

il consiglio comunale non ha ancora approvato lo strumento di programmazione generale e quindi dovrà adeguarsi alla nuova legge regionale;

i gravissimi ritardi sono da addebitare, ad avviso dell'interrogante, a lotte di potere finalizzate a perseguire gli interessi di poche persone che vogliono trarre vantaggi speculativi da uno strumento che deve al contrario corrispondere al bene di tutti i cittadini;

nel consiglio comunale di Collepasso svoltosi il 24 settembre 2001, tali pesanti interessi privati e familiari sono stati chiaramente denunciati e sono stati riferiti in modo preciso i nomi di chi vuole speculare, i rapporti di parentela tra questi ed alcuni amministratori comunali, i terreni oggetto delle manovre illegali;

nella stessa seduta il sindaco ha riconfermato la sua fiducia nei tecnici incaricati, salvo revocare agli stessi l'incarico il giorno 19 ottobre 2001 con delibera di giunta n. 252;

è assolutamente palese che a Collepasso si sta consumando una vicenda oscura e contorta per la quale, oltre ai fatti rendicontati nel consiglio comunale del 24 settembre 2001, c'è una denuncia scritta alla locale stazione dei carabinieri di un consigliere comunale che indica l'esistenza di gravi irregolarità nella redazione del PRG —:

se non ritenga che i fatti denunciati possano costituire presupposto per lo scioglimento del consiglio comunale o per la rimozione del sindaco. (4-01636)

MARIO PEPE. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

anche per i detenuti deve essere assicurato il rispetto della legalità troppo spesso calpestato;

la possibilità per i detenuti di essere destinati allo svolgimento di attività lavorative rappresenta un riscatto morale ed umano per loro e per la collettività;

gli incentivi per l'assunzione dei detenuti consentono non solo di creare nuova occupazione produttiva ma anche la concessione di benefici come la semilibertà, il lavoro all'esterno con indubbi vantaggi anche ai fini della inaccettabile e grave condizione di sovraffollamento delle carceri;

quando sarà emesso il decreto annuale previsto entro il 31 maggio 2001, del Ministro della giustizia di concerto con quello del lavoro e dell'economia come recita l'articolo 4 della legge 193/2000 concernente la concessione degli sgravi fiscali che devono essere concessi alle imprese che assumono lavoratori detenuti per un periodo di tempo non inferiore a 30 giorni o che svolgono effettivamente attività formative nei confronti dei detenuti, e in particolare dei giovani detenuti. (4-01646)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta orale:

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

si è svolta, presso il Ministero dei trasporti, una sperimentazione ufficiale di motocicli funzionanti a Gpl;

i motocicli, per la loro grande diffusione soprattutto nelle aree metropolitane, contribuiscono in notevole misura all'inquinamento atmosferico dei centri cittadini;

le due ruote a Gpl, peraltro, sono già ampiamente utilizzate in altri Paesi europei —:

se la sperimentazione dei motocicli alimentati da Gpl sia esaurita;

quali siano i risultati della sperimentazione;

quali iniziative a sostegno della diffusione dei motocicli a Gpl intenda assu-

mere il Governo per ridurre il numero delle vetture circolanti nei centri urbani e per ridurre le emissioni di ossido di carbonio. (3-00512)

Interrogazioni a risposta in Commissione:

LA STARZA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

con decreto ministeriale è stato nominato ispettore generale il generale Fornasiero, con il compito di fare chiarezza sulla attuale situazione in cui versa il comparto della sicurezza del volo ed, in definitiva, di formulare proposte per una migliore organizzazione degli Enti preposti;

è istituita una commissione tecnico-scientifica per il riassetto del sistema aviazione civile;

tra i compiti di detta commissione è prevista la possibilità di unificare funzioni delle società e degli enti preposti alla sicurezza ed alle strutture aeroportuali;

sono all'esame del Parlamento disegni di legge che prevedono l'acquisizione da parte di Enac delle competenze in materia di regolamentazione e certificazione degli impianti per l'assistenza al volo attualmente affidate all'Enav;

tutte le citate iniziative evidenziano la ferma volontà del Governo e del Parlamento a modificare l'attuale assetto organizzativo e strutturale di Enac, intervenendo in maniera sostanziale —:

se, alla luce di quanto sopra evidenziato, non ritenga quanto meno opportuno che le delibere n. 37/01 e 38/01 approvate dal CdA dell'Enac, con cui sono stati assegnati incarichi di dirigenti e consulenti esterni per i quali sembrerebbe tra l'altro non sussistano i necessari requisiti e sono stati previsti bandi di concorso per l'acquisizione di nuovo personale e la nomina di nuovi dirigenti, siano annullate, tenuto conto che: tali delibere il CdA definisce il futuro quadro dirigenziale ed organizza-

tivo del personale, per una struttura organizzativa destinata in realtà a cambiare; che il regolamento di organizzazione del personale di Enac non è stato formalmente approvato secondo i termini di legge; e che gli incarichi con funzioni dirigenziali per la varie unità organizzative sono stati assegnati per lo più, in mancanza di profili professionali e requisiti chiari e trasparenti. (5-00486)

FOTI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* — Per sapere — premesso che:

con atto di sindacato ispettivo n. 5-00427 è stato posto in rilievo il vero e proprio calvario al quale sono sottoposti i soci della cooperativa edilizia denominata « Midicoop Treviso Prima »;

analoga situazione stanno vivendo anche i soci della cooperativa edilizia « Midicoop Olympia » s.c.a.r.l., con sede in Treviso, Piazza della Vittoria 11, iscritta al Registro dei Soci del Tribunale di Treviso al n. 29957 e al registro ditte della Camera di Commercio al n. 196908;

anche in questo caso, nonostante la Direzione Generale Edilizia Statale e dei Servizi Speciali abbia autorizzato il Provveditorato Regionale delle Opere Pubbliche di Venezia, a concedere alla cooperativa « Midicoop Olympia » un contributo costante, per 35 anni, di lire 68.079.011, l'importo non risulta essere mai stato versato alla cooperativa in questione —:

quali iniziative intenda assumere il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti nei confronti del Provveditorato regionale delle opere pubbliche di Venezia, al fine di consentire l'immediata erogazione del contributo di cui sopra;

se e quali passi intenda compiere il Ministro del lavoro e delle politiche sociali presso l'Inpad che, con riferimento alla proposta di rinegoziazione del mutuo che qui interessa, pretende un'indennità di circa 175 milioni, il che pare all'interro-

gante in verità assurdo solo che si pensi che la stessa non può essere richiesta (vedi legge n. 108/96) neppure dagli istituti di credito. (5-00488)

TIDEL. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro delle comunicazioni.* — Per sapere — premesso che:

la grave crisi del trasporto aereo provoca ripercussioni insostenibili nel mondo del lavoro in particolare nei grandi aeroporti, oltre che nelle compagnie aeree —:

se corrisponda al vero che sono già stati licenziati oltre 400 lavoratori della società di catering Ligabue operante presso l'aeroporto di Roma Fiumicino;

se sia confermata la vertenza in atto per il settore delle pulizie che incide in modo rilevante su tutta la gestione aeroportuale;

se sia accertato un clima di grave tensione ed esasperazione tra il personale in servizio in aeroporto che potrebbe pregiudicare anche le condizioni di sicurezza delle infrastrutture;

se sia confermata la scelta operata da aeroporti di Roma che, in tale quadro di tensione ed incertezza, abbia inteso avviare cessioni di ramo d'azienda;

quali siano i provvedimenti adottati dalla società Aeroporti di Roma per far fronte alla situazione;

quali forme di controllo abbia esercitato il Ministero e l'Enac nella sua qualità di Ente di Vigilanza, anche in riferimento alla fusione tra Leonardo Spa e Aeroporti di Roma Spa, da cui sarebbe scaturito un indebitamento di Aeroporti di Roma Spa pari a circa 3 mila miliardi di lire, a seguito di dividendo straordinario;

se viste le gravi carenze organizzative cui si è fatto riferimento, sussistono ancora le motivazioni di affidamento della

concessione della gestione del sistema aeroportuale romano alla società Aeroporti di Roma Spa;

si chiede inoltre di conoscere, con la massima urgenza, quali siano i provvedimenti che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti intenda adottare per risolvere le vertenze in atto, senza pregiudicare la qualità dei servizi, i livelli occupazionali, la funzionalità di un aeroporto così importante come quello di Roma Fiumicino. (5-00489)

VIGNI e FRANCI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il raddoppio della strada Siena-Grosseto è parte essenziale degli interventi di ammodernamento e completamento della S.G.C. dei « Due Mari » (E 78) da Grosseto a Fano, un'opera prevista dal nuovo Piano Generale dei trasporti e indicata tra le 18 grandi priorità strategiche del Piano approvato dal Ministero dei lavori pubblici nel gennaio 2001;

il lotto 1 (primo tratto da Grosseto verso Siena, di circa 11 km) è stato finanziato nel 1999, per circa 127 miliardi; la gara di appalto si è conclusa nell'autunno 2000 ed è stata vinta dall'impresa « Todini »; i lavori sono stati a lungo interrotti per il ritrovamento di resti archeologici e solo di recente sono stati riavviati;

i lotti 2, 10 e 11 sono stati finanziati nell'anno 2000, per circa 230 miliardi; nel dicembre 2000 l'Anas ha dato il via alle procedure per le gare d'appalto; ma ad oggi le gare non risultano ancora concluse —:

se sono stati definitivamente risolti i problemi relativi al lotto 1;

in che modo si intende garantire una rapida conclusione delle gare d'appalto per i lotti 2, 10 e 11 ed un altrettanto rapido avvio dei lavori anche su questi lotti;

se il Governo intende mantenere l'impegno a finanziare, nell'ambito del Piano triennale per la viabilità, la realizzazione di almeno 3 ulteriori lotti (3, 4, 9) per i quali è stata predisposta la progettazione esecutiva. (5-00491)

Interrogazioni a risposta scritta:

MESSA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere:

se corrisponda al vero che da gennaio 2002 i treni della linea Roma-Avezzano non saranno più attestati alla stazione Termini bensì presso la stazione di Roma-Tiburtina;

in caso di risposta affermativa, se sia al corrente delle ragioni che ne determinano il trasferimento;

se lo stesso abbia carattere definitivo o provvisorio;

se sia possibile prendere in esame provvedimenti alternativi, meno penalizzanti per l'utenza;

se sia possibile istituire servizi di trasporto diversi, quale l'impiego di pullman da mettere a disposizione dei pendolari residenti nei comuni di Guidonia Montecelio e Tivoli;

se sia a conoscenza che la decisione comporterà un grave stato di disagio alle migliaia di utenti dell'area tiburtina, con il rischio che molti di questi ritorneranno all'utilizzo della propria automobile andando a congestionare ulteriormente l'ex strada statale Tiburtina. (4-01609)

MESSA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere quali iniziative intenda assumere per garantire, anche attraverso i *mass-media*, informazioni sulla viabilità più tempestive per rendere note, in tempi necessariamente ristretti, eventuali turbative alla circolazione sulle autostrade e sulle arterie statali gestite dall'ANAS. (4-01611)

MESSA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere:

quali iniziative intenda assumere affinché sia decongestionata la statale Tiburtina nel tratto compreso tra l'autostrada del Grande Raccordo Anulare e Tivoli;

se non ritenga inadeguato il sistema viario tiburtino rispetto anche agli insediamenti abitativi ed industriali presenti nel comprensorio;

se non ritenga che la quotidiana situazione di congestionamento dell'arteria comporti, tra l'altro, notevoli diseconomie al comparto produttivo locale. (4-01615)

MESSA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere:

se sia al corrente del motivo per il quale non siano ancora iniziati i lavori di raddoppio dei binari lungo la linea ferroviaria Roma-Avezzano, nel tratto compreso tra Roma e Guidonia Montecelio;

quali iniziative urgenti intenda assumere affinché sia accelerata l'esecuzione di questo indispensabile intervento considerato anche che il transito dei treni su un solo binario pone delle perplessità rispetto alla sicurezza del sistema di trasporto. (4-01616)

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

i numerosi pendolari che da Borgomanero (Novara) debbano raggiungere, utilizzando la ferrovia, il posto di lavoro o l'università sono giunte all'esasperazione;

ai primi di dicembre è nato un comitato spontaneo per dar voce e forza alla protesta;

è quasi impossibile prendere la coincidenza per Milano ed anzi, per precisione, è stato calcolato che quattro volte su cinque la coincidenza viene persa;

come se non bastasse, vi è la più totale mancanza di informazioni;

i ritardi non vengono annunciati, l'ufficio relazioni con il pubblico non accoglie più i reclami ed anzi gli utenti che intendano reclamare vengono trattate con estrema durezza;

gli utenti hanno rilevato che dal 1° settembre al 30 novembre 2001 il treno delle 7,49 è arrivato a Novara una sola volta in orario;

a completare il quadro vi sono gli orari della biglietteria, ogni giorno diversi, che generano ulteriori difficoltà all'utenza —:

se non ritenga opportuno intervenire presso le Ferrovie dello Stato, segnalando la condizione di autentica anarchia nella quale sono costretti a convivere i pendolari che, da Borgomanero, debbano raggiungere, per motivi di lavoro o di studio, i capoluoghi di Novara, Milano, Torino o Vercelli. (4-01618)

CALZOLAIO, GIACCO, ABBONDANZIERI, PAOLA MARIANI e DUCA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la Società Autostrade Spa sta provvedendo a rinnovare la segnaletica autostradale ed è stato ipotizzato di eliminare la dicitura «Macerata» della stazione autostradale A14;

non è mai stato comunicato nulla di ufficiale alle istituzioni pubbliche locali; solo in data 23 novembre 2001, dietro sollecitazione scritta del Sindaco di Macerata è stata ufficializzata la decisione da parte della Società Autostrade Spa, comunicando con lettera che la nuova denominazione della stazione autostradale A14 di «Macerata-Civitanova» sarebbe stata modificata in «Civitanova», omettendo del tutto l'indicazione Macerata;

tale decisione ha suscitato molte perplessità; Macerata rimarrà l'unico capoluogo di provincia privo dell'indicazione

all'uscita autostradale e tanti automobilisti, percorrendo la A14, si troverebbero privi di adeguata segnaletica che permetta di individuare chiaramente l'uscita principale e più veloce per il capoluogo di provincia e, di conseguenza, per tutti i servizi ed uffici pubblici che offre, con danni economici diretti e indiretti ed una ricaduta di immagine non indifferente; è pertanto necessario mantenere l'indicazione «Macerata» all'uscita del casello della A14, eventualmente posposta a quella di Civitanova; e anzi è utile che nella segnaletica emerga la funzione di raccordo di quella uscita con il territorio del Parco Nazionale dei Monti Sibillini e dell'Università di Camerino —:

se condivide il provvedimento notificato dalla Commissione Nazionale di Toponomastica;

come intende sollecitare una rivalutazione delle scelte sulla denominazione delle uscite autostradali, in particolare su quella di Civitanova e Macerata. (4-01620)

MESSA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere quali iniziative urgenti intenda assumere per imporre agli enti ed alle società interessate l'immediata installazione delle reti di protezione lungo i viadotti della rete autostradale le cui carreggiate siano separate. (4-01623)

MANCINI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

i lavori di ammodernamento dell'A3 con l'allargamento delle due carreggiate prevedono l'abbattimento dei vecchi cavalcavia e la sostituzione con altri nuovi;

nel tratto di autostrada ricadente nel comune di Montalto Uffugo sono stati realizzati tre nuovi cavalcavia ubicati in località Scalo, in località Sant'Antonello e in località Taverna;

la realizzazione dei suddetti cavalcavia determina una indubbia pericolosità per gli utenti che li percorrono a causa sia del forte dislivello (località Scalo) sia per la presenza di curve a gomito nelle direttrici di entrata e di uscita (località Sant'Antonello e Taverna) —:

se e quali iniziative intenda adottare per sollecitare i progettisti dell'Anas a ideare e realizzare in tempi rapidi delle vie di accesso più sicure che eliminino fin da subito i gravi pericoli per gli utenti.

(4-01625)

DE LAURENTIIS e SARDELLI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

in più circostanze, nei confronti dell'Ente Nazionale Assistenza al Volo (Enav) sono state rivolte forti critiche per il modo in cui viene gestito e per i metodi molto discutibili con cui vengono affidati incarichi e assegnati i lavori; metodi che sono ora al vaglio della Procura della Repubblica di Milano che intende fare luce anche sui rapporti che intercorrono tra l'Enav ed i suoi fornitori;

la stessa polizia tributaria ha compiuto un sequestro delle schede di alcuni importanti fornitori dell'Ente come: la Marconi Communications, la Marconi Mobile ed alcune aziende genovesi che operano nella telefonia civile fissa e militare mobile. Della Marconi Mobile il dottor Gualano è stato presidente ed amministratore delegato. Le due Società controllano la Ote, ex Finmeccanica, il fornitore storico dei controllori di volo;

la magistratura sta anche esaminando la situazione della Securcomm, la *joint-venture* tra Marconi, Ote e Nokia per la vendita di tecnologia digitale alle forze armate, su cui deve ancora pronunciarsi l'Antitrust.

sempre la magistratura, il 4 ottobre 2001, ha sollevato il problema del generalizzato ricorso dell'Enav alla trattativa privata —:

se corrisponda al vero che l'Enav abbia dato in appalto la costruzione di due

torri mobili per decine di miliardi di lire che, da valutazioni informali, imporrebbero all'Ente un esborso maggiorato di almeno il 30 per cento rispetto al loro costo reale;

se siano reali i sospetti di una conduzione incentrata su logiche ben lontane da quelle economiche sia dei subappalti gestiti dalla Alenia Marconi System per conto dell'Enav sia del piano di investimento, per 60 miliardi, che lo stesso Ente sta portando avanti a Bari.

se sia vero che durante la recente selezione per l'assunzione di seicento unità, per diverse qualifiche siano stati promossi giovani che a dispetto dei requisiti fondamentali richiesti, sono risultati totalmente digiuni della lingua inglese; che gli stessi giovani in seguito hanno partecipato ai corsi di formazione Enav durante i quali i compiti venivano svolti dai membri della commissione di valutazione;

cosa intenda fare il Governo per porre rimedio a questo che a giudizio degli interroganti rappresenta un colossale sperpero di denaro pubblico, per mettere fine una volta per tutte a questo ambiguo modo di gestire gli appalti e le forniture e, se fosse confermato, per chiudere questo assurdo teatrino delle assunzioni e della formazione in un Ente che sebbene sia preposto alla garanzia della sicurezza nel settore dei trasporti aerei, fino ad oggi non ha certo brillato per competenza ed efficacia.

(4-01632)

VENDOLA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro della giustizia, al Ministro dell'interno, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.* — Per sapere — premesso che:

in data 23 marzo 1999 venne presentata al Senato un'interrogazione al Ministro dei trasporti e della navigazione circa un progetto di devastazione dell'are-

nile catanese del tutto privo della prescritta e preventiva valutazione di impatto ambientale;

in data 2 marzo 2000 anche alla Camera il succitato Ministro veniva interrogato circa la incompatibilità dello spedizionario doganale marittimo, Cosimo Indaco, a ricoprire la funzione di Presidente della Autorità portuale di Catania, nonché sulle anomalie di gestione accertate dalla Corte dei conti fino alle «azioni volte a favorire imprese collegate direttamente o indirettamente all'attuale Presidente»;

in data 22 settembre 2000 il senatore Ronchi, chiamato strumentalmente in causa in riferimento al suo operato quando era Ministro dell'ambiente, smentiva una dichiarazione alla stampa della Autorità portuale tendente a dimostrare all'opinione pubblica catanese che nessuna valutazione di impatto ambientale era dovuta per la progettata cementificazione dell'arenile;

in data 6 dicembre 2000 presso il Senato veniva presentata un'ulteriore interrogazione al Ministro vigilante sulla incompatibilità alla carica di Presidente dell'Ente e sulla inutilità delle opere intraprese dallo stesso;

in data 13 febbraio 2001 era presentata un'interrogazione al Ministro vigilante e contestualmente veniva consegnato un dossier alla Commissione Parlamentare Antimafia sulle presunte illegalità stagionali nel porto di Catania;

in data 31 luglio 2001 al Senato era inoltre presentata ai Ministri competenti un'interrogazione sulla «palese illegalità che regna nel porto di Catania»;

in data 5 novembre 2001, infine, si interrogavano per l'ennesima volta i Ministri competenti sugli atti che parevano comprovare la complicità di un funzionario ministeriale che aveva offerto giustificazioni postume ad una grave irregolarità procedurale dell'Ente in questione;

tutti gli atti di sindacato ispettivo summenzionati a tutt'oggi sono rimasti senza risposta —:

quali valutazioni diano i Ministri interrogati dei fatti suddescritti;

quali sarebbero le motivazioni che giustificerebbero gli appalti indetti e condotti in modo irregolare, tesi alla devastazione dell'arenile, senza che vi sia alcuna necessità di ampliamento e senza che vi sia alcuna preventiva valutazione di impatto ambientale;

quali sarebbero le complicità di alcuni funzionari ministeriali che avrebbero occultato ai Ministri interrogati la esistenza dei fatti denunciati da parlamentari, o quali atti ne hanno permesso il silente misconoscimento;

se si intendano attivare i rispettivi poteri al fine di ripristinare la legalità nel porto di Catania ed in particolare se il Ministro vigilante voglia nominare, quale commissario dell'Ente, persona al di fuori degli apparati locali e dalle conseguenti pressioni indebite esercitate sugli organi di Governo. (4-01641)

CIANI. — *A Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

nella *Gazzetta Ufficiale* del 1° agosto 2000, 4ª serie speciale n. 60, l'Istituto di ricerche psicologiche srl, società affidataria, ha svolto per conto dell'Enav, Ente nazionale assistenza al volo una selezione per il reclutamento di personale da inserire in «vari profili professionali nei seguenti profili»:

gruppo A, collaboratori tecnici (parametro economico 300);

gruppo B, collaboratori tecnici (parametro economico 249);

gruppo C, operatori tecnici (parametro economico 180);

gruppo D, collaboratori amministrativi (parametro economico 300);

gruppo E, collaboratori amministrativi (parametro economico 240);

gruppo F, operatori amministrativi (parametro economico 240);

gruppo G, operatori amministrativi (parametro economico 210);

gruppo H, operatori amministrativi (parametro economico 180);

gruppo I, informatici (parametro economico 180);

a quanto risulta, si sono svolte già sia le prove scritte che le orali —:

se si intenda procedere ancora nell'assunzione dei vincitori e in che numero esso intenda procedere parametro per parametro;

se non si intenda compiere un atto di correttezza nei confronti dei giovani in attesa di risultato, comunicando agli stessi il risultato conseguito e le possibilità di assunzione se siano già state compiute alcune assunzioni ed in base a quale principio;

se non si ritenga opportuno che l'Ente comunichi le classifiche dei vincitori o degli idonei e soprattutto il numero degli assumendi rimasto finora sconosciuto.

(4-01647)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta orale:

MAGGI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

la legge per l'elezione diretta del sindaco del 1993 decise di porre un limite di immediata rieleggibilità per i sindaci e i presidenti delle province che avessero ricoperto due mandati consecutivi;

successivamente venne posto un correttivo con la legge 30 aprile 1999, n. 120, che consentiva un terzo mandato qualora uno dei due precedenti avesse avuto du-

rata inferiore a due anni, sei mesi e un giorno, per causa diversa dalle dimissioni volontarie;

la predetta formulazione fu adottata non solo *pro futuro*, ma anche per le situazioni precedenti (ed a queste ipotesi la nuova norma si sarebbe applicata ancora per molto tempo): eppure la durata dei mandati, in precedenza, era stata di 4 anni, mentre solo a partire dal 1999 — in virtù della stessa legge n. 120 — i mandati di sindaco e presidente di provincia erano stati elevati a 5 anni di durata;

della confusione parve edotto lo stesso relatore Villone, che dichiarò nella seduta del 16 marzo 1999 dell'Assemblea del Senato (in sede di esame del disegno di legge che avrebbe poi dato luogo alla legge n. 120 del 1999) che il testo prendeva « in considerazione un'ipotesi minore, per così dire, cioè non rompe il principio dei due mandati, ma lo corregge per il caso in cui — che si verifica frequentemente — nell'ambito dei due mandati ce ne sia stato uno molto breve per un qualsiasi motivo diverso dalle dimissioni volontarie. Possiamo parlare di incidente di percorso, per definirlo in modo sintetico. In questo caso, si riconosce la possibilità del terzo mandato, sempre che uno dei due mandati precedenti abbia avuto una durata inferiore alla metà del mandato stesso (i due anni, sei mesi e un giorno che ovviamente sono riferiti alla durata di cinque anni che si prospetta nel provvedimento) »;

il tenore letterale della modifica, quindi, non rende appieno l'intenzione del legislatore, che era quello di considerare sufficiente, ai fini della possibilità di un terzo mandato, che uno dei primi due fosse durato meno della metà della durata fissata dalla legge vigente al momento del suo svolgimento. La disposizione — poi consacrata nell'articolo 51 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, al comma 3 — fece invece riferimento al solo caso della carica di cinque anni introdotta dalla legge, dimezzandola ai fini del conteggio del mandato da considerare per il terzo rinnovo, ignorando che vi erano — ed anzi,