



*Al Ministro delle Infrastrutture  
e della Mobilità Sostenibili*

**VISTO** il decreto legge 28 settembre 2018, n.109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, recante “*Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze*”;

**VISTO** in particolare il comma 1 dell’articolo 14 del succitato decreto legge 28 settembre 2018, n.109, come da ultimo modificato dall’articolo 49, comma 4, del decreto legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, il quale prevede quanto segue: “*Al fine di assicurare l’omogeneità della classificazione e gestione del rischio, della valutazione della sicurezza e del monitoraggio dei ponti, viadotti, rilevati, cavalcavia e opere similari, esistenti lungo strade statali o autostrade gestite da Anas S.p.A. o da concessionari autostradali, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, previo parere del Consiglio Superiore dei lavori pubblici e sentito il Dipartimento della protezione civile della Presidenza del Consiglio dei ministri, sono adottate apposite linee guida. Con il medesimo decreto di cui al primo periodo sono individuate le modalità di realizzazione e gestione in via sperimentale e per un periodo non inferiore a dodici mesi, da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici, in collaborazione con gli enti del sistema nazionale di protezione civile, di un sistema di monitoraggio dinamico da applicare sulle infrastrutture di cui al primo periodo gestite da Anas S.p.A. o da concessionari autostradali che presentano particolari condizioni di criticità in relazione all’intensità del traffico di mezzi pesanti*”;

**VISTO** altresì il successivo comma 2 dell’articolo 14 del decreto legge 28 settembre 2018, n.109, come da ultimo modificato dall’articolo 49, comma 4, del decreto legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, il quale prevede quanto segue: “*Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, adottato, per le medesime finalità di cui al comma 1, previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, sentito il Dipartimento della protezione civile della Presidenza del Consiglio dei ministri e previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all’articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sono adottate le linee guida applicabili su ponti, viadotti, rilevati, cavalcavia e opere similari esistenti lungo infrastrutture stradali gestite da enti diversi da Anas S.p.A. o da concessionari autostradali, nonché le modalità della loro partecipazione, nei limiti delle risorse disponibili a legislazione vigente, alla sperimentazione di cui al comma 1*”;

**VISTE** le “*Linee Guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti*” (di seguito Linee Guida), sulle quali il Consiglio Superiore dei lavori pubblici ha espresso parere favorevole con nota prot. n. 88/2019 nell’adunanza dell’Assemblea generale svoltasi in modalità telematica in data 17 aprile 2020;

**CONSIDERATO** che le suddette Linee Guida stabiliscono una generale procedura multilivello e multi-obiettivo per la gestione del rischio dei ponti esistenti e definiscono, tra l’altro, requisiti ed indicazioni relativi al sistema di monitoraggio dinamico, di cui al citato articolo 14 del decreto legge n. 109 del 2018;

**CONSIDERATO** che, in ragione delle modifiche apportate al citato articolo 14 del decreto legge 28 settembre 2018, n.109, convertito dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, dall'articolo 49 del decreto legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito dalla legge 11 settembre 2020, n. 120 si è reso necessario procedere all'adozione di un unico decreto contenente linee guida finalizzate ad assicurare l'omogeneità della classificazione e gestione del rischio, della valutazione della sicurezza e del monitoraggio dei ponti, viadotti, rilevati, cavalcavia e opere similari, esistenti lungo strade statali o autostrade gestite da Anas S.p.A. o da concessionari autostradali, nonché di quelli esistenti lungo infrastrutture stradali gestite da enti diversi da Anas S.p.A. o da concessionari autostradali;

**VISTO** il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 17 gennaio 2018 con il quale è stato approvato l'aggiornamento delle *“Norme tecniche per le costruzioni”*, pubblicato sul Supplemento ordinario n. 8 della Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana 20 febbraio 2018, n. 42;

**VISTO** l'articolo 12, comma 1 del decreto legge 28 settembre 2018, n.109, convertito con modificazioni dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, con cui è istituita l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA), al fine di promuovere e assicurare la vigilanza sulle condizioni di sicurezza del sistema ferroviario nazionale e delle infrastrutture stradali e autostradali;

**VISTO** in particolare l'articolo 12, comma 4, del predetto decreto legge n. 109 del 2018, secondo cui l'ANSFISA in particolare:

- a) esercita l'attività ispettiva finalizzata alla verifica dell'attività di manutenzione svolta dai gestori, dei relativi risultati e della corretta organizzazione dei processi di manutenzione, nonché l'attività ispettiva e di verifica a campione sulle infrastrutture, obbligando i gestori, in quanto responsabili dell'utilizzo sicuro delle stesse, a mettere in atto le necessarie misure di controllo del rischio, nonché all'esecuzione dei necessari interventi di messa in sicurezza, dandone comunicazione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;
- b) promuove l'adozione da parte dei gestori delle reti stradali ed autostradali di Sistemi di Gestione della Sicurezza per le attività di verifica e manutenzione delle infrastrutture certificati da organismi di parte terza riconosciuti dall'Agenzia;
- m) svolge attività di studio, ricerca e sperimentazione in materia di sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali;

**CONSIDERATO** che, ai fini del presente decreto, le Linee Guida sono esaustive sotto il profilo della metodologia e degli obiettivi fissati dal legislatore, e che, pertanto, possono riferirsi generalmente a tutti i ponti, viadotti, rilevati, cavalcavia e opere similari, esistenti lungo le infrastrutture stradali gestite da Anas S.p.A., da concessionari autostradali e dagli altri enti, con le specifiche contenute nel presente decreto;

**VISTO** il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 1° dicembre 2017, n. 560, che definisce le modalità e i tempi di progressiva introduzione, da parte delle stazioni appaltanti, delle amministrazioni concedenti e degli operatori economici, dell'obbligatorietà dei metodi e strumenti elettronici specifici, quali quelli di modellazione per l'edilizia e le infrastrutture, nelle fasi di progettazione, costruzione e gestione delle opere e relative verifiche valutata in relazione alla tipologia delle opere da affidare e della strategia di digitalizzazione delle amministrazioni pubbliche e del settore delle costruzioni;

**VISTO** il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 28 febbraio 2018, n. 70, recante *“Modalità attuative e strumenti operativi della sperimentazione su strada delle soluzioni di Smart Road e di guida connessa e automatica”*, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana 18 aprile 2018, n. 90, che avvia il processo di adeguamento tecnologico delle infrastrutture stradali includendo, secondo il dettato dell'articolo 2, comma 3, anche i sistemi di monitoraggio orientati alla sicurezza strutturale degli elementi critici componenti le infrastrutture stradali;

**VISTO** il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 8 ottobre 2019, n. 430, che attua l'archivio informatico nazionale delle opere pubbliche (AINOP), istituito ai sensi dell'articolo 13, comma 1, del decreto-legge n. 109 del 2018;

**CONSIDERATO** che l'AINOP è istituito con la finalità di garantire un costante monitoraggio dello stato e del grado di efficienza delle opere pubbliche e che gli elementi costituenti l'AINOP devono essere congruenti con gli stessi elementi che costituiscono l'ossatura informativa utilizzata dalle Linee Guida;

**VISTO** il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e ss. mm. ii. "*Nuovo codice della strada*" e, in particolare, l'articolo 14 recante "*Poteri e compiti degli enti proprietari delle strade*";

**VISTO** l'art. 25, comma 1 quater del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e ss.mm.ii. "*Nuovo Codice della strada*", il quale prevede che: <<*Fermo restando quanto previsto dai commi 1-bis e 1-ter in relazione agli enti titolari delle strutture delle opere d'arte dei sottopassi e sovrappassi, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, gli enti proprietari e i gestori delle strade interessate dall'attraversamento a livello sfalsato provvedono a disciplinare mediante appositi atti convenzionali le modalità e gli oneri di realizzazione e manutenzione delle predette strutture*>>;

**VISTI** l'articolo 51 del regio decreto 33 ottobre 1925, n. 2537, recante "*Regolamento per le professioni d'ingegnere e di architetto*" e l'articolo 67 del decreto del Presidente della Repubblica, 6 giugno 2001, n. 380 recante "*Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia*";

**VISTO** il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, 17 dicembre 2020, n. 578, con il quale sono state adottate le "*Linee Guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti*", da applicarsi su ponti, viadotti, rilevati, cavalcavia e opere similari esistenti lungo infrastrutture stradali gestite da Anas S.p.A. o da concessionari autostradali;

**VISTO** il Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), di cui al Regolamento (UE) 2001/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021, e, in particolare, la riforma indicata all'interno della Missione 3, Componente 1 (M3C1- 2.1), la quale prevede l'attuazione delle Linee Guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza e il monitoraggio dei ponti esistenti, adottate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, 17 dicembre 2020, n. 578, al fine di assicurarne una omogenea applicazione lungo l'intera rete delle infrastrutture stradali;

**VISTO** il decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, 7 maggio 2021 recante "*Ripartizione ed utilizzo dei fondi previsti dall'articolo 49 del decreto-legge 14 agosto 2000, n. 104, convertito con modificazioni dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, per la messa in sicurezza dei ponti e viadotti esistenti e la realizzazione di nuovi ponti in sostituzione di quelli esistenti, con problemi strutturali di sicurezza, della rete viaria di province e città metropolitane*";

**VISTA** la nota prot. n. 37550 del 15.10.2021, con la quale ANSFISA ha informato il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di aver trasmesso al Consiglio Superiore dei lavori pubblici, con nota prot. n. 22019 in data 7 ottobre 2021, la proposta di "*Istruzioni operative per l'applicazione delle Linee Guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti*", quale strumento di uniforme interpretazione delle Linee Guida;

**RITENUTO** di estendere la sperimentazione di cui al citato articolo 14 del decreto legge n. 109 del 2018, anche sui ponti e viadotti esistenti sulla rete delle infrastrutture stradali gestiti da enti diversi da Anas S.p.A. o da concessionari autostradali;

**RITENUTO**, altresì, che la sperimentazione delle procedure relative alla Linea Guida deve essere avviata su alcune tratte significative individuate in funzione della presenza di infrastrutture, della loro tipologia e rappresentatività e delle condizioni di criticità relative al traffico;

**VISTA** la nota prot. n. 10438 del 16 novembre 2021 con la quale il Consiglio Superiore dei lavori pubblici ha trasmesso il parere n. 96/2021 dell'Assemblea Generale reso nell'adunanza del 10 novembre 2021;

**VISTO** in particolare l'avviso favorevole espresso nei confronti di alcune modifiche apportate alle Linee Guida adottate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, 17 dicembre 2020, n. 578;

**VISTA** la sentenza 18 marzo 2022, n. 3132, con la quale il Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio (Sezione Prima) ha annullato il paragrafo 1.8 delle "*Linee Guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti*" adottate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, 17 dicembre 2020, n. 578;

**VISTA** la nota prot. n. 4115 del 20 aprile 2022 con la quale il Consiglio Superiore dei lavori pubblici ha trasmesso il parere n. 29/2022 dell'Assemblea Generale reso nell'adunanza del 8 aprile 2022, con il quale ha espresso avviso favorevole sia alla rinnovata formulazione del punto 1.8 emendato delle previsioni ritenute illegittime dal TAR Lazio con la sentenza 3132/2022 sia ad alcune modifiche ed integrazioni delle Linee Guida adottate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, 17 dicembre 2020, n. 578;

**CONSIDERATO CHE** sulle Linee Guida adottate con Decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili del 3 dicembre 2021, n. 493, è stato già acquisito il parere favorevole del Dipartimento per la Protezione Civile presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, espresso con nota prot. n. 51876 in data 30 novembre 2021 e l'intesa in sede di Conferenza Unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, resa nella seduta del 2 dicembre 2021;

**ATTESO CHE** la procedura di registrazione del Decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili del 3 dicembre 2021, n. 493, che adotta le Linee Guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti, anche in relazione ai ponti, viadotti, rilevati, cavalcavia e opere similari esistenti lungo infrastrutture stradali gestite da enti diversi da Anas S.p.A. o da concessionari autostradali, è stata sospesa dalla Corte dei Conti in fase di controllo, in attesa di conoscere l'esito del giudizio poi definito dal TAR Lazio con sentenza 18/03/2022, n. 3132;

**RITENUTO** necessario, anche in ragione della sopravvenuta sentenza del TAR n. 3132/2022, rinnovare la procedura di adozione delle Linee Guida adottate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, 17 dicembre 2020, n. 578 e quindi di adottare un unico decreto di adozione delle Linee Guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti, anche in relazione ai ponti, viadotti, rilevati, cavalcavia e opere similari esistenti lungo infrastrutture stradali gestite da enti diversi da Anas S.p.A. o da concessionari autostradali;

**VISTA** la nota prot. n. 5789 del 14 giugno 2022, per come integrata con nota prot. n. 5792 del 15 giugno 2022, con la quale il Consiglio Superiore dei lavori pubblici ha trasmesso il parere n. 54/2022 dell'Assemblea Generale reso nell'adunanza del 10 giugno 2022, con il quale ha espresso avviso favorevole: alla rinnovata formulazione del punto 1.8 emendato delle previsioni ritenute illegittime dal TAR Lazio con la sentenza 3132/2022; a modifiche ed integrazioni delle Linee Guida adottate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, 17 dicembre 2020, n. 578; alla previsione di una tempistica per l'applicazione delle Linee Guida, come peraltro richiesto, con nota prot. 7842 del 16 maggio 2022 dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per gli Affari Regionali e le Autonomie;

**PRESO ATTO** delle considerazioni tecniche, riportate nel succitato parere 54/2022 del Consiglio Superiore dei lavori pubblici, sulla base delle quali il suddetto Consesso ha proposto tempistiche per l'applicazione delle Linee Guida, anche per ANAS e per i concessionari autostradali per le seguenti ragioni:

- *“...in funzione delle modifiche apportate ai contenuti tecnici delle LLGG stesse e, soprattutto, per le esigenze di rivalutazione delle attività già effettuate che scaturiscono dall'applicazione delle Istruzioni Operative proposte da ANSFISA”, ritenendo quindi “utile proporre, in considerazione del considerevole numero di ulteriori opere da censire e gestire per le cosiddette “opere di rientro”, un tempo aggiuntivo per completare sia il livello 0 che i livelli successivi”;*

- *atteso che “l’attuazione delle <<Linee Guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti>> necessita di un tempo tecnicamente giustificabile, in relazione alla numerosità e vetustà delle infrastrutture italiane, la loro distribuzione media territoriale, la carenza attuale di competenze tecniche e risorse strumentali capillarmente diffuse”;*

**ACQUISITA** l’intesa in sede di Conferenza Unificata di cui all’articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, resa nella seduta del 21 giugno 2022. Atto\_Rep.\_n.\_91 del 21 giugno 2022 trasmesso con nota prot. 10171 del 23 giugno 2022 dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per gli Affari Regionali e le Autonomie;

**SENTITO** il Dipartimento per la Protezione Civile presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il quale ha espresso il proprio positivo avviso con nota prot. n. 28749 in data 30 giugno 2022;

## **DECRETA**

### **Articolo 1**

*(Adozione delle Linee Guida per la gestione del rischio dei ponti esistenti e delle Istruzioni operative per l'applicazione delle Linee Guida stesse)*

1. In sostituzione dell’Allegato A al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, 17 dicembre 2020, n. 578, sono adottate le Linee Guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti, di cui all’Allegato A del presente decreto, le quali, in attuazione di quanto previsto dal comma 1 dell’articolo 14 del decreto legge n. 109 del 2018, e successive modifiche ed integrazioni, assicurano l’omogeneità della classificazione e gestione del rischio, della valutazione della sicurezza e del monitoraggio dei ponti, viadotti, rilevati, cavalcavia e opere similari, esistenti lungo strade statali o autostrade gestite da Anas S.p.A. o da concessionari autostradali.
2. Le Linee Guida di cui all’Allegato A al presente decreto, in attuazione di quanto previsto dall’articolo 14, comma 2, del decreto legge n. 109 del 2018, convertito dalla legge 16 novembre 2018, n. 130 e successive modifiche ed integrazioni, sono adottate anche in relazione ai ponti, viadotti, rilevati, cavalcavia e opere similari esistenti lungo infrastrutture stradali gestite da enti diversi da Anas S.p.A. o da concessionari autostradali.
3. Con decreto del Presidente del Consiglio Superiore dei lavori pubblici, su proposta di ANSFISA, per l’applicazione generale da parte di tutti i gestori dei ponti esistenti, compresi Anas S.p.A. e i concessionari autostradali, sono altresì adottate, entro 30 giorni dalla data di emanazione del presente decreto, le *“Istruzioni operative per l'applicazione delle Linee Guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti”*.

## **Articolo 2**

*(Accordi o convenzioni)*

1. Per le finalità attuative di cui al presente decreto i Comuni possono stipulare accordi con Regioni, Province e Città Metropolitane.

## **Articolo 3**

*(Modalità di applicazione delle Linee Guida)*

1. Ferme restando le responsabilità relative alla sicurezza in capo ai gestori dei ponti, viadotti, rilevati, cavalcavia e opere esistenti, le Linee Guida di cui all'articolo 1, comma 1, dovranno essere applicate entro i termini riportati nella Tabella 8.1 dell'allegato A al presente decreto.
2. La tempistica, indicata nella citata tabella, come espressamente precisato al capitolo 8 – Tempi di attuazione - delle Linee Guida, “...non è applicabile alle opere per le quali, durante le ispezioni obbligatorie o a seguito di segnalazione, sia già stata accertata la presenza di una riduzione evidente della capacità resistente e/o deformativa della struttura o di alcune sue parti dovuta a: significativo degrado e decadimento delle caratteristiche meccaniche dei materiali, deformazioni significative conseguenti anche a problemi in fondazione, danneggiamenti prodotti da azioni ambientali (sisma, vento, neve e temperatura), da azioni eccezionali (urti, incendi, esplosioni) o da situazioni di funzionamento ed uso anomale, e per cui deve essere dato avvio immediato alla programmazione delle ulteriori ispezioni approfondite e delle conseguenti operazioni di attribuzione della classe di attenzione e messa in sicurezza”.

## **Articolo 4**

*(Partecipazione alla sperimentazione degli enti territoriali)*

3. Ferme restando le risorse finanziarie di cui all'articolo 5 del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, 17 dicembre 2020, n. 578, destinate alla realizzazione e alla gestione della sperimentazione di cui agli articoli 2 e 3 del decreto succitato, una quota di tali risorse, fino ad un massimo di 4,5 mln di euro, è destinata alla sperimentazione e alla formazione degli operatori, relativa ai ponti ricadenti nelle infrastrutture stradali degli enti diversi da Anas S.p.A. e dai concessionari autostradali. Alla formazione degli operatori sarà destinata una percentuale fino ad un limite massimo del 30% delle risorse indicate al periodo precedente. Per i fini di cui sopra occorre che gli enti diversi da Anas S.p.A. e dai concessionari autostradali proponano, entro e non oltre il 22 dicembre 2022, alla Commissione di cui all'articolo 4 del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 17 dicembre 2020, n. 578, secondo le modalità definite dalla medesima, le tratte stradali contenenti i ponti e/o viadotti da sottoporre alla attività di sperimentazione di cui sopra. La Commissione successivamente, all'interno di tali tratte, sceglierà un numero di opere significative, non superiore a cinquanta, su cui applicare la predetta sperimentazione.
4. L'attività di sperimentazione e formazione di cui al precedente comma 1 è svolta nell'ambito dell'attuazione della sperimentazione di cui all'articolo 3 del suddetto decreto del Ministro delle

infrastrutture e dei trasporti, 17 dicembre 2020, n. 578, fino al termine della sperimentazione medesima. A tal fine è adeguata la convenzione prevista tra il Consiglio Superiore dei lavori pubblici e il Consorzio ReLUIS ai sensi del comma 3 dell'articolo 3 del decreto sopra richiamato.

5. L'impiego delle risorse utilizzate per le attività di sperimentazione e formazione, che, in ogni caso, non possono eccedere il limite massimo dello stanziamento reso disponibile dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, 17 dicembre 2020, n. 578, è oggetto di puntuale rendicontazione secondo le modalità definite nella succitata convenzione tra il Consiglio Superiore dei lavori pubblici e il Consorzio ReLUIS.

#### **Articolo 5**

*(Estensione del periodo di sperimentazione di cui al decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 17 dicembre 2020, n. 578)*

1. Il periodo dell'attività di sperimentazione di ventiquattro (24) mesi di cui all'articolo 2, comma 3, del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, 17 dicembre 2020, n. 578, viene esteso a quarantotto (48) mesi.

#### **Articolo 6**

*(Entrata in vigore)*

1. Il presente decreto è inviato agli organi di controllo per la registrazione ed entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

Prof. Enrico Giovannini