INTERPELLANZE

Il sottoscritto chiede di interpellare i Ministri del tesoro e dell'industria, del commercio e dell'artigianato, per sapere se sia a conoscenza del fatto che, nonostante le assicurazioni fornite dal Governo in data 19 giugno, in risposta alla precedente interpellanza n. 2-00015, sulla possibilità di un rilancio dell'azienda Sotecni, nulla di concreto ad oggi è stato attivato, nonostante sia stato già fatto presente che a far data dal 4 luglio 1996 (assemblea straordinaria dei soci in seconda convocazione), in mancanza di precise iniziative del Governo verso la Sotecni, e quindi per una sua ricapitalizzazione, la stessa società, avviando la procedura fallimentare, perderebbe addirittura la possibilità di operare per lavori già acquisiti, di grossa entità, con l'annullamento dell'opera di risanamento e rilancio fin qui autonomamente condotta dalla stessa società e dai lavoratori, fra l'altro disposti ad entrare nel capitale aziendale.

(2-00079) « Pistone ».

Il sottoscritto chiede di interpellare i Ministri del lavoro e della previdenza sociale, dell'industria commercio ed artigianato e delle finanze per sapere – premesso che:

il settore delle imprese di pulizia occupa circa 400.000 lavoratori suddivisi fra 35.000 imprese (ditte individuali, società di capitali, cooperative): vi è dunque un addetto ad 8 ore lavorative ogni 100 cittadini mentre nelle società industrializzate più avanzate vi sono in tale settore ben 3 addetti per 100 cittadini;

la differenza fra il mercato delle imprese di pulizia italiane e quello degli altri Paesi ad economia avanzata appare più evidente se si fa riferimento alle dimensioni delle imprese: infatti mentre in Italia ciascuna di esse occupa in media non più di 2.000 lavoratori, la media addetto per impresa è in Europa di circa 30/40 mila lavoratori;

la polverizzazzione delle imprese del settore, la carenza di controlli da parte degli uffici provinciali del lavoro, la carenza di norme adeguate sono fattori che hanno contribuito alla diffusione del lavoro nero con conseguenti distorsioni della libera concorrenza e del mercato con indubbi vantaggi alle imprese non in regola con le normative previdenziali o che non rispettano il contratto collettivo di lavoro previsto per gli addetti alla categoria, anche per la natura stessa dell'attività nella quale il costo del lavoro incide per l'85 per cento sul costo globale dei servizi resi;

la libera concorrenza fra le imprese operanti nel settore è compromessa altresì dai benefici contributivi di cui godono imprese che hanno la sede legale in zone « protette » e, rese forti e competitive da tale agevolazione, si affacciano sul mercato e concorrono a gare in zone in cui le altre imprese sono invece gravate dall'obbligo di pagare per intero i contributi previdenziali di legge;

un aspetto particolare, ma rilevante sotto l'aspetto quantitativo, è la presenza attiva nel settore di imprese a struttura cooperativa che versano i contributi previdenziali sulle retribuzioni convenzionali, anziché sulle retribuzioni effettive;

tutti questi fattori concorrono a far sì che gli appalti vengano spesso affidati ad imprese che sono in grado di fornire servizi ad un costo orario inferiore del 40 per cento rispetto a quello previsto per la mano d'opera dei contratti collettivi di categoria;

per sopravvivere alle difficoltà del mercato, ovvero perché pressati da alcune amministrazioni pubbliche alcune imprese del settore hanno accettato di concorrere a gare associandosi temporaneamente a cooperative e ciò potrebbe comportare seri danni al libero mercato del lavoro;

la USL di Cesena ha di recente (il bando di gara è stato pubblicato sui quotidiani del 17 Gennaio 1996) indetto una licitazione privata per i servizi di pulizia riservando la partecipazione esclusivamente a « raggruppamenti temporanei di impresa che includano fra le ditte associate almeno di una cooperativa sociale » —:

quali inderogabili iniziative intendano adottare per effettuare maggiori controlli al fine di evitare i fenomeni di lavoro nero ed evasione contributiva al fine e favorire la libera concorrenza e l'ordinato sviluppo delle imprese che operano seriamente e correttamente nel settore; ridefinire la normativa del settore al fine di renderla più chiara, più efficace e verificabile nella attuazione; ridurre i fattori distorsivi della libera concorrenza anche attraverso una revisione della normativa prevista dal decreto del Presidente della Repubblica 30 aprile 1970, n. 602, che prevede, fra l'altro, che il calcolo degli oneri previdenziali siano, per le cooperative, calcolati non in base alla effettiva retribuzione corrisposta, ma in base ad un ammontare convenzionale stabilito con decreto del Ministro del lavoro e della previdenza sociale; combattere il lavoro nero invitando gli organi della pubblica amministrazione che indicano gare per i servizi di pulizia a controllare, nel caso di eccessivi ribassi sul prezzo base, che pagamenti ai lavoratori e contributi pagati siano in linea con quanto previsto dai contratti collettivi di categoria e con le norme vigenti.

(2-00080) « Mammola ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro delle finanze, per sapere — premesso che:

il Governo, a distanza di ormai ben cinque anni dall'approvazione della legge-quadro sul volontariato 11 agosto 1991, n. 266, non ha ancora dato attuazione alla previsione tributaria principale contenuta all'articolo 8 (agevolazioni fiscali), approvando i decreti legislativi ivi previsti, volti a consentire la deducibilità delle donazioni liberali a favore degli organismi di volontariato iscritti negli appositi registri;

è positiva la circostanza che il Ministro abbia proposto e riproponga l'estensione di tali benefici a tutto il settore degli organismi non lucrativi, considerano però contraddittorio che tale previsione di allargamento venga effettuata senza aver dato prima attuazione a quanto già statuito per il volontariato con una legge, rimasta colpevolmente inattuata per ben cinque anni —:

quale sia il motivo di tale grave ingiustificato ritardo;

entro quali tempi il Governo intenda emettere i decreti legislativi di cui all'articolo 8 della legge n. 266 del 1991.

(2-00081) « Bicocchi, D'Amico, Masi ».

Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri delle finanze, dei lavori pubblici, della difesa, del tesoro e dell'ambiente, per sapere — premesso che:

il 10 novembre 1975 ad Osimo la Repubblica italiana e la Repubblica socialista federativa jugoslava stipularono un trattato che, nella premessa, dice testualmente: « Convinti che la cooperazione pacifica e le relazioni di buon vicinato tra i due Paesi ed i loro popoli corrispondono agli interessi essenziali dei due Stati (...) »;

in allegato al trattato veniva altresì stipulato un accordo sulla cooperazione economica tra i due Paesi che, sempre nella premessa, dice testualmente: « Nell'intento di sviluppare la cooperazione economica e tecnica ed in particolare di migliorare le condizioni di vita delle popolazioni di frontiera dei due Paesi, le parti contraenti hanno convenuto quanto segue: (...). ». Seguono undici articoli che trattano di tutti i settori nei quali si doveva sviluppare la cooperazione economica tra i due Paesi; alcune parti sono state poi realmente attuate, molte altre sono tuttora in fase di definizione, altre ancora non hanno

mai avuto alcun esito. Adesso alla Repubblica jugoslava è subentrata nel trattato la nuova Repubblica di Slovenia, con la quale è tutta aperta la prospettiva di nuove e più ampie collaborazioni dopo il recente atto di adesione all'Unione europea. In nessun articolo c'è però menzione alle strutture militari per la difesa nazionale, in quanto evidentemente tale argomento esulava dallo spirito e dai contenuti dell'accordo; tanto di più tali strutture sono estranee e contrastanti con esso qualora fossero situate sulla fascia confinaria;

il trattato di Osimo e l'accordo di cooperazione diventarono legge dello Stato italiano il 14 marzo 1977, n. 73. Con tale legge, il Governo era delegato ad emanare decreti aventi valore di legge ordinaria, riguardanti (art. 4) « (...) le norme necessarie per realizzare infrastrutture ed impianti diretti al potenziamento dell'attività economica dei territori di confine nell'ambito della regione Friuli-Venezia Giulia. Le norme individueranno le opere da realizzare particolarmente nei settori ferroviario, portuale, stradale ed autostradale, in modo da inserire i territori considerati nel nuovo contesto socio-economico derivante dalla istituzione della zona franca e con riferimento agli accordi di cui all'articolo 1 della presente legge. »;

i primi atti in tale senso sono stati il decreto del Presidente della Repubblica n. 100 e il decreto del Presidente della Repubblica n. 101, entrambi del 6 marzo 1978; il primo prevedeva all'articolo 3 e, rispettivamente, all'articolo 4, la realizzazione da parte dell'Anas di collegamenti autostradali riguardanti anche il complesso confinario goriziano e finanziamenti alla regione Friuli-Venezia Giulia per il completamento dell'autoporto e della stazione confinaria di S. Andrea;

il successivo atto in materia che qui interessa richiamare è stata la legge 22 dicembre 1986, n. 910 (legge finanziaria 1987), che, all'articolo 7, punto 14, prevedeva ulteriori risorse finanziarie per la realizzazione degli interventi previsti con i succitati decreti, inserendo però, per la prima volta, una nuova opera. Venivano infatti stanziati 230 miliardi nello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per « ... l'esecuzione da parte dell'Anas delle opere indicate dall'articolo 3 del citato decreto del Presidente della Repubblica n. 100/1978 o comunque direttamente connesse ai traffici tra l'Italia e la Jugoslavia, nonché all'esecuzione delle opere di edilizia complementare ai servizi confinari, compresi i locali da realizzare presso l'autoporto di S. Andrea di Gorizia da adibire a scuola della Guardia di finanza ». Con questo provvedimento di legge veniva pertanto introdotta la realizzazione di una tale struttura, da finanziare con le risorse e nello spirito del trattato e degli accordi di Osimo. Tale scuola doveva quindi rispettare gli intendimenti complessivi contenuti esplicitamente nei due documenti sottoscritti dai due Paesi ed assunti pienamente poi dalla Repubblica di Slovenia dopo la fine della Repubblica socialista federativa jugoslava;

l'intervento sopra richiamato, finanziato per gli esercizi 1988-1989-1990 e 1991 per lire 113.500 milioni (capitolo n. 7206 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici) è stato localizzato su porzione del sedime demaniale dell'aeroporto civile di Gorizia, per una estensione di circa trenta ettari, in zona espressamente destinata alla sola ed esclusiva attività aeroportuale sia dal piano regolatore generale dei comuni di Gorizia e Savogna d'Isonzo, sia dal piano urbanistico regionale. L'opera dunque, oltre a contrastare del tutto con la normativa urbanistica, verrebbe collocata a soli duecento metri dal confine di Stato con la Slovenia, in adiacenza al raccordo autostradale Villesse-Gorizia, che porta al valico confinario ed alla costruenda autostrada Gorizia-Prevallo-Lubiana;

come è noto, sia leggi nazionali che della regione Friuli-Venezia Giulia comportano, per la realizzazione di opere dello Stato, la certificazione della « conformità urbanistica », ovvero del rispetto dell'opera stessa alle previsioni e norme urbanistiche comunali e regionali vigenti. Da una tale

procedura sono esentate solo le opere dello Stato destinate alla difesa militare. Il ministero della difesa, con nota del 17 marzo 1988 n. 13007/10-3-7-1/88, ha dichiarato gli immobili da realizzare « opera destinata alla difesa militare » ai sensi dell'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica 616/1977 ed il ministero delle finanze ha dichiarato i lavori « segreti » ai sensi dell'articolo 5, lettera *e)* della legge 584/1977, ora sostituita dal decreto legislativo 19 dicembre 1991, n. 406, con decreto ministeriale 28 ottobre 1977. I lavori sono stati affidati in concessione dal provveditorato regionale alle opere pubbliche per il Friuli-Venezia Giulia alle Servizi tecnici spa, del gruppo Iri-Fintecna, già Edilpro, gruppo Italstat;

il progetto esecutivo dell'opera, elaborato dalla società concessionaria, ha avuto il parere di conformità del comando generale ed è stato approvato dal comitato tecnico amministrativo; esso prevede la costruzione di un complesso comprendente strutture scolastiche, quelle militari di servizio, gli alloggi per il personale, la residenza per gli allievi, impianti sportivi, ricreativi, culturali e di servizio. Il tutto per 720 allievi e 232 militari del quadro permanente. Il progetto stesso ed il relativo plastico sono stati ampiamente illustrati ed a lungo esposti al pubblico della città di Gorizia. Per i suoi contenuti, il Comitato misto paritetico, convocato dal provveditorato per i lavori pubblici per il Friuli-Venezia Giulia ai sensi dell'articolo 3 della legge 898/1976, aveva riscontrato il parere contrario da parte di quattro dei sette rappresentanti della regione Friuli-Venezia Giulia; di conseguenza, come previsto da detta legge, era stato interessato il ministero della difesa che aveva espresso parere favorevole sulla realizzazione dell'opera;

con nota pervenuta alla Presidenza del Consiglio in data 4 maggio 1994, il presidente della regione Friuli-Venezia Giulia aveva chiesto il riesame del parere del ministro della difesa da parte del Consiglio dei ministri, ai sensi dell'articolo 3 della legge n. 898/1976. Tale nota di opposizione si fondava soprattutto sulla incongruenza tra le finalità dichiarate del progetto, il suo reale contenuto e la decretazione di segretezza quale opera destinata alla difesa militare. L'opposizione da parte del presidente della regione Friuli-Venezia Giulia è stata respinta dal Presidente del Consiglio *pro tempore*, onorevole Berlusconi, in data 15 dicembre 1994, ritenendo tra l'altro che « ... la costruzione dell'infrastruttura è destinata ad unità logistico-operativa per la difesa militare del Paese ». Restassero così le cose, ne deriverebbe che il Governo ha concluso tutta una serie di atti palesemente contrastanti con il trattato di Osimo, ovvero con legge approvata dal Parlamento;

i lavori per quest'opera sono stati recentemente appaltati a trattativa privata, svoltasi oltretutto con tempi ridottissimi che hanno provocato pubbliche e forti rimostranze da parte delle associazioni di categoria. Si rammenta altresì che l'opera è stata oggetto di cronaca su diversi quotidiani in relazione alle vicende di « tangentopoli », in quanto alcuni suoi protagonisti sono stati rinviati a giudizio e le loro testimonianze sono state pubblicamente riportate dalla stampa sotto titoli del tipo « Il *business* della caserma ». I lavori appaltati riguardano comunque solo il primo lotto che viene dichiarato funzionale ma che comprende le sole strutture logistiche e scolastiche, per un importo complessivo di quasi cento miliardi, stornati già nel 1989 dal finanziamento all'Anas per la grande viabilità di collegamento tra il Nord-Est del nostro Paese e nell'area danubiano-balcanica lungo l'asse Est-Ovest. Le previsioni di costo complessivo dell'opera sono di circa 250 miliardi, 150 dei quali pertanto ancora da reperire, mentre si sta tuttavia procedendo all'occupazione dell'intera superficie, pregiudicando in modo irreparabile l'unitarietà funzionale, ambientale e paesaggistica dell'area verde e dello storico aeroporto « Duca d'Aosta » di Gorizia;

diversa legislazione e consolidata interpretazione giurisprudenziale (si veda in particolare la sentenza n. 150/1992 della Corte costituzionale) sanciscono la necessità di motivazione profondamente circo-

stanziata per attestare che un'opera è destinata alla difesa nazionale quando la stessa è in contrasto con le previsioni e le leggi urbanistiche ivi vigenti. Afferma infatti tale sentenza che « ... la compressione nei confronti di altri interessi costituzionalmente protetti, quali quelli edilizi, urbanistici e paesaggistici, impone che siano precisati con il dovuto rigore i criteri suscettibili di qualificare l'opera come destinata alla difesa militare ». Stabilisce inoltre che « non è sufficiente il riferimento al solo profilo soggettivo, cioè alla natura militare dell'amministrazione che effettua i lavori, ma occorrono caratteristiche oggettive che definiscano le finalità dell'opera ». Nel caso che qui si tratta non solo tali criteri non sono stati mai chiariti, ma risulta quantomai evidente, dai contenuti del progetto, che l'opera non può in alcun modo qualificarsi come « destinata alla difesa militare del Paese ». Né tantomeno è risultata « segreta », data l'ampia e pubblica diffusione, anche a mezzo stampa, data a Gorizia per il progetto e per il plastico;

la città di Gorizia è tuttora profondamente divisa sulla realizzazione dell'opera, che da oltre cinque anni continua a costituire l'elemento di più grossa conflittualità sociale e politica in una realtà confinaria molto complessa e delicata. Si sono divise anche le forze politiche, causando nel 1991 e nel 1993 le dimissioni di ben due sindaci, con elezioni anticipate per la prima volta nella vita repubblicana della città. Peraltro, la comunità locale si è organizzata in buona parte contro l'occupazione del sedime dell'aeroporto di Gorizia, per le sue caratteristiche ambientali e paesaggistiche e per le sue potenzialità aeronautiche, sportive, economiche, turistiche e ricreative, fondando già nel 1993 un apposito comitato per la salvaguardia e la valorizzazione dell'aeroporto, costituito da associazioni culturali, sportive, ricreative e da singole persone. Detto comitato ha raccolto nel 1991 ben diecimila firme di cittadini per la realizzazione della scuola in una caserma dismessa o in via di dismissione, senza alcun riscontro. Successivamente, nel 1992, ha raccolto quasi quattromila firme per un *referendum* consultivo, previsto dallo statuto comunale, vedendo per altro respinta la richiesta; contro tale decisione ha presentato ricorso nel 1992, che sarà esaminato dal Tar del Friuli-Venezia Giulia fra pochi giorni. Nel 1995 ha nuovamente raccolto oltre tremila firme, presentando altre tre proposte di *referendum*, sempre sullo stesso argomento, ricevendo nuovamente risposta negativa motivata, come prima, dalla « segretazione dell'opera e dalla sua natura militare in quanto destinata alla difesa nazionale » ! Infine, nel mese di giugno 1996, ha iniziato una ulteriore raccolta di firme, arrivata nel giro di soli venti giorni a quasi quattromila cittadini goriziani, di sottoscrizione di un appello ai ministri Di Pietro e Ronchi per fermare urgentemente la costruzione dell'opera sull'aeroporto, al fine di confermarne la sola parte oggetto del primo lotto funzionale ed ubicandola così ridotta di superficie (circa 10 ettari) in una delle caserme dismesse o in via di dismissione situate nel territorio. Si segnala allo scopo che nella città di Gorizia è dismessa una caserma di tale superficie e che sono totalmente sottoutilizzate altre due caserme delle superfici complessive di diciotto ettari; inoltre, nel raggio di dieci chilometri si trovano altre quattro caserme da tempo dismesse e del tutto inutilizzate;

si evidenzia allo scopo che nella sola regione Friuli-Venezia Giulia sono oltre cento le strutture militari dismesse ed altre sono in via di dismissione, determinando un rilevante problema politico ed amministrativo sia sul loro riutilizzo sia sui rapporti tra lo Stato e le autonomie locali. Le recenti espressioni del Ministro della difesa, onorevole Andreatta, in proposito rappresentano un punto di riferimento che non può non interessare direttamente e subito anche l'argomento che qui si sta illustrando;

il comitato cittadino sopra richiamato ha presentato, oltre al ricorso al Tar Friuli-Venezia Giulia contro la ricusazione del primo *referendum* e quindi contro la segretazione dell'opera, anche un ulteriore ricorso al Tar Lazio, che verrà discusso nel mese di settembre 1996, avente per oggetto

appunto la natura militare dell'opera. Infine, è scesa direttamente in campo anche l'amministrazione provinciale di Gorizia, che ha prodotto un proprio ricorso al Tar Friuli-Venezia Giulia contro tale segretazione, ma anche contro le procedure, definite illegittime, seguite per il finanziamento dalla grande viabilità, avvenuto senza il previo coinvolgimento delle istituzioni locali, come invece specificamente previsto dagli articoli 3, comma 5 e 15 della legge n. 142/1990. Tale ricorso, rivolto anche contro l'eccesso di potere per carenza d'istruttoria e per difetti di motivazione, è stato discusso il 15 giugno 1996, con sentenza che verrà emessa a giorni. Risulta quantomai evidente che un eventuale esito favorevole di uno solo di questi ricorsi, peraltro probabile, come già avvenuto in tanti analoghi casi o con sentenze specifiche del Consiglio di Stato, creerebbe, accanto a un atto di giustizia, un ulteriore caso di malcostume burocratico-amministrativo ed anche istituzionale, con effetti assolutamente negativi nei rapporti tra Stato e cittadini. Rapporto peraltro in tale comunità già di fatto compromesso anche per l'evidente ed insostenibile spreco di risorse finanziarie e di territorio che tale progetto, come attualmente approvato, produrrebbe;

risulta infine ampiamente e chiaramente repressa l'autonomia locale, che è invece costituzionalmente prevista e garantita. Unica nota fondamentalmente diversa è rappresentata dai tre sindaci, i due precedenti anticipatamente dimessisi proprio su questo problema, e l'attuale, che a più riprese continua a manifestare, come i due predecessori, l'adesione alla relazione dell'opera così come progettata ed ubicata. Tutti e tre facendo riferimento alla volontà della città senza alcun fondamento se non su pubbliche dichiarazioni di parti politiche della rispettiva maggioranza. Si può allo scopo anzi ricordare che un apposito sondaggio fatto da istituto di rinomanza internazionale ha indicato che i due terzi dei cittadini goriziani sono contrari alla costruzione della Scuola della Guardia di finanza sull'aeroporto, ciò che è analogamente risultato da simile sondaggio realizzato da un quotidiano locale a tiratura nazionale;

l'auspicato contenimento del progetto al solo primo lotto già appaltato consentirebbe il suo trasferimento in una delle sopracitate caserme dismesse o in via di dismissione con una perdita di tempo relativa (i lavori comunque non possono iniziare prima di tre/quattro mesi), ma con enormi vantaggi economici, valutabili sicuramente in decine di miliardi. Inoltre, si eviterebbero pesanti e problematiche difficoltà ad una città che, proprio per la sua delicata posizione geo-politica, ha bisogno di un atteggiamento molto costruttivo e collaborante da parte del Governo e delle diverse forze dello Stato, proprio nella prospettiva dei nuovi rapporti internazionali per tutta la fascia confinaria e Nord-Est del nostro Paese. Si avvierebbe inoltre un indispensabile processo di riuso del patrimonio militare dismesso o in via di dismissione, ripristinando anche un proficuo rapporto tra il Governo centrale e le istituzioni locali, secondo consolidati ed ormai irrinunciabili processi di decentramento e di federalismo —:

se il Governo intenda:

a) adottare sollecitamente tutti i provvedimenti di competenza necessari a fermare l'*iter* di realizzazione della cosiddetta scuola-caserma per gli allievi della Guardia di finanza a Gorizia sul sedime dell'aeroporto civile di Gorizia;

b) definire in maniera razionale e prevalentemente restrittiva le caratteristiche che comprovano la destinazione dell'opera alla difesa militare del Paese;

c) adottare i conseguenti provvedimenti necessari per togliere il vincolo di segretezza e l'esonero di segretezza e di esonero del rispetto dei vincoli urbanistici, qualora tali verifiche dovessero comprovare la nondestinazione dell'opera alla difesa militare del Paese, consentendo di conseguenza al comune di Gorizia ed alla regione Friuli-Venezia Giulia di esprimersi sulla realizzazione o meno dell'opera sul sito previsto;

d) revocare, se invece fosse verificata la sua destinazione a difesa militare del Paese, il finanziamento in essere per la realizzazione della stessa con le risorse derivanti dal trattato e dell'accordo di Osimo, dato il palese contrasto che si registrerebbe tra lo spirito ed il contenuto di tali atti dello Stato con il contenuto e la finalità dell'opera;

e) rivedere in ogni caso l'ubicazione e il progetto dell'opera coinvolgendo direttamente, in tale revisione, il comune di Gorizia, nell'obiettivo di riutilizzare caserme dismesse o in via di dismissione nella città di Gorizia o nel territorio limitrofo, riducendo consistentemente i costi dell'opera;

f) assumere fin d'ora l'impegno, qualora si verificasse l'ipotesi di cui al punto *d)* e conformemente a quello assunto da ben nove ministri del Governo Ciampi con la sottoscrizione della « Carta per Gorizia », di mantenere le disponibilità delle risorse ora destinate alla scuola-caserma per allievi della Guardia di finanza alla realizzazione di altre e diverse opere ed infrastrutture utili alla cooperazione internazionale, nel pieno rispetto dello spirito e del contenuto del trattato e dagli accordi di Osimo, nonché dall'autonomia decisionale degli enti locali, segnatamente del comune di Gorizia e della regione Friuli-Venezia Giulia.

(2-00082) « Boato ».