



**AGENZIA DELLE DOGANE
E DEI MONOPOLI**

CIRCOLARE n. 12/ D

Roma, 13 novembre 2017

Protocollo: 126484 /RU

Rif.:

Allegati:

Alle Direzioni Regionali, Interregionali e
Interprovinciale dell' Agenzia delle Dogane
e dei Monopoli

Loro sedi

agli Uffici delle Dogane

Loro sedi

e, per conoscenza:
al Ministero dell' Economia e delle Finanze
Dipartimento delle Finanze

Roma

alla Direzione centrale legislazione e
procedure accise ed altre II.II.

Sede

alla Direzione centrale tecnologie per
l'innovazione

Sede

Alla Confindustria

Roma

All' ENI

Roma

All' Unione Petrolifera

Roma

All' Assopetroli

Roma

Alla Confcommercio

Roma

al Comando Generale della Guardia di Finanza

Roma

OGGETTO: D.Lgs.n.504/95, punto 9 della Tabella A come modificato dalla legge 1° dicembre 2016, n.225. Impiego agevolato per l'azionamento di macchine impiegate nei porti destinate alla movimentazione di merci per operazioni di trasbordo. Prescrizioni per la gestione ed il controllo.

DIREZIONE CENTRALE ANTIFRODE E CONTROLLI

Ufficio controlli accise e altre imposizioni indirette

00143 Roma, Via Mario Carucci, 71 – Tel: +39 0650246008 – Fax +39 0650243097- e-mail: dogane.antifrodecontrolli.accise@agenziadogane.it

1 - Introduzione

Con l'art.4-ter, comma 1, lettera o), punto 2, del decreto legge 22 ottobre 2016, n.193 (convertito, con modificazioni, dalla legge 1° dicembre 2016, n.225) è stata integrata la vigente previsione di cui al punto 9 della tabella A allegata al TUA tra l'altro con l'affiancamento di distinta figura di nuova formulazione, che riconosce l'applicazione dell'aliquota ridotta del 30% di quella normale per l'azionamento di macchine impiegate nei porti, non ammesse alla circolazione su strada, destinate alla movimentazione di merci per operazioni di trasbordo.

L'aliquota ridotta concerne i carburanti che alimentano tali macchine operatrici, già ammesse all'agevolazione per produzione di forza motrice con motori fissi anteriormente all'entrata in vigore della suddetta legge 1° dicembre 2016, n.225, utilizzate per la movimentazione dei container all'interno dei terminali portuali, a condizione che siano destinate al trasbordo ossia il trasferimento del carico tra mezzi di trasporto navali, anche ricorrendo a temporanei stoccaggi nelle aree del terminal.

Diversamente dagli impieghi ricadenti nella precedente formulazione del punto 9, nella misura in cui ricorrano i predetti presupposti, l'agevolazione in parola si applica al totale del carburante impiegato per l'azionamento delle predette macchine, non solo alla frazione impiegata per produzione di forza motrice.

Al riguardo, d'intesa con la Direzione centrale legislazione e procedure accise e altre imposte indirette, si forniscono le seguenti prescrizioni tecnico – operative per la gestione e per il controllo dell'agevolazione di che trattasi.

2 – Istanza per il riconoscimento dell'agevolazione

In considerazione delle peculiarità della nuova fattispecie agevolata, ai fini dell'accertamento delle quantità di prodotto energetico alle quali applicare l'aliquota ridotta, della conseguente gestione del tributo e dei relativi controlli, occorre delineare una nuova disciplina che, partendo dalle disposizioni dettate dalle circolari n. 33/D/2006 e n. 5/D/2010, ne precisi ulteriormente il contenuto per ricomprendere il consumo per l'azionamento delle macchine aventi diritto, senza le decurtazioni per l'attività traslativa, laddove destinate ad effettuare operazioni di trasbordo nei porti.

Per poter usufruire dell'agevolazione in parola, l'operatore portuale che effettua, con il proprio parco macchine, movimentazione di merci per operazioni di trasbordo presenta all'Ufficio dell'Agenzia delle Dogane territorialmente competente sul porto apposita istanza contenente, oltre ai dati identificativi della Società (denominazione sociale, legale rappresentante, Partita IVA, ubicazione

della sede legale, ubicazione del porto in cui è svolta l'attività di trasbordo), le modalità tramite le quali si intende fruire del beneficio (mediante riconoscimento della qualifica di destinatario registrato o mediante rimborso), nonché l'eventuale possesso di licenza di esercizio per un deposito ad uso privato/industriale ovvero per un impianto di distribuzione privato di cui, rispettivamente, all'art.25 comma 2 lett. a) e c) del TUA.

L'istanza deve contenere:

1. planimetria generale del porto con l'indicazione della relativa delimitazione e dei relativi varchi di accesso identificati e controllati nonché dell'area di movimentazione prevista per il parco macchine per cui si richiede l'agevolazione;
2. planimetria e diagramma *p&i* dell'impianto di distribuzione del carburante utilizzato per il rifornimento del parco macchine, con indicazione dei serbatoi ad esso collegati e dei sistemi di misura per la determinazione dei quantitativi riforniti alle macchine. La testata contometrica è dotata di contatore azzerabile delle erogazioni nonché di totalizzatore non azzerabile. Sono, altresì, indicati anche eventuali altri serbatoi di stoccaggio presenti nell'area di movimentazione;
3. elenco delle macchine destinate alla movimentazione dei container per operazioni di trasbordo, riportandone i dati identificativi (marca, modello, matricola, numero di telaio), le caratteristiche tecniche dei motori installati, (alimentazione, potenza massima, consumi orari in funzione della potenza erogata, ecc.), capacità dei serbatoi normali, il titolo di possesso nonché l'attestazione della assenza di immatricolazione per la circolazione su strada. Le macchine rientrano in una delle tipologie che, prima dell'entrata in vigore della legge 1° dicembre 2016, n.225, erano ammesse all'agevolazione per produzione di forza motrice con motori fissi secondo le disposizioni delle predette circolari 33/D/2006 e 5/D/2010. In altri termini, macchine che non avevano titolo alla previgente agevolazione di cui al punto 9 della tabella A non hanno titolo nemmeno all'agevolazione di cui all'attuale punto 9;
4. descrizione dei sistemi di contabilità dei container movimentati dall'operatore. In particolare, la contabilità deve consentire di associare a ciascun container la modalità di trasporto (stradale, ferroviario, navale) con la quale è pervenuto e quella con la quale è stato estratto dal porto. I sistemi di contabilità devono consentire, in qualsiasi momento, di determinare il numero di container

presenti nel terminal, nonché di calcolare, con riferimento ad un qualsiasi intervallo temporale impostato dall'Amministrazione finanziaria:

- a. il numero di container complessivamente movimentati. Si tratta del numero di container pervenuti al terminal via mare e via terra (ferrovia e strada) ovvero del numero di container che hanno lasciato il terminale via mare e via terra (ferrovia e strada) in entrambi i casi includendo la variazione di giacenza. Ai fini del conteggio è irrilevante lo stato di riempimento dei container.
 - b. il numero di container movimentati per trasbordo, cioè scaricati da nave e ricaricati su un'altra nave. Si tratta del valore minimo tra il numero di container pervenuti al terminal via nave e il numero di container che hanno lasciato il terminal sempre via nave. Ai fini del conteggio è irrilevante lo stato di riempimento dei container;
5. descrizione dei sistemi di contabilizzazione e di storicizzazione delle quantità di prodotto erogate alle macchine tramite l'impianto di cui al punto 2. In particolare, l'operatore appronta un registro in cui sono riportati, sul lato carico, i quantitativi di prodotto energetico pervenuti nel sito con gli estremi del relativo DAS di scorta e delle fatture di acquisto e, sul lato scarico, i quantitativi riforniti, registrati evento per evento, con l'indicazione della macchina e della lettura del relativo contatore al momento del rifornimento. Giornalmente è, altresì, riportata la lettura del totalizzatore.
- Il predetto registro e la contabilità di cui al punto 4 devono essere conservate per i cinque esercizi finanziari successivi a quelli a cui si riferiscono e devono essere accessibili in qualsiasi momento all'Amministrazione finanziaria per i controlli di competenza;
6. una relazione tecnica, predisposta e sottoscritta da un perito industriale, da un ingegnere industriale junior o da un ingegnere industriale, iscritto al relativo albo professionale¹, sugli strumenti installati su ciascuna macchina per il riscontro della regolarità dell'impiego. Gli strumenti devono consentire di accertare la quantità di carburante che è stata consumata dalla macchina operante nel porto ai fini dell'agevolazione.
- In particolare, è prescritto l'utilizzo di un contatore progressivo e non azzerabile, neanche in assenza di alimentazione elettrica, dotato di dispositivi che assicurino l'avanzamento solo a motore avviato da utilizzarsi congiuntamente al consumo specifico medio e minimo della macchina nella sua normale operatività.

¹ La classificazione è effettuata ai sensi del DPR 328/01.

A tal riguardo, è ammesso l'utilizzo degli strumenti di serie della macchina (collegati tramite CAN BUS o sistema equivalente alla centralina di controllo del motore), come dichiarati dal costruttore (anche tramite il libretto d'uso e manutenzione).

Viceversa, la strumentazione installata "*after-market*", sempre preventivamente autorizzata dall'UD competente, dovrà essere dotata di certificazione, redatta ai sensi del DPR 445/00, da parte del costruttore o dell'installatore che ne documenti le prestazioni di accuratezza e l'inalterabilità della catena metrologica secondo le norme allo scopo applicabili (OIML, guida WELMEC ecc..), ferma restando la progressività e la non azzerabilità dei totalizzatori, anche in caso di assenza di alimentazione. Eventuali suggelli dell'UD sono apposti, laddove ritenuto necessario, solo sulla strumentazione installata "*after-market*";

7. nella medesima relazione tecnica è riportato il bilancio energetico e di materia per il parco macchine utilizzato per trasbordo dei container, relativo ad un periodo di lavorazione di almeno tre mesi, contenente:
 - per ciascuna macchina: il numero di ore lavorate (misurate con il contaore di cui al punto 6, la quantità di carburante rifornita (misurata con il contatore di cui al punto 2, espressa in litri), il conseguente consumo specifico medio nonché il consumo specifico minimo (entrambi espressi in litri/ora), quest'ultimo rilevato anche in base ai dati di targa;
 - il numero di container complessivamente movimentati ed il numero di container movimentati per trasbordo, come risultanti dalla contabilità di cui al punto 4.

3. Verifiche e controlli per il riconoscimento e la gestione dell'agevolazione

L'UD competente, constatata la completezza dell'istanza, esaminerà² il bilancio energetico e di materia, e, per ciascuna macchina, confronterà il valore del consumo specifico medio di cui al paragrafo 2, punto 7 con quello eventualmente disponibile per macchine simili con motori di potenza comparabile (anche tramite *data base* costruiti localmente a seguito dell'esperienza maturata relativamente all'agevolazione sui motori fissi), confermandone la validità se il valore del consumo specifico medio rimane in un intervallo di scostamento di +/- 10% rispetto ai dati teorici disponibili. In caso contrario, l'Ufficio competente adotterà un consumo specifico medio per ciascuna macchina adottando criteri di sicurezza

² L'esame della relazione prevede il vaglio di un funzionario di estrazione tecnica di comprovata esperienza o di un ingegnere, indipendentemente dall'Area dell'Ufficio in cui sono assegnati.

per l'interesse fiscale anche procedendo, laddove ritenuto necessario, ad effettuare marce controllate in contraddittorio con l'operatore secondo condizioni, modalità e durata stabilite in un apposito protocollo procedurale predisposto dall'ufficio e condiviso dalla ditta. Qualora ritenuto opportuno dall'UD anche il consumo specifico minimo per ogni macchina può essere rideterminato in base a marce controllate. La richiesta di effettuazione di marce controllate da parte degli operatori può essere assentita laddove ricorrano i presupposti tecnici per ritenere plausibili consumi specifici superiori a quelli come sopra determinati e comporta il ristoro da parte dell'operatore delle spese sostenute dall'UD, sia per l'esecuzione delle prove in campo sia per l'attività amministrativa indiretta ad essa correlata.

L'Ufficio effettua un sopralluogo dell'impianto e delle macchine operatrici, per constatare la rispondenza dello stato dei fatti a quanto denunciato. Durante il sopralluogo, l'UD verifica, in particolare, il corretto funzionamento del contatore delle erogazioni e del totalizzatore tramite il doppio decalitro in dotazione, secondo le disposizioni della circolare 5/D del 3 giugno 2015. Inoltre, è riscontrato il corretto funzionamento dei sistemi di contabilità dell'operatore secondo le prescrizioni di cui al paragrafo 2, punti 4 e 5, in particolare per quanto concerne la determinazione del numero di container complessivamente movimentati e del numero di container movimentati per trasbordo. La conferma di questi ultimi dati può essere richiesta, qualora ritenuto necessario, all'Autorità portuale territorialmente competente.

A seguito della verifica tecnica con accesso, una volta constatato l'effettivo stato dei fatti dell'operatività delle macchine nel porto, resta ferma la facoltà dell'UD di richiedere integrazioni alla documentazione trasmessa dalla Società, di rideterminare e di aggiornare i consumi specifici medi delle macchine nonché di impartire ulteriori prescrizioni per l'accertamento e per il controllo del corretto impiego del prodotto energetico nell'uso agevolato, anche tenendo conto di quanto necessario per l'accertamento e per la gestione di eventuali altre fattispecie agevolative che dovessero concretizzarsi presso il medesimo impianto sottoposto a verifica.

L'impianto dell'utilizzatore agevolato è censito in Anagrafica Accise con l'attività "*Produzione di forza motrice con motori fissi in stabilimenti industriali, agricolo industriali*", nelle more dell'introduzione di una specifica voce per la movimentazione di merci nei porti per operazioni di trasbordo. Inoltre, l'impianto è censito come segue, a seconda della qualificazione fiscale rivestita dall'operatore:

- a) Figura professionale: "*Destinatario registrato*", se titolare di autorizzazione ai sensi dell'art.8, comma 1 del TUA. Il deposito è censito con un codice accisa di tipo O.

- b) Figura professionale: “*Utilizzatore agevolato*”, se titolare di impianto denunciato ai sensi dell’art.25 comma 2 lett. a) e c) del Testo Unico delle Accise. L’impianto è censito con un codice ditta di tipo Y;
- c) Figura professionale: “*Operatore censito solo per recuperi accise*”, negli altri casi. L’impianto è censito con un codice ditta di tipo 9.

Nel caso a) e b) è indicato il tipo impianto sottostante con indicazione delle relative capacità di stoccaggio. Nel caso c), il tipo impianto è “*Impianto non soggetto a denuncia*” ma è comunque specificata la capacità dei serbatoi presenti, in particolare, quelli connessi alle colonnine di rifornimento delle macchine.

Il consumo specifico medio e quello minimo attribuito a ciascuna macchina sono comunicati all’operatore con il provvedimento di autorizzazione all’impiego agevolato.

Eventuali modifiche allo stato dei fatti oggetto di verifica ed, in particolare, alla costituzione del parco macchine (a seguito di acquisto, di cessione, di trasferimento), sono preventivamente denunciate all’UD competente.

Parimenti, il malfunzionamento o la rottura degli strumenti utilizzati per l’accertamento del carburante addotto all’uso agevolato nonché gli scostamenti, in più o in meno, di oltre il 10% del consumo specifico medio riconosciuto per ciascuna macchina (anche a seguito di bilanci a consuntivo dell’operatività di ciascuna macchina effettuato dall’operatore alle scadenze previste per il rimborso, sulla base delle procedure di cui ai successivi paragrafi 4 e 5) è denunciato all’UD competente non appena riscontrato.

Laddove dall’inosservanza delle predette prescrizioni consegua l’impossibilità dell’accertamento da parte dell’UD, per una o più macchine, della destinazione del prodotto energetico all’uso agevolato di che trattasi, l’accisa sul medesimo prodotto si rende esigibile ad aliquota ordinaria e non si dà luogo ad alcun rimborso.

3.1. Integrazione per le macchine già in precedenza ammesse all’agevolazione per produzione di forza motrice

Nella eventualità di soggetti che effettuano la movimentazione di merci per operazioni di trasbordo con macchine per le quali il riconoscimento dell’agevolazione è già avvenuto per produzione di forza motrice secondo la precedente formulazione del punto 9 della tabella A, l’istanza sarà presentata senza necessità di allegare nuovamente quanto già agli atti dell’Ufficio, qualora non siano intervenute variazioni.

In particolare, sono idonei gli strumenti per l'accertamento del consumo già utilizzati in precedenza, fatta salva la sopra descritta possibilità per l'UD di utilizzare il contaore di serie, laddove disponibile, eliminando i suggellamenti. Restano, altresì, fermi il consumo specifico medio ed il consumo specifico minimo in precedenza riconosciuti per ciascuna macchina, eventualmente rideterminati secondo quanto specificato al paragrafo 2 in caso di utilizzo del predetto contaore di serie in luogo di quello originariamente impiegato.

Qualora non già presenti, è prescritta l'installazione presso l'impianto di distribuzione di carburante di un contatore per misurare le quantità di volta in volta rifornite per ciascuna macchina e del totalizzatore delle erogazioni, secondo le prescrizioni di cui al punto 2 del medesimo paragrafo 2.

Laddove siano denunciate ulteriori macchine aventi diritto che, in precedenza, non siano state oggetto di istruttoria, l'UD acquisisce le relative informazioni di cui ai punti 3, 6 e 7 del paragrafo 2. Successivamente, esperiti i relativi controlli e qualora nulla osti sotto il profilo tecnico, predispone il riconoscimento del consumo specifico medio e minimo di tali nuovi mezzi integrando i precedenti provvedimenti relativi al parco macchine di che trattasi.

Infine, laddove necessario, l'UD provvede al censimento dell'impianto secondo le indicazioni di cui al paragrafo 3. Restano, altresì, ferme le altre prescrizioni di controllo ivi riportate.

4. Accertamento del consumo agevolato

Per l'*i*-esima macchina avente diritto, sono noti:

\bar{c}_i	Consumo specifico medio (autorizzato)
m_i	Consumo specifico minimo (autorizzato)

Con riferimento ad un periodo temporale non inferiore al trimestre (vale a dire la tempistica minima per la fruizione dell'agevolazione tramite rimborso), sono misurati, sempre per l'*i*-esima macchina:

Δh_i	Ore di funzionamento nel periodo
R_i	Quantità rifornita (dal registro di c/s dei rifornimenti ³)
$C_i = \bar{c}_i \cdot \Delta h_i$	Consumo calcolato
$Q_i = \text{la quantità minore tra } [C_i ; R_i]$	Consumo accertato

³ Somma delle quantità misurate, ad ogni rifornimento, dal contatore di erogazione. Ciascuna di tali quantità deve essere inferiore alla capacità massima del serbatoio della macchina rifornita.

Inoltre, a seconda di come la macchina i-esima è classificata secondo il punto 5 della circolare 5/D del 12 marzo 2010, è anche calcolato:

$$F_i = Q_i \quad \text{Consumo per forza motrice (tipologia A)}$$

ovvero:

$$F_i = Q_i - m_i \cdot \frac{\Delta h_i}{2} \quad \text{Consumo per forza motrice (tipologie B1, B2, B3)}$$

Nell'agevolazione in esame ovviamente non rileva la misura del dato del contatore dei giri erogati dal motore.

Con riferimento all'intero parco macchine denunciato sono, pertanto calcolati:

$$Q = \sum_{i=1}^{n^{\circ} \text{macchine}} \text{aventi diritto } Q_i \quad \text{Consumo totale accertato}$$

$$F = \sum_{i=1}^{n^{\circ} \text{macchine}} \text{aventi diritto } F_i \quad \text{Consumo totale per forza motrice}$$

$$\Delta C = Q - F \quad \text{Decurtazioni al consumo per tipologia B1, B2, B3}$$

Relativamente all'impianto, sempre con riferimento al medesimo periodo temporale in cui sono stati calcolati i suddetti consumi totali, sono anche noti, dalla contabilità di cui al punto 4 del paragrafo 2:

N Numero di container complessivamente movimentati

T Numero di container movimentati per trasbordo

Con riferimento al predetto periodo temporale ed al parco macchine denunciato, la quantità di prodotto energetico accertata per l'agevolazione in oggetto è data da:

$$A = F + \Delta C \cdot \frac{T}{N} \quad \text{Consumo totale agevolato}$$

Sostanzialmente, è ammesso all'agevolazione, sotto l'osservanza delle norme prescritte, il consumo del parco macchine per produzione di forza motrice più una porzione del consumo per traslazione, in misura proporzionale all'attività di trasbordo complessivamente svolta nel terminal e comunque all'interno del porto.

5. Controlli sulla fruizione

In caso di fruizione tramite rimborso, la relativa istanza (concernente un periodo di operatività di almeno un trimestre) deve contenere tutti i dati per consentire l'accertamento del consumo totale agevolato in ottemperanza al paragrafo 4, nonché tutta la documentazione contabile (DAS e fatture) utilizzata per legittimare la provenienza del prodotto sul quale è richiesto il rimborso e per attestarne il preventivo assolvimento dell'imposta con aliquota ordinaria.

Riscontrata la regolarità della documentazione contabile e verificati i dati a base dell'accertamento, specialmente al fine di riscontrarne la continuità con quelli oggetto della precedente richiesta di rimborso, l'UD procede al rimborso dell'imposta pagata in eccesso in applicazione della disciplina di cui al D.M.689/96.

Per la fruizione da parte di un operatore avente qualifica di destinatario registrato trova applicazione la nota dell'allora DCGT prot.10284 del 28 gennaio 2010, nella quale è previsto che l'accertamento dei consumi agevolati, nel caso di che trattasi da effettuarsi con le modalità di cui al paragrafo 4, sia effettuato almeno una volta all'anno, unitamente all'eventuale pagamento dell'imposta afferente i consumi eccedenti. Anche per il destinatario registrato, l'accertamento dei consumi ed il conseguente pagamento della maggiore imposta, ove dovuta, può essere effettuato, al minimo, con cadenza trimestrale.

Con riferimento all'accertamento dei consumi agevolati, il soggetto che fruisce dell'agevolazione, indipendentemente dalla qualifica fiscale posseduta, è comunque tenuto a segnalare all'UD se per l'i-esima macchina, in condizioni di regolare funzionamento del contaore, si siano verificati, sulla base di R_i e di Δh_i , scostamenti rispetto al \bar{c}_i autorizzato superiori al 10% (in più o in meno)⁴. In tale evenienza, analizzate le possibili cause dello scostamento, l'UD valuta se sia necessario aggiornare il consumo specifico autorizzato per la predetta macchina⁵.

⁴ La comunicazione è dovuta se $\frac{R_i}{\Delta h_i} < \bar{c}_i \cdot 0,9$ ovvero se $\frac{R_i}{\Delta h_i} > \bar{c}_i \cdot 1,1$

⁵ Se lo scostamento oltre il 10% rispetto al consumo specifico autorizzato è ritenuto imputabile a cause non transitorie ed occasionali (ad esempio, variazioni del carico di lavoro nel periodo temporale), l'UD provvede ad aggiornare il consumo specifico per la macchina i-esima al nuovo valore $\bar{c}_i = \frac{R_i}{\Delta h_i}$ che annulla e sostituisce il precedente.

In ogni caso, è fatta salva la possibilità dell'UD di richiedere integrazioni alla documentazione presentata dall'operatore nonché di effettuare tutti i riscontri ritenuti necessari, anche attraverso un sopralluogo sull'impianto volto a riscontrare, anche a campione, le letture dei contatori e dei contatori utilizzati per l'accertamento stesso.

Resta ferma la disciplina di cui alle circolari 33/D del 15 settembre 2006 e 5/D del 12 marzo 2010 relativamente all'applicazione dell'aliquota ridotta per la produzione di forza motrice con motori fissi utilizzati all'interno di delimitati stabilimenti industriali, agricolo-industriali, laboratori, cantieri di ricerche di idrocarburi e di forze endogene e cantieri di costruzione.

Per tali casi, infatti, il richiamo espresso alla delimitazione del sito industriale, introdotto nella nuova versione del punto 9, contribuisce a meglio definire il campo di applicazione dell'agevolazione, che rimane integro nella sua precedente portata, nonché a rafforzare il principio, in precedenza desunto in via interpretativa nelle sopra richiamate circolari, della presenza di una fisica stabile demarcazione della zona di operatività delle macchine aventi diritto (con varchi di accesso chiaramente identificati e controllati) a cui è subordinata l'ammissione al beneficio di che trattasi.

Si invitano le Direzioni in indirizzo a vigilare sull'applicazione delle presenti istruzioni da parte dei dipendenti Uffici delle dogane, avendo cura di segnalare tempestivamente eventuali criticità si dovessero verificare in sede di attuazione nonché di fornire istruzioni operative di dettaglio per la pratica risoluzione di casi specifici che dovessero riscontrarsi in porti ricadenti nella propria competenza territoriale.

Il Direttore Centrale

Dott. Maurizio Montemagno

*Firma autografa sostituita a mezzo stampa
ai sensi dell'art. 3, co. 2 del D.lgs.39/93*