

CONDIZIONI

L'abbonamento è obbligatorio per un anno e costa L. 5 — Pagamenti anticipati — Spedizione a domicilio. Un numero separato Centesimi 5

Prezzo delle inserzioni da convenirsi

LA PROVINCIA

RASSEGNA DEGLI INTERESSI ECONOMICI

AVVERTENZE

Per associazioni, inserzioni od altro, rivolgersi alla Direzione del giornale *La Provincia*, presso la Segreteria della Camera di Commercio ed Arti di Trapani. I manoscritti non si restituiscono — Le lettere non affrancate si respingono

— ORGANO DELLA CAMERA DI COMMERCIO ED ARTI DI TRAPANI —

Si pubblica ogni mese — Si spedisce alle Camere di Commercio del Regno, ai Municipi della Provincia ed ai giornali che accordano l' cambio — Spaccio in Trapani presso il sig. S. Bassi

ATTI DELLA CAMERA DI COMMERCIO

SUNTO dei verbali delle adunanze

N. XXXII

A 1 Agosto 1894

Tornata ordinaria

Presidenza del Comm. F. Incagnone,
Presidente

1.

Si provvede sulle pratiche d'ordine interno e di contabilità

2.

Si destina un fondo di lire duecento per contributo al Comitato speciale dei vini ed oli presso l'Esposizione di Milano, onde provvedere alle premiazioni degli espositori

3.

Si approvano ruoli suppletivi della tassa di commercio, e si provvede su vari reclami presentati da contribuenti

4.

Miglioramento del servizio ferroviario sulla linea Palermo Marsala-Trapani

Riportandosi ai precedenti deliberati con i quali si faceva istanza per ottenere un migliore ordinamento degli orari dei treni della Sicilia Occidentale, specialmente in riguardo al trasporto ed all'arrivo del corriere postale, si comunica una proposta del R. Commissario Straordinario per le Province Siciliane, diretta a risolvere la questione anticipando la partenza da Palermo del treno 45 (misto, Palermo-Trapani) e del 47 (misto, Palermo-Partinico), che sarebbe prolungato sino a Trapani

La Camera, ringrazia anzitutto il Reo Commissario per l'interessamento spiegato, ed esprime i seguenti pareri

1 di adesione al progetto come sopra proposto, in modo che le corrispon-

denze postali giungano in Provincia di Trapani con minore ritardo,

2 di raccomandazione perchè il secondo treno fosse *divetto* anzichè *misto*,

3 di preghiera perchè il treno Trapani Castelvetro sia fatto prolungare sino a Palermo

5.

Si delibera pregare il R. Commissario Straordinario che voglia interessarsi a sollecitare la risoluzione della pendenza relativa alla costruzione della nuova Dogana in Trapani. In questa occasione la Camera fa rilevare i danni emergenti dalla deficienza assoluta di locali adatti ai servizi doganali, e segnala all'attenzione del R. Commissario il rilevante posto che occupa la piazza di Trapani, anche dal punto di vista delle operazioni doganali

6.

Si delibera interessare il R. Governo circa alle condizioni in cui sarà per trovarsi la esportazione del sal marino per gli Stati Uniti d'America, qualora colà vada in vigore la riforma del sistema doganale, in base al quale i prodotti verrebbero a subire il medesimo trattamento che trovano in Europa i prodotti americani. Si fa rilevare che in Italia l'importazione del sale è proibita, e quindi che un serio pericolo si corre, per questo riguardo, mentre la proibizione italiana non può a rigore ritenersi estesa alla Sicilia ed alla Sardegna, dove non esiste il monopolio

N. XXXIII

A 22 Agosto 1894

Tornata ordinaria

Presidenza del Comm. F. Incagnone,
Presidente

1.

Si approva la comunicazione direttamente fatta dalla Presidenza agli inte-

ressati, circa alle condizioni favorevoli segnalate dal Sig. Ministro del Commercio in ordine alle relazioni commerciali dell'Italia con la Germania, in seguito alla rottura dei negoziati tra la Germania e la Spagna. La comunicazione è del tenore seguente

Trapani, 10 agosto 1894

Essendo scaduto l'accordo commerciale provvisorio tra la Germania e la Spagna, ne sembrando probabile che in tempo prossimo si giunga a concludere un trattato di commercio tra quei due paesi, la Germania ha applicato ai prodotti spagnuoli importati nell'Impero, dazi differenziali. Per tale stato di cose, le importazioni italiane in Germania possono avvantaggiarsi non poco, provvedendo in tempo a migliorare ed estendere sempre più la cerchia degli affari, già così favorevolmente svolgentisi. E però il nostro Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha suggerito alle Camere di commercio di comunicare ai signori Produttori ed Esportatori del rispettivo Distretto quanto sopra, rivolgendolo loro, in nome degli interessi propri, un efficace appello perchè attendano a giovare di questa speciale favorevole condizione di cose

Nell'ottemperare al suggerimento del Signor Ministro, fo voti che il nostro traffico di esportazione sappia spiegare, in questo favorevole momento, quell'attività efficace che tanto distinse l'antico e rinomato commercio italiano

Il Presidente

F. INCAGNONE

2.

Si provvede sulle pratiche d'ordine interno e di contabilità

3.

Si dispone di comunicare a chi ne faccia richiesta il rapporto relativo al voto di questa Camera contro il monopolio dell'alcool

La Camera dispone di seguire il movimento rivolto contro l'adozione di tale monopolio, insistendo sempre nelle ragioni già svolte contro il medesimo

4

Si delibera un'oblazione di L. 250 in favore dei danneggiati dai recenti terremoti in Provincia di Catania

5

Si fa istanza al Sig. Ministro delle Poste e dei Telegrafi per ottenere che siano destinati maggiori fondi all'ufficio postale di Trapani, onde provvedere ai pagamenti nell'interesse del commercio

6

Si autorizzano delle pratiche per ottenere che sia messo in attività il servizio complementare di dogana istituito in Trapani per le operazioni di cabotaggio mediante la costruzione di un ca-sotto

8

Si autorizzano le pratiche ulteriori per dar corso al deliberato precedente circa alla nuova gru di caricamento da impiantarsi nello interesse del commercio enologico

9

Si approva il rapporto del Segretario circa allo schema del regolamento per l'applicazione della legge sui porti

10

Si delibera che nulla osta all'ammissione dei Signori Fumbiolo Salvatore da Mazzara e Di Girolamo Mario da Marsala, alle funzioni di Spedizionieri doganali

11

Si approva una tariffa dei dritti di facchinaggio e di magazzinaggio per il deposito delle merci nazionali scaricate dai piroscafi della Navigazione Generale Italiana, pari a quella stabilita per la Ferrovia

Essa è del tenore seguente

Facchinaggio

Per ogni collo non eccedente il peso di Chilogr. 200 L. 0, 25
Idem di peso superiore » 0, 50

Magazzinaggio

Per ogni collo non eccedente i 100 Chil. e per ciascun giorno a decorrere dalle 24 ore dello arrivo L. 0, 10

Per colli superiori a tali peso per ogni giorno a decorrere come sopra, per quintale o frazione di quintale » 0, 10

Il Segretario

AVV. MONDINI

ALLEGATO AL VERBALE N. XXXIII

Sul Regolamento proposto per la esecuzione della legge sui porti

Sig. Presidente,

Riferisco alla S. V. quanto ho creduto rilevare in ordine al proposto Regolamento per l'esecuzione della legge sui porti, sul quale il Sig. Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio con Circolare 19 maggio ultimo ha chiesto il parere delle Camere di commercio.

1. La prima parte dell'Art. 1 non offre materia a discussione. In essa è detto che la costruzione, il miglioramento e la manutenzione delle opere marittime, sono di competenza del Ministro dei LL. PP. avendovi i Ministri della Marina e della Guerra quell'ingerenza che rispettivamente possa loro competere per la sicurezza della navigazione e per la difesa.

Soltanto osservo questo. L'articolo comincia così:

« A senso dell'Art. 2 della legge 20 marzo 1865 Allegato F. sui lavori pubblici, ecc. » Or, siccome la legge 16 luglio 1884 sui porti dà facoltà al R. Governo di riordinare in testo unico le disposizioni di quella legge, e quelle della precedente legge sui lavori pubblici, titolo IV, non modificate dalla prima a me pare un contro senso parlare, nel Regolamento, della legge 20 marzo 1865. E quindi le prime parole dell'Articolo in esame le modificherei così:

« In base alla legge sui porti, pubblicata in testo unico col R. Decreto 2 aprile 1885 n. 3095 Serie 3 ecc. »

La seconda parte dell'Articolo in esame fu modificata dalla Commissione istituita dal Ministero dei Lavori pubblici. Originariamente si diceva che quando le opere portuali interessano altre amministrazioni, la gestione tecnica di esse sarà regolata d'accordo con esse amministrazioni, in quanto non vi sia provveduto dal presente regolamento. La Commissione propone si dica che per la gestione tecnica ed amministrativa di opere che interessino altre amministrazioni dello Stato, il Ministro prenderà accordi con queste, anche quando non provveda il regolamento.

A me pare sia da preferirsi la proposta della Commissione, perchè più precisa.

2. L'Art. 2 stabiliva che anche nel silenzio del regolamento, il Ministro dei Lavori Pubblici provvederà ai preventi-

vi concerti di cui all'Art. 1 col Ministro della Marina e della Guerra.

È una disposizione del tutto inutile, e la Commissione ha proposto di sopprimerla.

3. L'Art. 3 è esplicativo del 1 capoverso dell'Art. 1 della Legge Ivi e detto che alla prima categoria appartengono i porti e le spiagge che interessano la sicurezza della navigazione generale, e servono unicamente o precipuamente a rifugio. ecc. L'Art. 3 del Regolamento spiega a quali condizioni si deva intendere che un porto o spiaggia nello interesse della navigazione generale serva unicamente o precipuamente al rifugio. E trova queste condizioni nel fatto che vi riparano effettivamente le navi nei tempi fortunosi in attesa del momento propizio per riprendere la rotta.

La Commissione sintetizza con una formula più concreta il precetto, perchè la ove è detto che un porto o un seno di mare per essere iscritto in 1^a categoria nell'interesse della navigazione generale e come serviente unicamente o precipuamente al rifugio occorre che in esso ecc. — la Commissione dice: Interessano alla navigazione generale e però sono in 1^a categoria i porti, i seni di mare, le radè e le spiagge dove effettivamente riparano le navi nei tempi fortunosi ecc.

A me pare che il testo proposto dalla Commissione sia preferibile. Se non che invece di parlare di porti, seni di mare ecc. pare a me che si dovrebbe dire soltanto « porti e spiagge » precisamente come è detto nella legge. Non credo che sia ammissibile in un regolamento dire di più di ciò che si dice nella legge.

Lo stesso Art. 3 poi stabilisce che questi porti i quali contemporaneamente servono pure al commercio, sono iscritti in 1^a categoria quando il tonnellaggio annuo delle navi che vi hanno appoggiato per rifugio, sia prevalentemente superiore al numero annuo di tonnellate delle merci imbarcate e sbarcate per commercio. Ed aggiunge che per tale prevalenza si terrà conto della media di un quinquennio, e senza calcolarvi le navi che vi han fatto rilascio volontario. La Commissione sintetizza con maggiore precisione lo stesso precetto, e quindi la sua compilazione sarebbe preferibile, anche per la parte che riguarda il calcolo della prevalenza. Se non che a me pare che il concetto contenuto in questa parte dell'articolo, non sia esatto. L'Art. 6 della legge stabilisce che per porti e spiagge di 1^a cate-

goria, le cui spese di sicurezza sono ad esclusivo carico dello Stato, ove occorrono opere interessanti il commercio la competenza di esse si regolerà come per i porti cui lo scalo potrà essere assimilato. Il concetto adunque del Regolamento non è in perfetta concordanza con quello della legge. Ed altro canto, non credo che sia utile negare agli scali in cui non risulti in prevalenza assoluta il movimento di rifugio in rapporto a quello di commercio, la collocazione in 1ª categoria.

Per tali considerazioni opino che questa parte dell'Art. 3 del Regolamento dovrebbe modificarsi così:

« Quando lo scalo collocato in 1ª categoria serve anche al commercio, per determinare la competenza delle spese occorrenti sarà tenuto conto del movimento di rifugio in confronto a quello di commercio. Se il primo risulti prevalente, non computate nel calcolo le navi che hanno fatto rilascio volontario, le spese necessarie per la sicurezza dell'approdo e dell'ancoraggio, saranno ad esclusivo carico dello Stato. Ove non risulti tale prevalenza, ovvero si tratti di opere interessanti esclusivamente o precipuamente il commercio, la competenza delle spese sarà regolata come per i porti cui quello scalo potrà essere assimilato.

« Tale constatazione sarà fatta ogni volta che occorra provvedere a qualche opera ed in base al movimento attuale dello scalo, con la medesima procedura di cui all'Art. 9 ».

L'Art. 4 riguarda i porti ecc. iscritti in 1ª categoria come servienti alla difesa militare, ecc. e sono quelli riconosciuti tali dalle competenti autorità militari. È detto altresì che ove non sia riconosciuto più in essi un tale carattere, passeranno in 2ª categoria, iscritti nella classe competente.

Due sole osservazioni occorrono:

a) Anche qui vorrei servirmi delle parole della legge « i porti e le spiagge » e non usare quelle che si propongono « porti, seni, rade o spiagge ».

b) Siccome può darsi che un porto militare sia contemporaneamente classificato nella categoria commerciale, aggiungerei alla seconda parte dell'Articolo in esame queste parole « e ciò quando la collocazione commerciale non risulti già fatta in precedenza ».

5. La compilazione dell'Art. 5 del Regolamento, tanto quella originariamente proposta che quella modificata dalla Commissione, parmi che falsa com-

pletamente il concetto dell'Articolo 2 della legge.

L'Articolo 2 della legge riguarda la collocazione dei porti ed approdi commerciali in 2ª categoria, distinguendo quattro classi.

Nella parte riguardante la 1ª classe, son contenuti due criteri: il primo che stabilisce il dritto quesito di quei porti a mente della precedente legge già iscritti nella classe medesima, il secondo concernente le ulteriori iscrizioni. In modo che, quei porti che giusta la legge del 65 sono iscritti in 1ª classe, mantengono, per la nuova, la stessa iscrizione e le parole che seguono « per essere situati a capo di grandi linee » ecc. non sono che esplicative, e non già da intendersi nel senso che per conservare ai porti l'antica classificazione bisogna rifar la prova che siano situati a capo di grandi linee ecc.

Quanto poi alle ulteriori iscrizioni, la legge stabilisce che vi avran dritto quegli altri porti i quali quantunque non situati a capo di grandi linee di comunicazione abbiano gli stessi requisiti che li costituiscono d'interesse generale dello Stato, e nei quali il movimento delle merci imbarcate e sbarcate non sia stato inferiore alle 250000 tonnellate per un triennio.

Or, la compilazione originariamente proposta dell'Art. 5 del Regolamento è molto oscura. Si dice che saranno iscritti in prima classe i porti il cui movimento commerciale giova ad estesa parte del Regno ed al traffico internazionale terrestre, *se già iscritti nella 1ª classe in base alla legge del 65, perchè situati a capo di grandi linee di comunicazione*. Quella della Commissione poi è anche più incerta, perchè dice genericamente che per la iscrizione dei porti in 1ª classe dovrà essere accertato che il loro movimento commerciale giova ad estesa parte del Regno ed al traffico internazionale terrestre, e trattandosi di quelli già iscritti in base alla legge del 65, che sono situati a capo di grandi linee di comunicazione.

Ma no, la legge non vuole questo per i porti già iscritti in base alle discipline del 65. I porti già iscritti in prima classe per la vecchia, conservano per la nuova la loro iscrizione. E siccome il Regolamento non può mutare la legge, l'Art. 5 in esame, per questa parte, deve modificarsi così:

« Oltre ai porti già iscritti nella prima classe in dipendenza della legge del 20 marzo 1865 All. F sui lavori pubblici, saranno iscritti nella 1ª classe della 2ª categoria a' termini dell'Ar-

« ticolo 2 della legge 2 aprile 1885 quegli altri ».

Il seguito dell'Articolo poi, che riguarda il secondo criterio stabilito per le iscrizioni in 1ª classe dalla legge, potrebbe così esprimersi:

« i quali quantunque non situati a capo di grandi linee di comunicazione, abbiano gli stessi requisiti che li rendono d'interesse generale dello Stato, perchè giovano ad un'estesa parte del Regno, e nei quali il movimento delle merci imbarcate e sbarcate ha complessivamente raggiunto in ogni anno del triennio dalla legge prescritto per le iscrizioni e per i passaggi da una ad altra classe, le 250 mila tonnellate ».

L'ultima parte dell'Articolo spiega che giovano ad una estesa parte del Regno quei porti il cui beneficio si estende almeno ad una regione.

La spiegazione è riuscita felicissima ed è da approvarsi.

6. L'Art. 6 riguarda la iscrizione in 2ª classe.

La compilazione originariamente proposta era un po' vaga, migliore è quella della Commissione. Se non che, per le osservazioni precedenti, eliminerei l'ultima parte dove è detto che per i porti già iscritti in 3ª classe in base alla legge del 65 bisogna lo accertamento che il loro movimento commerciale interessa una o più provincie. E modificherei il principio dell'Articolo in questo modo:

« Per la iscrizione dei porti nella seconda classe, che non abbia da aver luogo per il fatto della loro iscrizione in 3ª classe secondo la legge 20 marzo 1865, si dovrà accertare ecc. ».

7. L'Art. 7 riguarda la iscrizione dei porti di 3ª classe. Fondendo, per maggiore chiarezza, i due testi proposti, crederci di così compilarlo:

« Sono da iscriversi nella 3ª classe della 2ª categoria i porti ed approdi il cui beneficio per importazione ed esportazione di merci e prodotti si estende a parte notevole di una provincia, ed abbiano un annuo movimento commerciale non inferiore a 10 mila tonnellate di merci imbarcate e sbarcate durante un triennio.

« Il beneficio si estende a parte notevole di una provincia quando giova ad un intero circondario od a parte di più circondarii ».

8. Nulla da osservare in ordine all'Articolo 8 che riguarda la raccolta de-

gli elementi da servire per le classificazioni e la distribuzione delle spese. È prescritto pure il concorso delle Camere di commercio, ed è cosa utilissima

9 Lo stesso per gli Articoli 9 e 10 che riguardano la pubblicazione degli elenchi e i Decreti di classificazione

10 Lo stesso per gli Articoli 11 a 13 recanti le norme per successivi passaggi di classe

11 Il Capo III del Regolamento (Articoli 16 a 60) riguarda le disposizioni d'ordine tecnico ed amministrativo concernenti le spese marittime l'approvazione di esse, la ripartizione delle spese, le concessioni ad enti morali od a privati per impianti ed occupazioni. Esaminato il complesso, non parmi che occorra alcuna modificazione, risultando esse conformi alla legge

12 Il Capo IV (Art. 61 a 64) riguarda i porti lacuali. Non credo che da parte nostra si possa con opportuna cognizione di causa interloquire sulle disposizioni ivi contenute

13 L'Art. 19 della legge stabilisce che per porti di 4^a classe sono obbligatorie per comuni o per le associazioni dei comuni interessati, le spese

1 per il mantenimento dei porti naturali o difesi da moli o da scogliere, e di tutte quelle altre opere che servono a facilitare lo approdo ed a rendere sicuro l'ancoraggio,

2 per il mantenimento delle calate, banchine, sbarcatoi, delle boe e colonnette, delle torri, degli apparecchi lenticolari ed altri ordigni per l'illuminazione dei porti e dei moli e delle banchine di essi

È possono essere dichiarate obbligatorie le spese per la costruzione di opere nuove non superiori a L. 100000 approvate e riconosciute necessarie

Gli Articoli del Capo V del Regolamento dal 65 al 99 contengono le norme per l'esecuzione di quest'articolo e degli Articoli 20 a 33 della legge stessa, riguardanti la manutenzione, la costruzione di nuovi porti di 4^a classe, il contributo straordinario dello Stato, delle provincie e dei comuni, le opere d'arte i progetti relativi, la loro esecuzione e simili. Esse norme, esaminate attentamente, risultano, con le opportune modificazioni introdotte dalla Commissione, perfettamente adottabili in conformità della legge

Soltanto mi parrebbe conveniente, con

un articolo speciale, o separatamente per ciascuna materia, assegnare dei termini per la emissione dei pareri, la compilazione dei progetti e tutt'altro, che si riferisce ai seguenti incumbenti

a) escavazioni da eseguirsi dagli accollatori delle escavazioni dei porti maggiori (Art. 69 e 70)

b) costruzione di nuovi porti (Articoli 72 e 73),

c) tassa supplementare e concessione di arenili (Art. 75),

d) compilazione ed approvazione di progetti (Art. 83, 84 e 88)

È ciò per sollecitare, nello interesse del commercio dei porti minori, i provvedimenti che sarebbero necessari

14 Nulla trovo da osservare sulle disposizioni concernenti le spese per fari e fanali e per segnalamenti (Capo VI) — che risultano in corrispondenza con gli Articoli 34 e 35 della legge

15 Il Regolamento (Capo VII) istituisce, per provvedere all'esame ed altro delle opere portuali, due Commissioni. Locale, residente nella Provincia, e Centrale, presso il Ministero dei Lavori Pubblici. Quantunque di esse non si parli nella legge, sono da ritenersi un'utilissima istituzione

La prima è presieduta dal Prefetto, e costituita da un membro della Camera di commercio, dal Sindaco o Consigliere del comune del cui porto si tratta, dall'Ingegnere Capo del Genio civile, da un Ufficiale del Genio militare, da un Ufficiale della Marina militare, dal Capitano del porto da un Capitano della marina mercantile da designarsi dal Prefetto, e dall'Intendente di Finanza. È convocata, al bisogno, dal Prefetto, per dare il suo parere sui progetti

La Commissione Centrale siede presso il Ministero dei Lavori Pubblici, e ne fa parte un funzionario superiore del Ministero del commercio, tiene le sue adunanze ogni tre mesi, ed ha un ufficio speciale di segreteria

Nessuna osservazione debbo in proposito rassegnare

16 Gli Art. 109, 110 e 111 con i quali termina la prima parte del Regolamento, e che riguardano disposizioni generali, non danno luogo ad alcuna osservazione

17 La seconda parte del Regolamento riguarda le attribuzioni e reciproche relazioni degli uffici del Genio civile e delle autorità marittime e comunali, circa ai porti, ai servizi dei medesimi, alla pesca, e simili

È materia amministrativa, che sfugge completamente all'interesse ed alla competenza della Camera di commercio. Pur nonostante rassegna di averla attentamente e distintamente esaminata, e non trovo da fare osservazioni. Segnalo per altro all'attenzione della Camera le disposizioni riguardanti il servizio e la concessione delle grue, perchè è materia che può servire nelle pratiche già iniziate per l'oggetto. E con questo intendimento, allego al presente la copia conforme degli Articoli relativi (130 a 134)

Trapani, 22 luglio 1894

Il Segretario
AVV. MONDINI

GL'ITALIANI ALL'ESTERO

Con piacere rileviamo dal Giornale *L'Italia marinara* del 5 Agosto che il Capitano marittimo, nostro concittadino, sig. Domenico Lombardo Castagna, recatosi in Aden a dirigere le vaste saline marittime della Spett. Ditta Burgarella, ha incontrato cola le simpatie della colonia Europea, e degli indigeni, i quali sono di così difficile contentatura.

Mentre ci ralleghiamo del fatto, possiamo affermare che esso non ci sorprende, conoscendo il Lombardo giovine egregio, attivo e zelante. Siamo per altro sodisfatti che un nostro concittadino, in un'impresa di così grande importanza e che tanto onora altri nostri egregi concittadini, abbia saputo immediatamente rendersi utile e bene accetto ed auguriamo a lui che prosiga con impegno e con fortuna nella carriera intrapresa

CAMERA DI COMMERCIO ED ARTI

Libri, riviste e giornali pervenuti in Ufficio

Publicazioni statistiche del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio — Id della Direzione Generale delle Gabelle — Id del Ministero delle Finanze — Id del Ministero del Tesoro — Gazzetta Ufficiale — Resoconti della Camera dei Deputati — Id del Senato — Leggi e Decreti — Bollettino delle Tariffe doganali — Id del Ministero degli Esteri — Annuario d'Italia — Nuova Antologia — Marina e Commercio — Consulente commerciale — Bollettino della Società Geografica — Il Lambruschini — Enciclopedia Italiana (in corso) — Commentario al Codice di commercio (id) — Salvo Storia della letteratura in Sicilia (id) — Bollettini delle Camere Italiane del Regno e dell'Estero — Bollettino di Notizie commerciali — Id Agrario — Marina e Commercio — Nuova Rassegna

VINCENZO SARACENI, Gerente respons.

Tipografia Guis Gervasi-Modica