

## INTERPELLANZE

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'interno, per sapere - premesso che:

in una intervista rilasciata dal « responsabile giustizia » Democratici di sinistra Folena è stato anticipato il prossimo arresto del boss mafioso Bernardo Provenzano;

il vicepresidente della Commissione antimafia Vendola non è riuscito a nascondere la sua preoccupazione, non spiegandosi le ragioni di tale improvvisa anticipazione, peraltro non smentita;

già il 15 luglio 1998 il quotidiano *La Repubblica* aveva pubblicato la foto del boss Provenzano realizzata dagli esperti della polizia scientifica, con l'aiuto di pentiti, attraverso una ricostruzione al computer;

nei giorni successivi, i due giornalisti Francesco Viviano e Attilio Bolzoni del quotidiano *La Repubblica* sono stati raggiunti da un avviso di garanzia emesso dalla procura di Palermo per violazione del segreto istruttorio (ed hanno subito la perquisizione delle loro abitazioni) per avere diffuso l'identikit che sarebbe dovuto restare segreto e riservato per gli investigatori -:

se sia a conoscenza delle inquietanti e gravissime contestazioni mosse alla Arma dei carabinieri, accusata di collusione con ambienti mafiosi ed in particolare con Bernardo Provenzano, latitante dal 1963, così come riportato dal quotidiano *la Repubblica* in un articolo a firma Attilio Bolzoni del 15 luglio 1998;

se conosca quali sono gli ambienti politico-giudiziari da cui provengono queste accuse;

se esistano inquietanti rapporti tra ambienti giudiziari e *clan* famosi per gettare discredito sull'Arma dei carabinieri;

se il Governo sia stato informato dalle fonti investigative in questi mesi in ordine a possibili strategie stragiste da parte di *clan* mafiosi, tese a rilanciare un clima di indignazione di massa all'interno del quale accrescere il ruolo del pentitismo mafioso, capace di attutire le severe sanzioni penali e restrittive inflitte a componenti di spicco di « cosa nostra »;

se conosca le fonti attraverso le quali è pervenuta all'onorevole Folena notizia, come afferma una nota di agenzia Ansa del 20 luglio 1998, successivamente riportata da organi di informazione, della imminente cattura del mafioso Bernardo Provenzano.

(2-01308) « Manzione, Teresio Delfino, Volontè, Tassone, Di Nardo ».

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dell'interno, per sapere - premesso che:

l'opinione pubblica delle città di Moncalieri e Torino è stata fortemente turbata dal grave ferimento della studentessa Federica Ferrero, colpita da un proiettile, sia pure fortuitamente, da parte di esponenti della malavita albanese;

altro episodio che ha turbato il clima di sicurezza della città è stato l'ulteriore investimento di una madre e figlioletto, provocando gravissime ferite, da parte di uno scippatore in fuga;

questi due episodi hanno accentuato il senso di insicurezza dei cittadini anche in aree centrali ed un'indagine del quotidiano *La Stampa*, pubblicata il 21 luglio 1998, riporta un allarmante aumento del numero di cittadini che si sentono insicuri -:

quali misure intenda assumere per il potenziamento delle forze di polizia nel torinese ed in particolare quali rinforzi

inviati in città durante il periodo di Ostensione della Sacra Sindone, siano rimasti in città;

quale attuazione concreta abbiano avuto le norme relative all'espulsione di extracomunitari irregolari o palesemente dediti alle attività di spaccio di droga e di sfruttamento della prostituzione, che in alcune aree sembrano contendere il controllo della città ai cittadini onesti, compresi gli extracomunitari che regolarmente lavorano e non creano problemi di ordine pubblico.

(2-01309)

« Rogna ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dei beni culturali e ambientali, per sapere - premesso che:

in data 19 febbraio 1998, è stata presentata un'interpellanza riguardante l'Istituto Storico della Resistenza in Toscana (ISRT), interpellanza alla quale non è stata data ancora risposta;

le modifiche dello statuto approvate nell'assemblea dell'ISRT del 25 ottobre 1997, la cui illegittimità era stata segnalata nella precitata interpellanza, sono state sospese dal tribunale di Firenze con ordinanza del 11 marzo 1998, in accoglimento al ricorso presentato da un gruppo di autorevoli studiosi e soci dell'ISRT;

nella citata ordinanza si rileva esplicitamente che « la delibera del 20 ottobre 1997, appare illegittima perché adottata senza il rispetto delle norme statutarie in materia » ed inoltre che « indipendentemente dall'esame... della tenuta degli archivi Giustizia e Libertà e Salvemini il giudice ritiene che già in astratto una sostanziale modifica dell'accordo di base dell'associazione - cioè lo statuto - e degli organi sociali, determini un pregiudizio immediato ed irreparabili, incidendo ... sul complessivo ordinamento interno dell'associazione e sull'organizzazione collettiva con la quale gli associati perseguono l'interesse comune;

anche l'elezione del direttivo in data 29 novembre 1997, la cui illegittimità era stata segnalata nella precitata interpellanza, è stata sospesa dalla predetta ordinanza del tribunale di Firenze;

a tutt'oggi non è stato ancora pubblicato il primo volume dell'inventario dell'archivio Salvemini, pubblicazione che avrebbe dovuto essere terminata entro il 1990 a seguito degli accordi presi tra il comitato Salvemini e l'ISRT anche tramite apposita convenzione;

il presidente dell'ISRT con lettera al dirigente della divisione V beni archivistici del ministero in data 1<sup>o</sup> ottobre 1996 dette comunicazione dell'invio del testo del I volume, già revisionato dal Ministero e pronto per la stampa e con lettera del 15 ottobre 1996, sollecitò la stampa informando che la prefazione e l'indice (completamento) sono di prossimo invio e « il relativo numero di pagine rientra nelle percentuali d'uso »;

era previsto fino all'ottobre 1996, un numero di 350 pagine per il primo volume e successivamente tale numero è stato ampliato ad 800, con ulteriori oneri finanziari, ed in assenza di disposizioni pervenute dall'ISRT e di un controllo di merito scientifico da parte del comitato Salvemini;

ancora è in una fase iniziale la redazione del secondo e ultimo volume dell'inventario riguardante l'epistolario;

il comitato Salvemini considerando un gravissimo danno, arrecato alla conoscenza dell'opera di Salvemini, il ritardo nel rendere disponibile il catalogo sul piano internazionale agli storici ha richiesto formalmente il ritiro dell'archivio dall'ISRT ed a seguito di rifiuto ha citato l'ISRT presso il tribunale di Firenze in data 28 maggio 1998, affinché l'ISRT sia condannato alla restituzione dell'archivio Salvemini ex articolo 1771 cc e al risarcimento di danni che risulteranno patiti dall'archivio -;

se non ritenga necessario dare chiarimenti sulla gestione dell'IRST che è destinataria di finanziamenti sociali in rela-

zione agli archivi e ai rapporti fra l'IRST e la divisione V beni archivistici del Ministero per quanto riguarda la pubblicazione dell'inventario dell'archivio Salvemini.

(2-01312) « Crema, Calderisi, Boselli, Rebuffa, Villetti, Colletti.

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dei trasporti e della navigazione, per sapere premesso che:

da tempo abbiamo denunciato le gravi carenze strutturali della linea ferroviaria del Brennero, per esempio il mancato raddoppio della tratta Verona-Bologna;

risulterebbe da notizie di stampa che ora le Ferrovie avrebbero accantonato il progetto del traforo del Brennero, privilegiando la direttrice del Gottardo per i collegamenti ferroviari con l'Europa centrale;

tali propositi sarebbero stati espressi dal presidente delle Ferrovie, Giancarlo Cimoli, in una sede ufficiale;

se questo fosse vero saremmo di fronte all'ennesimo episodio di gravissima, assurda, immotivata penalizzazione non solo di Verona, ma dell'interno nord-est, cioè dell'area del nostro paese più produttiva, più vitale e più proiettata verso l'Europa —:

se il Governo sia a conoscenza di tali gravi affermazioni;

se non ritenga il Governo che chi amministra le ferrovie italiane farebbe meglio a porre rimedio alla fallimentare gestione dell'azienda, costellata di disservizi e purtroppo anche di tragici incidenti, invece di anticipare scelte strategiche che andrebbero discusse in sede parlamentare e politica;

se il Governo intenda chiarire una volta per tutte le sue effettive intenzioni in materia di collegamenti ferroviari con l'Europa;

se in particolare il traforo del Brennero ed anche la linea Torino-Lione) rientrano fra le priorità di ammodernamento e di europeizzazione delle rete ferroviaria italiana.

(2-01313) « Fratta Pasini ».

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro della pubblica istruzione, per sapere — premesso che:

sono sempre presenti, preoccupanti stati di incertezza e di confusione nell'azione riformatrice della scuola, dove si avverte l'assenza di un rapporto con la società in una prospettiva di inserimento del giovane nei circuiti informativi, l'innalzamento di un anno della scuola d'obbligo è vincolato da un quadro di riferimento strategico per quanto riguarda la fase evolutiva nella capacità di apprendimento del giovane per prepararlo ad un serio rapporto produttivo e soprattutto dotandolo delle fondamentali acquisizioni formative e culturali essenziali per lo sviluppo del Paese che poggia su valori umani inalienabili;

fino ad oggi la politica del Governo si è contraddistinta per una serie di iniziative tese ad imporre versioni ideologizzanti e quindi parziali e devianti sacrificando un impegno che assicuri la crescita complessiva del giovane attraverso la libertà della ricerca e degli approfondimenti socio-storico-culturali —:

se intenda rivedere il provvedimento dell'innalzamento di un anno della scuola dell'obbligo attraverso la predisposizione di atti parziali e dannosi aderenti quindi alle esigenze del Paese ed estranei ai processi europei;

così come evidenziato dal *Corriere della Sera*, per quale ragione non abbia adempiuto ad una legge di attuazione costituzionale, la n. 845 del 21 dicembre 1978, che imponeva di passare alle regioni gli istituti professionali che ad esso facevano capo e, secondo Panebianco, « per l'opposizione di due potentissime mafie

quella burocratica ministeriale e quella sindacale che da sempre controllano quegli istituti »;

a giudizio dell'interrogante questa non attuazione della legge avrebbe creato confusione tra scuola e formazione professionale.

(2-01314)

« Tassone ».

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dell'interno, per sapere — premesso che:

la situazione della sicurezza pubblica dell'Olgiatese, in provincia di Como, e particolarmente preoccupante in questo periodo, a causa della recrudescenza di una serie di fenomeni di criminalità minore, che mettono tuttavia a rischi i beni e l'incolumità dei cittadini;

tali fenomeni appaiono collegati al dilagare dell'immigrazione clandestina di extracomunitari;

le Forze dell'ordine non sembrano in grado di assicurare, di fronte a questi episodi, un adeguato controllo del territorio;

si segnalano situazioni anomale, in conseguenza di questa situazione, nelle quali sono i sindaci a tentare di supplire, talora in modo bizzarro, a queste carenze della pubblica sicurezza;

per esempio il comune di Binago stipendia guardie giurate che assicurino il controllo notturno delle strade del comune, mentre il sindaco di Olgiate Comasco provvede addirittura personalmente ad effettuare giri di perlustrazione e di sorveglianza delle vie cittadine;

tutto quanto sopra contemporaneamente mette in pericolo la sicurezza dei cittadini e rischia di gettare nel ridicolo la credibilità delle istituzioni —:

se il Governo sia al corrente di quanto sopra esposto;

se il Governo intenda disporre un adeguato rafforzamento della presenza delle forze dell'Ordine nell'Olgiatese;

quali altri provvedimenti il Governo intenda assumere per un immediato ricupero del controllo di legalità in questo territorio.

(2-01315)

« Taborelli ».

Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri ed il Ministro dei lavori pubblici per sapere, premesso che:

la concessione alla società Autostrade Spa è stata prorogata fino al 2038 con la motivazione che si tratterebbe di una attuazione del dettato normativo emergente dalle leggi n. 385 del 1968, n. 351 del 1985 e n. 359 del 1992, nel migliore interesse dell'aumento di valore della società ai fini di una più efficace privatizzazione;

nello scorso mese di giugno, l'Anas avrebbe dovuto formulare una proposta tecnica in ordine all'eventuale rinnovo delle restanti ventiquattro concessioni autostradali, coinvolgenti i concessionari locali;

alla luce delle riserve formulate dalla Corte dei conti in ordine alla proroga della concessione ad Autostrade Spa, ed alla luce dell'incertezza determinata dall'eventuale applicabilità della normativa comunitaria, l'Anas non ha ritenuto di potere formulare tale proposta tecnica, trattandosi di questione da affrontare tramite indicazioni politiche che solo gli organi di Governo potrebbero fornire; la decisione, in quanto ritenuta strettamente politica, è stata quindi demandata alla responsabilità del Governo;

intanto, il Cipe ha spostato il termine per la decisione in ordine agli eventuali rinnovi delle concessioni dalla fine di aprile alla fine di ottobre 1998, lasciando quindi un certo margine di tempo per la definizione delle questioni emergenti in ordine alla problematica delle proroghe;

di conseguenza, il Governo sarà obbligato a decidere delle sorti delle concessioni in scadenza entro il mese di ottobre 1998; per tale decisione, è prevista una apposita direttiva i cui probabili contenuti si possono apprendere da numerose fonti di stampa;

gli orientamenti governativi quali emergono dalle dichiarazioni degli organi ministeriali coinvolti sembrano andare nel senso dell'esclusione di proroghe automatiche e generalizzate, e propendono piuttosto, in assenta osservanza ai principi ed alle norme dettate dall'Unione europea, verso il principio generale dell'indizione di gare per l'affidamento delle concessioni alla scadenza delle stesse, con possibilità di partecipazione anche degli attuali concessionari; le concessioni verrebbero affidate con il meccanismo del « subentro », con il rimborso ai concessionari uscenti delle quote di costo non ammortizzate; proroghe di concessioni sarebbero previste solo in specifici casi ed in via eccezionale, per sanare situazioni di contenzioso determinate dai lavori imposti ai concessionari in occasione di Italia 90 e delle Colombiadi 92, nonché dai blocchi agli incrementi tariffari per ragioni inflazionistiche; l'entità del contenzioso determinerebbe direttamente il numero degli anni di durata dei rinnovi;

quanto ai concessionari locali, riuniti nell'associazione Aiscat, gli stessi non chiedono proroghe indiscriminate e generalizzate, ma agganciate alle situazioni di contenzioso di cui si è detto, ed ai relativi modi di risoluzione che, escluse le possibilità di sovvenzioni finanziarie pubbliche (che determinerebbero peraltro ipotesi di aiuti statali in contrasto con le normative nazionali e comunitarie sulla concorrenza) e degli aumenti tariffari (agganciati al meccanismo del price cup), si concretano appunto nello strumento del rinnovo;

i concessionari rilevano inoltre la necessità di garanzie di certezza e prospettive concrete per 30.000 miliardi di investimenti, interamente a carico dei concessionari e senza oneri pubblici, sulla rete au-

tostradale, previsti dai piani finanziari dei quali è necessaria la piena e corretta attuazione, e richiesti dalle esigenze di mobilità locale al cui soddisfacimento dovrebbe servire lo stesso strumento concessorio, ed in ordine alle quali sussistono concreti impegni dei concessionari con gli enti locali;

i criteri transattivi in base ai quali andrebbero risolte le questioni di rinnovo sono individuati dai concessionari appunto nelle singole situazioni e fattispecie concessorie, e nelle esigenze di mobilità ed infrastrutture degli enti locali, che gli attuali concessionari fronteggiano e gestiscono da tempo e con volontà di organizzazione ed investimento; nei concreti impegni assunti dai concessionari con gli enti locali in relazione a tali condivise esigenze; infine, nella disponibilità ai nuovi investimenti, possibili grazie ad oculate politiche di gestione, portate avanti dai concessionari nell'interesse generale;

in sintesi, dal cruciale rapporto concessionari-enti locali emerge il carattere strategico del rapporto enti di governo-enti locali, poiché il Governo nelle proprie determinazioni dovrà necessariamente considerare le esigenze locali ed i relativi impegni assunti dai concessionari per soddisfare le stesse;

i concessionari temono tuttavia una sorta di « esproprio burocratico » delle risorse oculatamente gestite ed incrementate per fare fronte agli impegni di investimento assunti, tramite la costituzione di una struttura di controllo centralizzata in cui confluirebbero le società meno pregiate dell'Iri, alimentate dalle risorse degli enti caratterizzati da disponibilità maggiori, il cui scopo di destinazione sarebbe in tale modo alterato, con pesanti ricadute sulla competitività anche comunitaria dei soggetti operanti nel settore viario; il che impedirebbe agli stessi anche una partecipazione efficace a quelle gare che il Governo sembra appoggiare in via generale;

inoltre, i concessionari contestano l'esistenza di norme comunitarie che espressamente escludano o addirittura vie-

tino la concessione di proroghe nel settore autostradale; al contrario, espresse norme di legge e disposizioni Cipe consentirebbero tali proroghe; d'altra parte, proprio di tali norme di legge il Governo si è avvalso per giustificare la proroga alla società Autostrade SpA;

da quanto esposto, sembra che sia Governo che concessionari locali siano in accordo nella volontà di escludere rinnovi automatici, generalizzati ed indiscriminati; entrambe le parti menzionate sembrano convenire sull'opportunità di agganciare eventuali proroghe al contenzioso in atto e determinato dai lavori imposti ai concessionari in occasione di Italia 90 e delle Colombiadi 92, e dai blocchi agli aumenti tariffari per ragioni inflazionistiche; d'altronde, sul pregiudizio economico e conseguente squilibrio gestionale derivato ai concessionari da queste imposizioni politiche non sussistono contestazioni, così come è condivisa e certa l'esistenza del relativo contenzioso e la necessità di risolverlo; Governo e concessionari hanno individuato lo strumento per tale risoluzione nei possibili rinnovi caso per caso delle concessioni;

quanto alla incompatibilità delle proroghe con espresse norme comunitarie, addotta dal Governo a sostegno del principio generale della gara a scadenza delle concessioni, a fronte della posizione dei concessionari che negano l'esistenza di tali espresse disposizioni, si deve necessariamente convenire che in effetti non esistono espressi divieti formulati per la proroga delle concessioni autostradali; le norme cui il Governo fa riferimento sono quelle generalmente valide per gli appalti di lavori pubblici, la cui applicabilità al settore specifico delle concessioni autostradali è questione interpretativa; ed anche ammettendo tale applicabilità, resta ancora aperta la questione della definizione della concessione autostradale come concessione di costruzione e gestione di opere, con relativa necessità di gara per il suo affidamento, ovvero come concessione di gestione di servizio, e quindi possibilità di procedure più elastiche, comprese quelle

negoziali; peraltro, lo stesso Governo ha ritenuto di prorogare la concessione ad Autostrade SpA sulla base di una interpretazione della stessa come concessione di gestione a norma della legge n. 157 del 1995; sarebbe dunque incoerente mutare avviso con riferimento alle, peraltro più modeste, concessioni locali; dunque la proroga non dovrebbe essere esclusa in linea di principio per asserite incompatibilità normative che, se ritenute sussistenti, andrebbero ad inficiare quanto già fatto sino ad oggi; d'altronde, risulta che l'Anas abbia in passato espresso parere favorevole ad una proroga sino al 2014 di una determinata concessione, con l'autorizzazione a realizzare nuove opere autostradali per un valore superiore ai 1.500 miliardi;

dunque, la questione dell'incompatibilità normativa e comunitaria è di natura interpretativa; mentre ai fini della conciliazione delle posizioni apparentemente in contrasto, possono individuarsi punti di contatto nell'esclusione di proroghe automatiche o generalizzate, nell'aggancio delle stesse al contenzioso in atto, e nell'attenzione alle peculiarità delle singole fattispecie concessorie; il che significa necessariamente tenere conto delle esigenze di infrastrutture e mobilità delle realtà locali, degli impegni giuridici assunti dai concessionari per soddisfare tali esigenze, e della volontà e disponibilità dei singoli concessionari a compiere nuovi investimenti senza oneri per lo Stato, e restando soggetti competitivi anche sul piano comunitario -:

se, alla luce della complessa situazione esposta, degli evidenti punti di contatto nelle posizioni di Governo e concessionari, della possibilità di risolvere in diversi modi la questione interpretativa dell'incompatibilità normativa, dell'effettiva assenza di divieti espressi, e delle precedenti determinazioni del Governo in ordine alla qualificazione giuridica delle concessioni autostradali come concessioni di gestione (il che conferma il carattere interpretativo della questione), ed anche in considerazione di quanto disposto dal decreto n. 112 del 1997, in attuazione della

legge n. 59 del 1997, e dunque dei principi di autonomia e decentramento « federale » anche in materia viaria, nonché con riguardo ai relativi adempimenti concernenti tra l'altro la riorganizzazione integrale, anche quantitativa, dell'Anas e delle competenze statali in genere, non ritengano evidente la connessione dei rapporti tra concessionari ed enti locali con quelli tra enti locali e Governo, con riguardo alla possibile conciliazione delle posizioni apparentemente contrastanti;

se, in relazione a tali connessioni, agli impegni assunti dai concessionari con gli enti locali, ai rapporti di questi ultimi con il Governo, ed in considerazione della volontà e possibilità dei concessionari di effettuare investimenti massicci utili non solo nell'immediato per il progresso e la competitività in ambito viario, ma anche mediatamente per l'occupazione e l'economia a livello nazionale, non ritengano, con riguardo alla problematica dei rinnovi delle concessioni, di potere adottare una linea di condotta che, onde evitare il blocco totale degli investimenti utilmente programmati, ed evidenziando le possibilità di conciliazione emergenti dai punti di contatto, sia maggiormente orientata verso la negoziazione e la considerazione delle singole fattispecie in relazione alle esigenze di mobilità, piuttosto che verso posizioni e dichiarazioni di principio inopportuna-mente rigoristiche e preconette. Ciò senza negare l'ovvio e condivisibile obiettivo di pervenire ad una maggiore concorrenza nel settore autostradale, concorrenza che tuttavia presuppongono la competitività dei soggetti coinvolti.

(2-01316)

« Saonara ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri del lavoro e della previdenza sociale e delle comunicazioni, per sapere — premesso che:

la « questione del lavoro », pur essendo un problema di grande portata, potrebbe ricevere un qualche significativo

giovamento se esistesse una seria politica di informazione riguardo i bandi internazionali promossi dalle varie organizzazioni internazionali e soprattutto europee;

l'Italia più volte è stata ammonita dalla Comunità europea in merito alla scarsa utilizzazione delle opportunità che vengono offerte per favorire il lavoro, a livello europeo, principalmente attraverso i fondi strutturali;

recentemente la Commissione europea offriva, per missioni umanitarie di breve o lunga durata, opportunità di lavoro nei vari settori professionali e senza limiti di età;

gli interpellanti nei propri limiti si sono prodigati, affinché la sopra menzionata opportunità potesse avere divulgazione nel territorio di appartenenza, trovando aiuto presso due quotidiani a diffusione locale (*Il Gazzettino* e *Il Corriere delle Alpi*) e presso l'emittente televisiva « TeleBelluno », e da alcune emittenti radiofoniche bellunesi, che hanno fatto proprio il problema;

l'informazione, soprattutto nel campo del lavoro, non dovrebbe essere affidata alla sola iniziativa individuale dei parlamentari o di qualche quotidiano locale, ma dovrebbe essere compito principale dell'autorità di Governo competente in materia di lavoro;

in epoca di teleinformazioni, di autostrade informatiche, di diffusione della cosiddetta pubblicità progresso è paradossale che l'ostacolo più evidente, per chi cerca lavoro, sia la carenza della pubblicità d'informazione;

i problemi relativi alla informazione sostanzialmente si incentrano sulla raccolta delle informazioni e sulla diffusione delle informazioni;

per quanto riguarda la raccolta dei dati relativi ai concorsi internazionali essi sono facilmente reperibili presso gli organismi internazionali medesimi raggiungibili tradizionalmente o via *internet*; la diffusione dell'informazione, invece, presenta

aspetti più problematici, ma comunque risolvibili attraverso la buona volontà —:

se il Governo ed i Ministri interrogati non ritengano urgente e necessario adottare ogni iniziativa tesa ad attuare una seria e capillare politica di diffusione dell'informazione su tutte le opportunità lavorative che il mercato del lavoro nazionale o internazionale offre;

se non ritenga, altresì, opportuno considerare come ipotesi di soluzione, per

quanto riguarda la diffusione dell'informazione, quella di fare esporre i bandi di concorso fino alla scadenza presso gli uffici postali di tutto il territorio dello Stato. Questi sono collocati ovunque, persino nella più piccola località di montagna o nella più sperduta frazione di un comune insulare e sono più facilmente raggiungibili di qualsiasi municipio o altra struttura pubblica o privata.

(2-01317)

« Bampo, Calzavara ».