalità di esistenza, dall'organizzazione e dal funzionamento del trasporto locale. È pertanto l'intreccio dei tanti diritti il cui esercizio è condizionato dalla mobilità che induce a riflettere sulla necessaria connessione della mobilità con principi costituzionali di eguaglianza e di libertà, posti alla base dei diritti fondamentali.

Proprio dal riferimento all'uomo, all'individuo umano indipendentemente dalla residenza, dal sesso, dalla cittadinanza, dall'etnia, dalla religione e dalla professione, oltre che dall'esigenza del rispetto della dignità umana, che sembra trarre decisivo vigore la proposta di inclusione del diritto alla mobilità tra i diritti costituzionalmente garantiti¹⁶. E la sostenibilità del trasporto pubblico gratuito¹⁷ sembra potersi anche collegare ad una generale prospettiva di sostenibilità culturale¹⁸.

¹³ Inteso da G. BURDEAU, *La democrazia*, trad. it. V. MAZZEI, Milano, 1964, p. 20 ss., come “*l'uomo quale incontriamo nelle relazioni della vita quotidiana, quale lo caratterizzano, la sua professione, il suo ambiente e i suoi mezzi di vita, i suoi gusti, i suoi bisogni, le possibilità che gli si offrono...l'uomo condizionato dall'ambiente, come ci si sarebbe rivelato nell'osservazione concreta, non in una riflessione metafisica del suo essere*”.

¹⁴ Secondo quanto illustrato da A. FALZEA, *Introduzione alle scienze giuridiche. Il concetto di diritto*, Milano, 2008, p. 447.

¹⁵ F. GASPARI, *Territorio, formazioni sociali*, cit., p. 17 e 33.

¹⁶ Proprio perché, secondo A. TOURAINE, *La fin des sociétés*, Paris, 2013, p. 178 e 175, la difesa dell'universalità dei diritti umani, collocandosi al di sopra della specificità di ogni situazione economica, sociale e giuridica, può rivelarsi persuasiva nei confronti di forze politiche e sociali differenti e contrastanti.

¹⁷ F. GASPARI, *Territorio, formazioni sociali*, cit., p. 121.

¹⁸ Che D. PORENA, *Il principio di sostenibilità. Contributo allo studio di un programma costituzionale di solidarietà intergenerazionale*, Torino, 2017, p. 301 ss. ha efficacemente illustrato.

Promossa da:

demetra
CENTRO STUDI