



**CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 23 luglio 2012 (26.07)  
(OR. en)**

**12803/12**

**Fascicolo interistituzionale:  
2012/0185 (COD)**

**TRANS 250  
CODEC 1960**

**PROPOSTA**

---

|                |   |
|----------------|---|
| Mittente:      | Commissione europea   |
| Data:          | 13 luglio 2012  |
| n. doc. Comm.: | COM(2012) 381 final   |
| Oggetto:       | Proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL<br>CONSIGLIO che modifica la direttiva 1999/37/CE del Consiglio relativa<br>ai documenti di immatricolazione dei veicoli |

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, la proposta della Commissione inviata con lettera di Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, a Uwe CORSEPIUS, Segretario generale del Consiglio dell'Unione europea.

---

All.: COM(2012) 381 final



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 13.7.2012  
COM(2012) 381 final

2012/0185 (COD)

**Pacchetto controlli tecnici**

Proposta di

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**che modifica la direttiva 1999/37/CE del Consiglio relativa ai documenti di  
immatricolazione dei veicoli**

## RELAZIONE

### 1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

- Motivazione e obiettivi della proposta

L'obiettivo del “pacchetto controlli tecnici” è sostenere e applicare le norme sul controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi allo scopo di migliorare la sicurezza stradale e la protezione dell'ambiente.

La proposta mira a contribuire al raggiungimento dell'obiettivo di dimezzare il numero di morti causati dagli incidenti stradali entro il 2020 come prevedono gli orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale<sup>1</sup>. Essa intende inoltre contribuire alla riduzione delle emissioni del trasporto su strada dovute all'insufficiente manutenzione dei veicoli.

In questo contesto la proposta mira a migliorare l'applicazione delle norme sui controlli tecnici e il regime di ispezioni su strada, in particolare nel caso in cui la condizione tecnica di un veicolo crei un rischio immediato per la sicurezza stradale, attraverso misure come la revoca temporanea o la cancellazione permanente dell'immatricolazione del veicolo.

- Contesto generale

Prima che un veicolo possa essere immesso sul mercato, deve soddisfare tutti i pertinenti requisiti di omologazione individuale o del tipo che garantiscono un livello ottimale di sicurezza e di standard ambientali. Ogni Stato membro ha l'obbligo di immatricolare per la prima volta ogni veicolo che abbia ottenuto l'omologazione europea sulla base del certificato di conformità rilasciato dal costruttore del veicolo. L'immatricolazione costituisce l'autorizzazione ufficiale all'utilizzo sulla rete stradale pubblica e applica i diversi requisiti relativi ai veicoli introdotti in date diverse.

Successivamente a questa omologazione, i veicoli circolanti devono essere periodicamente sottoposti a controlli tecnici. Lo scopo di questi controlli è assicurare che i veicoli circolanti continuino ad essere conformi, sicuri e non costituiscano un pericolo per il conducente e gli altri utenti della strada. I veicoli vengono quindi controllati per verificare che soddisfino determinati requisiti, come quelli in materia di sicurezza e tutela dell'ambiente, nonché i requisiti sull'ammodernamento. A causa del loro utilizzo regolare ed intensivo principalmente per fini commerciali, i veicoli utilizzati per il trasporto professionale di merci con un carico superiore a 3,5 tonnellate e per il trasporto professionale di passeggeri superiore a 8 passeggeri, sono inoltre sottoposti a controlli tecnici specifici su strada con i quali ne viene verificata la conformità ai requisiti tecnici ed ambientali in qualsiasi momento e in qualsiasi territorio dell'UE.

Nel corso del suo ciclo di vita un veicolo può essere sottoposto a reimmatricolazione, a seguito di un cambio di proprietà o di un trasferimento verso un altro Stato membro per utilizzo permanente. E' quindi necessario adottare disposizioni simili relative alla procedura di immatricolazione di un veicolo per impedire che dei veicoli che costituiscono un rischio immediato per la sicurezza stradale possano essere utilizzati su strada.

---

<sup>1</sup> COM(2010) 389 definitivo.

L'obiettivo dell'immatricolazione di un veicolo è autorizzare l'entrata in servizio e l'utilizzo di un veicolo nel traffico stradale. Tale autorizzazione è resa visibile dall'apposizione della targa di immatricolazione al veicolo e dal rilascio di un certificato di immatricolazione.

- Disposizioni vigenti nel settore della proposta

La proposta è diretta a modificare i requisiti esistenti stabiliti nel quadro legislativo attuale in relazione ai documenti di immatricolazione per i veicoli<sup>2</sup>.

Rispetto all'atto attualmente in vigore, la proposta prevede definizioni più precise per quanto riguarda il luogo di immatricolazione dei veicoli, la revoca e la cancellazione delle immatricolazioni. La proposta stabilisce inoltre nuovi obblighi in materia di registri elettronici sull'immatricolazione dei veicoli e il seguito dato alle notifiche relative ai risultati dei controlli tecnici, alla reimmatricolazione e alla demolizione dei veicoli.

- Coerenza con altri obiettivi e politiche dell'Unione

La proposta è coerente con l'obiettivo dell'UE di rendere le strade più sicure, come indicato nel Libro bianco sui trasporti<sup>3</sup> e mira ad attuare la strategia specifica diretta a ottenere veicoli più sicuri nell'ambito degli orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale.

Infine, la proposta è coerente con le raccomandazioni relative al rilancio della politica del mercato unico prevista dalla relazione Monti del maggio 2010<sup>4</sup> nel settore della riduzione degli ostacoli amministrativi per la circolazione transfrontaliera dei veicoli usati.

## **2. RISULTATI DELLE CONSULTAZIONI DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONI D'IMPATTO**

- Consultazione

Metodi di consultazione

Nell'elaborare la proposta sul pacchetto "controlli tecnici", la Commissione ha consultato le parti interessate in vari modi:

- con una consultazione generale su Internet, relativa a tutti gli aspetti della proposta;
- consultando esperti e parti interessate nell'ambito di seminari;
- effettuando uno studio sulle future opzioni per l'applicazione dei controlli tecnici nell'Unione europea al fine di individuare possibili misure e per mettere a punto uno strumento di analisi costi-benefici relativo agli effetti dei controlli tecnici.

Sintesi delle risposte e modo in cui sono state prese in considerazione

---

<sup>2</sup> Direttiva 1999/37/CE del Consiglio, del 29 aprile 1999, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli, modificata.

<sup>3</sup> COM(2011) 144 definitivo.

<sup>4</sup> [http://ec.europa.eu/internal\\_market/strategy/docs/monti\\_report\\_final\\_10\\_05\\_2010\\_it.pdf](http://ec.europa.eu/internal_market/strategy/docs/monti_report_final_10_05_2010_it.pdf).

Durante la consultazione via Internet, le parti interessate hanno sollevato diverse questioni. La valutazione d'impatto allegata alla presente proposta dà ampio conto delle principali questioni sollevate e vaglia il modo in cui sono state prese in considerazione.

Dal 29.7.2010 al 24.9.2010 si è svolta una consultazione aperta su internet e la Commissione ha ricevuto 9 653 risposte da cittadini, autorità di Stati membri, fornitori di attrezzature, centri di controllo, associazioni di officine di riparazioni e costruttori di veicoli.

I risultati sono disponibili su [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/take-part/public-consultations/pti\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/pti_en.htm).

- Ricorso al parere di esperti

Settori scientifici/di competenza interessati

La proposta ha imposto la valutazione di opzioni strategiche diverse e delle rispettive conseguenze a livello economico, sociale e ambientale.

Metodologia applicata

Un consulente esterno (Europe Economics) ha effettuato uno studio sull'impatto delle diverse opzioni strategiche avvalendosi di diverse relazioni scientifiche e di valutazione, in particolare come fonti di modelli e di dati per la monetizzazione dei costi e benefici delle diverse alternative. Gli studi di cui si è tenuto maggiormente conto sono i seguenti:

- la relazione della Commissione al Consiglio ed al Parlamento europeo sull'applicazione da parte degli Stati membri della direttiva 2000/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 giugno 2000, sui controlli tecnici su strada dei veicoli commerciali circolanti nella Comunità - Periodi di riferimento 2005-2006 e 2007-2008 (COM(2010) 754 definitivo),
- AUTOFORE (2007),
- "MOT Scheme Evidence-base" del Ministero dei trasporti britannico (UK, 2008),
- DEKRA Road Safety Report 2008 (Rapporto sulla sicurezza stradale) – Strategie per prevenire gli incidenti sulle strade europee,
- DEKRA Road Safety Report on Trucks 2009 (Rapporto sulla sicurezza stradale dei mezzi pesanti),
- DEKRA Motorcycle road safety report 2010 (Rapporto sulla sicurezza stradale dei motocicli),
- Relazioni TÜV 2009-2010.

Mezzi impiegati per rendere accessibile al pubblico il parere degli esperti

Tutte le relazioni di ricerca completate e approvate sono o saranno rese disponibili sul sito internet della DG Mobilità e trasporti.

- Valutazione d'impatto

Per i principali aspetti della proposta, sono state prese in considerazione le seguenti opzioni:

- (a) L'approccio "status quo" costituisce il riferimento rispetto al quale valutare gli effetti delle altre opzioni strategiche. Nell'ambito di questa opzione, verrebbe mantenuto l'attuale quadro normativo UE. Inoltre, non vi sarebbe alcun adeguamento a breve termine dell'allegato tecnico della direttiva 2009/40/CE che è stato recentemente modificato attraverso la procedura dei comitati con la direttiva 2010/48/UE. Non cambierebbero quindi la portata e la frequenza dei controlli tecnici e non sarebbero adottate altre misure relative allo scambio di informazioni. Continuerebbe a mancare un quadro per lo scambio di dati.
- (b) L'approccio legislativo "Soft law" consisterebbe nel migliorare sia l'attuazione che il monitoraggio dell'applicazione della legislazione vigente. Questo approccio non introdurrebbe nuove norme, ma comporterebbe nuovi e maggiori sforzi della Commissione per migliorare i livelli dei controlli e la loro applicazione, nonché incentivare lo scambio di dati.
- (c) L'approccio legislativo si baserebbe su due componenti.
  - Al fine di conseguire l'obiettivo specifico di accrescere la sicurezza dei veicoli circolanti, la prima componente consisterebbe nell'innalzare gli standard minimi UE per i controlli tecnici periodici (PTI) e dei controlli su strada senza preavviso (RSI) e definire dei criteri vincolanti. Ciò è essenziale per evitare che eventuali disparità del sistema possano ridurre l'efficacia complessiva dell'applicazione dei controlli tecnici.
  - Al fine di conseguire l'obiettivo specifico di rendere disponibili i dati necessari ottenuti attraverso i controlli tecnici, un secondo componente del regime complessivo includerebbe, in una seconda fase, l'eventuale istituzione di un sistema di scambio di dati armonizzato a livello UE che colleghi le banche dati esistenti al fine di migliorare l'efficienza dell'attuazione del pacchetto UE sui controlli tecnici.

### **3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA**

- Sintesi delle misure proposte

La proposta disciplina la revoca e la cancellazione di immatricolazioni.

La misura assicura che i veicoli che costituiscono un rischio immediato per la sicurezza stradale in quanto presentano gravi difetti non possano circolare, revocandone l'immatricolazione fino a quando non abbiano superato un ulteriore controllo tecnico. Al fine di ridurre gli oneri amministrativi, non dovrebbe essere necessario ripetere la procedura di immatricolazione quando la revoca viene tolta.

Inoltre la proposta introduce un certo automatismo per cui l'immatricolazione originale di veicoli che sono stati reimmatricolati in un altro Stato membro verrebbe automaticamente cancellata. Ciò consente di evitare immatricolazioni parallele di un veicolo in Stati membri diversi. L'obbligo di eseguire controlli tecnici periodici vale per lo Stato membro di immatricolazione. Quindi l'esistenza di immatricolazioni parallele di un veicolo in diversi

Stati membri comporterebbe l'obbligo di sottoporsi a controlli tecnici in tutti questi diversi Stati membri.

Le immatricolazioni di veicoli che in seguito all'esito di un controllo tecnico devono essere demoliti e dei veicoli dichiarati "veicolo fuori uso", vengono cancellate in seguito a notifica.

La proposta prevede inoltre l'istituzione di registri elettronici delle immatricolazioni contenenti tutte le informazioni relative all'immatricolazione del veicolo. Tali informazioni saranno messe a disposizione ai fini del controllo tecnico in quanto solo una parte di queste informazioni figura sui certificati di immatricolazione. Il registro prevede il seguito da dare dopo la notifica dell'esito del controllo tecnico, la reimmatricolazione o la demolizione di un veicolo.

La Commissione è abilitata ad aggiornare gli allegati, tenendo conto degli sviluppi della normativa UE in materia di omologazioni in relazione al contenuto dei certificati di conformità, nonché del progresso tecnico, attraverso gli atti delegati.

- Base giuridica

La base giuridica della proposta è l'articolo 91 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

- Principio di sussidiarietà

Il principio di sussidiarietà si applica nella misura in cui la proposta non rientra tra le competenze esclusive dell'Unione.

Gli obiettivi della proposta non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri per i motivi indicati di seguito: i requisiti esistenti sono applicati secondo modalità diverse dagli Stati membri con una notevole discrepanza nell'applicazione delle norme sui controlli tecnici e il regime di ispezioni su strada causando così conseguenze negative oltre che sulla sicurezza stradale anche sul mercato interno. Un futuro scambio di informazioni ininterrotto tra Stati membri sulle immatricolazioni di veicoli comporta l'esistenza di registri di immatricolazione con un contenuto armonizzato in tutti gli Stati membri.

La proposta rispetta pertanto il principio di sussidiarietà.

- Principio di proporzionalità

La proposta rispetta il principio di proporzionalità per le seguenti ragioni.

Come indicato nella valutazione d'impatto, la proposta rispetta il principio di proporzionalità in quanto non va oltre quanto è necessario per raggiungere gli obiettivi connessi all'incremento della sicurezza stradale e della tutela dell'ambiente rafforzando i controlli tecnici, nonché creando il quadro appropriato per rendere possibile uno scambio continuo di informazioni.

- Scelta dello strumento

Strumento proposto: Modifica della direttiva vigente

L'utilizzo di una modifica alla direttiva vigente è considerato appropriato.

#### **4. INCIDENZA SUL BILANCIO**

Nessuna.



Proposta di

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**che modifica la direttiva 1999/37/CE del Consiglio relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,  
visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91,  
vista la proposta della Commissione europea,  
previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,  
visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>5</sup>,  
visto il parere del Comitato delle regioni<sup>6</sup>,  
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,  
considerando quanto segue:

- (1) I controlli tecnici rientrano in un regime di controlli più ampio diretto ad assicurare che i veicoli siano tenuti in condizioni di sicurezza e ambientali accettabili durante il loro utilizzo. Il suddetto regime dovrebbe riguardare i controlli tecnici periodici per tutti i veicoli e le ispezioni tecniche su strada per quanto riguarda i veicoli utilizzati per attività di trasporto commerciale, nonché le norme relative ad una procedura di immatricolazione dei veicoli al fine di impedire che veicoli che presentano un rischio immediato per la sicurezza stradale vengano utilizzati su strada.
- (2) L'immatricolazione di un veicolo prevede il suo uso sulla rete stradale pubblica. La direttiva 1999/37/CE, del 29 aprile 1999, relativa ai documenti di immatricolazione dei veicoli<sup>7</sup> si applica solo alla concessione di un'immatricolazione dei veicoli. Tuttavia, in particolare nei casi in cui l'utilizzo di un veicolo sulle strade pubbliche rappresenterebbe un rischio in ragione delle condizioni tecniche del veicolo in questione, dovrebbe essere possibile revocarne l'immatricolazione per un certo periodo. Al fine di ridurre gli oneri amministrativi derivanti dalla revoca dell'immatricolazione, non dovrebbe essere necessario ripetere la procedura di immatricolazione quando la revoca viene tolta.

---

<sup>5</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>6</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>7</sup> GU L 138 dell'1.6.1999, pag. 57.

- (3) E' opportuno introdurre la possibilità di cancellare l'immatricolazione di un veicolo in casi in cui tra l'altro un veicolo è stato reimmatricolato in un altro Stato membro o smontato e demolito.
- (4) Al fine di ridurre gli oneri amministrativi e facilitare lo scambio di informazioni tra Stati membri, le informazioni relative al veicolo dovrebbe essere conservate in registri nazionali.
- (5) Nei casi in cui vengano riscontrate gravi carenze durante un controllo tecnico, le autorità competenti dovrebbero revocare l'immatricolazione fino a quando il veicolo non abbia superato un nuovo controllo tecnico.
- (6) Al fine di integrare la presente direttiva con ulteriori dettagli tecnici, occorre delegare alla Commissione il potere di adottare atti ai sensi dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea allo scopo di aggiornare gli allegati, tenendo conto dello sviluppo della normativa dell'UE in materia di omologazioni in relazione al contenuto di certificati di conformità nonché del progresso tecnico. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati, è opportuno che la Commissione provveda alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.
- (7) Conformemente alla dichiarazione politica comune, del 28 settembre 2011, degli Stati membri e della Commissione sui documenti esplicativi, gli Stati membri si sono impegnati ad accompagnare, ove ciò sia giustificato, la notifica delle loro misure di recepimento con uno o più documenti intesi a chiarire il rapporto tra le componenti di una direttiva e le parti corrispondenti degli strumenti nazionali di recepimento. Per quanto riguarda la presente direttiva, il legislatore ritiene che la trasmissione di tali documenti sia giustificata,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### *Articolo 1*

La direttiva 1999/37/CE è così modificata:

1. All'articolo 1, il paragrafo 1 è sostituito dal testo seguente:

“La presente direttiva si applica ai documenti di immatricolazione dei veicoli utilizzati dagli Stati membri”.

2. All'articolo 2 sono aggiunte le lettere seguenti:

"e) “revoca di una immatricolazione”: periodo di tempo limitato durante il quale il veicolo non può essere utilizzato nel traffico stradale, senza che ciò comporti una nuova procedura di immatricolazione;

- f) “cancellazione di un’immatricolazione”: cancellazione permanente dell’autorizzazione del veicolo ad essere utilizzato nel traffico stradale, il che comporta una nuova procedura di immatricolazione.”

3. All’articolo 3 è aggiunto il seguente paragrafo:

- "4. Gli Stati membri conservano i dati relativi a tutti i veicoli immatricolati sul loro territorio in un registro elettronico. I dati presenti nel suddetto registro contengono tutti gli elementi in conformità all’allegato I nonché i risultati dei controlli tecnici obbligatori in conformità al regolamento XX/XX/XX [sui controlli tecnici periodici]. Essi mettono i dati tecnici relativi ai veicoli a disposizione delle autorità competenti o dei centri di controllo che partecipano al controllo tecnico.”

3. E’ inserito il seguente articolo:

*"Articolo 3 bis*

1. Nel caso in cui l’autorità di immatricolazione di uno Stato membro riceva una notifica, in seguito ad un controllo tecnico, che dichiara che nel veicolo in questione sono state riscontrate carenze pericolose ai sensi dell’articolo 7 del regolamento XX/XX/XX [sui controlli tecnici periodici], essa revoca l’immatricolazione del veicolo in questione che dovrà superare un ulteriore controllo tecnico.

La revoca è effettiva fino a quando il veicolo non abbia superato un nuovo controllo tecnico. Una volta che il veicolo ha superato il nuovo controllo, l’autorità di immatricolazione autorizza nuovamente senza ritardi l’utilizzo del veicolo su strada.

2. Nel caso in cui l’autorità di immatricolazione di uno Stato membro riceva una notifica in base alla quale il veicolo è stato dichiarato veicolo fuori uso, a norma della direttiva 2000/53/CE<sup>8</sup>, l’immatricolazione viene cancellata e tale informazione viene inserita nel registro elettronico.”

4. All’articolo 5 è aggiunto il seguente paragrafo:

- "3. Nel caso in cui uno Stato membro riceva una notifica in base alla quale un veicolo è stato reimmatricolato in un altro Stato membro, cancella l’immatricolazione del veicolo in questione sul suo territorio.”

5. Gli articoli 6 e 7 sono sostituiti dai seguenti:

---

<sup>8</sup> GU L 269 del 21.10.2000, pag. 34).

*“Articolo 6*  
**Atti delegati**

La Commissione ha il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 7 al fine di adeguare gli allegati alla luce del progresso tecnico.

*Articolo 7*  
**Esercizio della delega**

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. La delega dei poteri di cui all'articolo 6 è conferita per un periodo indeterminato a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.
3. La delega di poteri di cui all'articolo 6 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 6 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione della loro intenzione di non sollevare obiezioni. Detto termine può essere prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.”

*Articolo 2*  
**Recepimento**

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano, entro il [...], le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

Essi applicano tali disposizioni a decorrere dal... [36 mesi dall'entrata in vigore della presente direttiva].

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno adottate nella materia disciplinata dalla presente direttiva.

*Articolo 3*  
**Entrata in vigore**

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

*Articolo 4*  
**Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Parlamento europeo*  
*Il presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*