

provvedimenti urgenti intendano adottare per porre fine a questa grave situazione.
(4-07886)

SARDELLI, FLORESTA, NICOTRA, PITTELLI, SPINA DIANA, LAZZARI, AMORUSO, DANIELE GALLI, COSENTINO, DELL'ANNA e FALLICA. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

risulta all'interrogante che da alcuni mesi il giudice Michele Emiliano della DIA di Bari presenza a convegni e pubbliche manifestazioni come aspirante candidato a Sindaco di Bari per le prossime elezioni amministrative della primavera 2004;

recentemente il giudice Emiliano ha incontrato, per una riflessione politica informale, l'onorevole D'Alema, già Presidente del Consiglio al tempo della missione « Arcobaleno » dell'esercito italiano in Albania; missione sulla quale ha concluso l'indagine giudiziaria lo stesso dottor Emiliano;

ci si chiede in quale veste il giudice Emiliano abbia presenziato alle numerosissime manifestazioni pubbliche degli ultimi mesi. Solo da alcuni giorni il magistrato è in ferie: ci si chiede, dunque, se la sua presenza fosse dovuta ad attività investigativa o era di tipo istituzionale a finalità politiche;

sarebbe impropria una sovrapposizione fra il ruolo giudiziario e le finalità politiche perseguite dal giudice Emiliano con grave nocumento alla serietà del lavoro svolto dalla stragrande maggioranza dei magistrati;

ci si chiede se il giudice Emiliano non abbia presenziato alle pubbliche manifestazioni durante le ore di lavoro;

si ravvisa l'esigenza di fugare ogni dubbio sulla correttezza del comportamento del giudice Emiliano —:

se non ritenga di dover verificare se ricorrano gli estremi per l'esercizio dell'azione disciplinare.
(4-07895)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interpellanza urgente
(ex articolo 138-bis del regolamento):

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per sapere — premesso che:

l'ENAV da oltre un decennio ha installato sull'aeroporto di Punta Raisi un dispositivo per la rilevazione di un particolare e pericolosissimo fenomeno meteorologico legato alla variazione improvvisa e inaspettata del vento a bassissima quota, meglio conosciuto come fenomeno di *wind shear*, protagonista di gravi incidenti aerei che nel mondo hanno provocato, purtroppo, numerose vittime;

il giorno 27 settembre del 1989 l'aeroporto di Palermo ha rischiato una terribile disgrazia, per fortuna conclusasi senza vittime, per l'incidente occorso ad un MD 80 dell'Alitalia che, apprestandosi a decollare, veniva invece sbattuto di nuovo sulla pista di decollo per l'improvvisa e inaspettata comparsa di *wind shear*;

già la Commissione di Monitoraggio Sicurezza Operativa Aeroportuale istituita con decreto ministeriale 30-T 1° marzo del 1999 aveva denunciato, senza mezzi termini, la pericolosità dell'aeroporto di Palermo Punta Raisi dovuta alla mancanza di un impianto di rilevazione del *wind shear*, richiamandone la particolare rilevanza ai fini della sicurezza dei voli;

a seguito del rapporto della Commissione, ENAV di punto in bianco rendeva operativo l'impianto sperimentale installato, per disattivarlo poi quasi immediatamente per la completa inaffidabilità dei dati che forniva, tanto da costringere le associazioni professionali dei piloti e dei controllori di volo a denunciare pubblicamente lo stato di fatto e richiedere una verifica da parte di ENAC;

il 7 aprile del 2001 un Boeing 737 proveniente da Lione, durante l'avvicinamento all'aeroporto di Palermo, subendo l'avaria di parte dei comandi di volo, richiedeva di usare la pista più lunga per l'atterraggio, ma essendo stato informato della presenza di *wind shear*, poi rivelatosi infondata, era costretto ad atterrare su quella più corta dove, fortuna e perizia dell'equipaggio, consentivano all'aereo di non uscire fuori pista;

il 24 novembre 2002 il volo Air Europe Linate-Palermo delle ore 20 a seguito di violente folate di scirocco che hanno generato il *wind shear*, ha perso repentinamente quota per ben due volte e solo la grande perizia del pilota ha consentito un atterraggio senza danni a passeggeri e cose;

già dal febbraio 2001 le associazioni professionali dei controllori di volo avevano ritenuto totalmente inaffidabile sin dai primi minuti di operatività l'impianto precipitosamente messo in funzione a seguito della denuncia della Commissione di Sicurezza Operativa Aeroportuale anzidetta;

a seguito delle ispezioni effettuate a più riprese da ENAC fin dal 2001, la mancata presenza di un idoneo sistema di rilevazione del *wind shear* sull'aeroporto è stata ritenuta pericolosa e critica ai fini della sicurezza, tanto che con numerosi richiami ed un nutrito carteggio da parte del Dipartimento Sicurezza dell'ENAC, è stato sollecitato ad ENAV un provvedimento urgente;

per le peculiarità proprie dell'aeroporto, che ne individuano tratti orografici specifici, e per molti versi singolari, ENAV aveva deciso di condurre nel 2002 un'ulteriore *test bed* sull'aeroporto mediante l'utilizzazione di tecnologie molto più avanzate e già sperimentate con successo in altri aeroporti del mondo, per poi inspiegabilmente cancellare il progetto mantenendo l'attuale pericolosità dell'aeroporto e non tenendo conto di quanto sollecitato da ENAC per la risoluzione della criticità;

la società GESAP, gestore dell'aeroporto di Palermo Punta Raisi, risultati vani i tentativi e i solleciti ad ENAV per l'installazione di un sistema di rilevazione di *wind shear* sull'aeroporto, al fine comunque di aumentare il livello di sicurezza dell'aeroporto, e per risolvere la criticità rappresentata da ENAC attraverso le sue ispezioni, ha fin dal 2001 richiesto ad ENAC l'autorizzazione ad installare impianti composti di rilevazione già sperimentati con successo in altri aeroporti del mondo e dei quali esiste ampia certezza nell'affidabilità dei dati forniti, autorizzazione che ENAC non ha mai rilasciato benché al contempo abbia sollecitato la risoluzione della criticità evidenziata dai suoi *team* ispettivi;

molto più recentemente GESAP, benché abbia nuovamente ribadito ad ENAC la richiesta di autorizzazione ad installare un sistema affidabile per la fornitura ai piloti di informazioni essenziali, ad oggi non ha ricevuto alcuna autorizzazione a farlo e l'aeroporto rimane senza un ausilio indispensabile alla sicurezza dei voli, predisposto per garantire l'incolumità dei viaggiatori, in dispregio del fatto che da altre venti anni, numerose commissioni e ispezioni ne hanno ribadito l'assoluta ed urgente necessità;

nei giorni scorsi l'aeroporto di Palermo Punta Raisi è stato oggetto di condizioni temporalesche che connesse alla singolare orografia dell'aeroporto, hanno messo i velivoli nella condizione di operare senza alcuna informazione preventiva sullo stato del *wind shear* e che l'approssimarsi della stagione invernale non potrà che aumentare la probabilità di comparsa del fenomeno —:

se il Ministro non intenda disporre una commissione di inchiesta per accertare le ragioni per le quali ENAC ha negato fino ad oggi a GESAP l'autorizzazione ad installare sull'aeroporto impianti di rilevazione del *wind shear*, evidenziando però al contempo e contraddittoriamente, la pericolosità dello scalo dovuta proprio alla mancanza dell'impianto di rilevazione;

che cosa intenda fare il Ministro per porre fine ad una sperimentazione oramai inutile che ENAV conduce da oltre venti anni senza alcun successo e stabilire che l'aeroporto, teatro di terribili disgrazie nel passato, possa finalmente raggiungere il livello di sicurezza che gli compete per garantire ai cittadini la sicurezza di uno dei maggiori scali aeroportuali europei.

(2-00956) « Fallica, Mormino, Baiamonte, Amato, Stagno d'Alcontres, Grimaldi, Palumbo, Giudice, Gazzara, Germanà, Sardelli, Lazzari, Paoletti Tangheroni, Tarantino, Cossiga, Romoli, Saro, Lenna, Muratori, Fontana, Milanese, Arnoldi, Casero, Di Teodoro, Blasi, Verro, Zanettin, Palma, Saponara, Bertolini, Perlini ».

Interpellanza:

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per sapere — premesso che:

vi sono continui disservizi e disagi causati ai viaggiatori dai guasti che oramai con cadenza settimanale e comunque sempre più spesso, coinvolgono treni *Eurostar* considerati il « fiore all'occhiello » del trasporto ferroviario italiano: ritardi che superano i 60 minuti annunciati con lentezza esasperante che risultano incomprendibili ai viaggiatori sia per il loro perpetuarsi sia per la scarsa informazione;

il rimedio a tutto ciò non può essere considerato il mero recupero peraltro parziale del biglietto in quanto a causa di ciò per gli utenti del servizio vengono meno tutta una serie di impegni non sempre recuperabili;

il presentatore, pur rendendosi conto della obsolescenza della rete ferroviaria italiana che richiede una serie di interventi anche strutturali di lunga durata per porre rimedio alla situazione descritta —

quali iniziative di propria competenza ed eventuali soluzioni intenda adottare per porre rimedio, almeno in parte, ad una situazione non più accettabile e di chiarire le cause di questi continui disservizi tecnici che rischiano di danneggiare anche l'immagine del più prestigioso treno d'Italia.

(2-00955)

« Garagnani ».

Interrogazione a risposta in Commissione:

CIALENTE, CRISCI, BORRELLI, MARIOTTI, LOLLI, ANGIONI, LEONI, BATTAGLIA, RUGGHIA, DI SERIO D'ANTONA, TOCCI, SCIACCA, TIDEI, BETTINI, PISA, COLUCCINI, AMICI, PAOLA MARIANI, GIACCO, GALEAZZI, GASPERONI, ABBONDANZIERI, STRAMACCIONI, AGOSTINI, GIULIETTI e MANTINI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il CIPE con propria delibera del 28 marzo 1985, inserì, nell'ambito del piano decennale dell'Anas per la regione Abruzzo, prima fascia di interventi, la realizzazione del tronco L'Aquila — Amatrice per un complessivo importo di 65 miliardi di lire;

nello stesso anno 1985 venne altresì aperto al traffico, il primo lotto della menzionata strada, dall'innesto della ex strada statale 80 fino a dopo l'abitato di Pizzoli;

con deliberazione n. 6445/C del 29 novembre 1993, la giunta regionale d'Abruzzo approvò il piano decennale di grande comunicazione — 4° stralcio 1994/96 proposta di priorità — tra le cui opere era ricompreso anche il 2° lotto della strada statale 260 da Pizzoli fino a Cagnano Amiterno con una previsione di spesa di 25 miliardi di lire i cui lavori sono stati appaltati nel 1997 e, dopo una disputa giudiziaria tra ditte concorrenti, sono tutt'ora in fase avanzata di esecuzione;

con atto deliberativo 218/C del 30 gennaio 1995, la giunta regionale ribadì l'opportunità del piano decennale confermando, l'inclusione nello stesso, della strada in questione;

la realizzazione di quest'opera è di importanza strategica per il territorio dell'intera provincia dell'Aquila, poiché essa, con le SS 80, SS 17, SS 153, SS 5 e poi ancora SS 17 fino al confine regionale, si configura come un'unica ininterrotta arteria che collega tutti i parchi della regione Abruzzo, (Gran Sasso e Monti della Laga, Maiella - Morrone, Parco Nazionale d'Abruzzo LM) tanto da aver assunto la denominazione, nel QRR (Quadro di Riferimento Regionale) e nel PTP (Piano Territoriale Provinciale) della Provincia di L'Aquila, di Strada dei Parchi;

l'importanza strategica infrastrutture - beni ambientali si trova ribadita nell'atto amministrativo n. 962 del 1993, della seconda commissione consiliare permanente della regione Abruzzo, per la quale: «in considerazione della grande importanza che nella Regione vengono ad assumere i parchi nazionali e regionali quali occasioni per attivare lo sviluppo nelle zone interne dell'Abruzzo viene individuata una categoria di opere denominate interventi urgenti per il miglioramento dell'accessibilità alle aree ad alta valenza turistico-ambientale a cui viene data appropriata priorità »;

con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 21 febbraio 2000, attuativo del decreto legislativo n. 112 del 1998, la strada statale 260 e la strada statale 80 sono state individuate e trasferite nella rete stradale regionale per effetto di quanto disposto dall'articolo 1 - comma 2 - della legge 15 marzo 1997 n. 59;

con deliberazione 21 dicembre 2001 n. 121, il CIPE, in attuazione del primo programma della legge 443/2001 (legge obiettivo), ha ricompreso, nell'allegato 2, tra gli interventi strategici di interesse nazionale, anche la strada L'Aquila -

Amatrice - Montereale - L'Aquila - Navelli;

pertanto vengono meno le disposizioni dell'articolo 1 - comma 2 - della legge 15 marzo 1997, n. 59 e si applicano quelle del comma 4 (lettera b) dell'articolo 1 della stessa legge dove: «sono inoltre esclusi dall'applicazione dei commi 1 e 2 i compiti strettamente preordinati alla programmazione, progettazione, esecuzione e manutenzione di grandi reti infrastrutturali dichiarate di interesse nazionale con legge statale ovvero, previa intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano;

nazionale con legge statale ovvero, previa intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni, le Province autonome di Trento e di Bolzano;

le strade statali 260 e 80 (parte) collegano due regioni e fanno parte di un più ampio progetto per collegare la regione Umbria (Norcia - Spoleto - Foligno - Perugia), la regione Lazio (Amatrice) alla regione Abruzzo abbracciando la Provincia di L'Aquila dal suo estremo nord (Alta Valle dell'Aterno) al suo estremo sud (Alto Sangro);

infatti per questa sua strategicità infrastrutturale di strada dei parchi (che porta a ricomprendere anche il Parco Nazionale dei Monti Sibillini) si configura essere il cardine di APE (Appennino Parco d'Europa) di cui la regione Abruzzo è la coordinatrice -:

quali siano i motivi perché ancora non si proceda al reinserimento nella rete autostradale e stradale di interesse nazionale anche della *ex* strada statale 260 e *ex* strada statale 80 Parte (dall'innesto con la strada statale 260 fino alla città di L'Aquila) per effetto di quanto disposto dalle leggi n. 443 del 2001, (delibera CIPE 121 del 21 dicembre 2001) e 59 del 1997. (5-02529)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

la società Enav spa, con nota del 10 ottobre 2003, ha indetto una gara di appalto per l'affidamento del servizio di vigilanza della postazione radar in Masseria Origini (Taranto);

come criterio di aggiudicazione dell'appalto l'ente ha indicato quello dell'offerta economicamente più vantaggiosa secondo alcuni elementi, tra i quali quello più rilevante è relativo alla « capacità operativa »;

per « capacità operativa » viene inteso il numero del personale dipendente; i corsi sostenuti da detto personale; il numero delle sale operative; il numero delle pattuglie di pronto intervento; i ponti radio disponibili ed il numero delle frequenze radio; le autorizzazioni a svolgere servizio cinofilo con l'indicazione del numero delle unità cinofile possedute; l'elenco dei principali servizi simili svolti nell'ultimo triennio;

in questo modo, ai fini dell'aggiudicazione dell'appalto, diviene estremamente rilevante non l'elemento del prezzo e della proposta tecnica ma la « grandezza » dell'istituto di vigilanza che presenta l'offerta, e cioè l'istituto che ha più personale, più mezzi e... più unità cinofile;

in definitiva, a prescindere dal prezzo e dal progetto tecnico, il concorrente che ha più mezzi e personale si preconstituisce una posizione di indubbio vantaggio, anche se quel personale e quei mezzi non verranno utilizzati nel servizio oggetto di gara;

la scelta dell'Enav è estremamente grave, perché la giurisprudenza non ha mancato di censurare l'operato di altri enti pubblici che per il servizio di vigilanza avevano adottato bandi che, come quello dell'Enav, hanno dato rilevanza, anche se non esclusiva, alla capacità operativa;

il giudice amministrativo ha già più volte dichiarato la illegittimità di un tale elemento come criterio di aggiudicazione, avendo ad oggetto circostanze che possono valere come condizioni di ammissione alle gare, ma non come elementi di scelta dell'appaltatore (per tutte Tar Lecce, sentenza 3346/01; n. 5042/01; n. 343/03);

un tale meccanismo di selezione dell'appaltatore finisce per consentire ai grossi istituti di vigilanza di vincere le gare di appalto con grave pregiudizio per una tale concorrenza —:

se non intenda verificare tale anomala situazione, e far conoscere quali iniziative intenda prendere per consentire una effettiva concorrenza basata sul prezzo e sulla qualità del progetto, senza che le dimensioni dell'offerta finiscano per avere peso nella scelta dell'appaltatore di un pubblico servizio. (4-07867)

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

se non ritenga oltremodo penalizzante l'ipotizzata introduzione del pedaggio sull'autostrada del grande raccordo anulare;

se non ritenga che tale provvedimento, prospettato dall'Anas, andrà a colpire soprattutto i residenti nei comuni della provincia romana;

se non ritenga il pedaggiamento del Gra un ulteriore balzello a carico dei cittadini;

se non ritenga che lo stesso comporterà, inevitabilmente costi aggiuntivi per l'intero sistema economico e produttivo laziale;

se non ritenga opportuno intervenire nei confronti dell'Anas per evitare l'applicazione di qualsiasi forma, futura, di pagamento per l'utilizzo dell'autostrada;

se non ritenga opportuno che iniziative che abbiano una notevole ricaduta sociale ed economica, prima di essere

pubblicizzate, debbano essere oggetto di confronto con la regione e l'amministrazione provinciale;

se non ritenga l'introduzione del *ticket* un fattore negativo per lo sviluppo dell'*hinterland* romano. (4-07870)

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

l'istituzione del cosiddetto « doppio registro marittimo », prevista dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, (« Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, recante disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione »), ovvero della possibilità per gli armatori di firmare contratti differenziati con i marittimi a seconda dei rispettivi paesi d'origine, ha favorito in questi ultimi anni l'imbarco di personale straniero a basso costo ma senza alcuna qualificazione professionale, rappresentando un passo indietro sul tema della sicurezza dei trasporti via mare, oltreché sul fronte delle relazioni industriali;

in particolare, l'articolo 2 (« Comando ed equipaggio delle navi iscritte nel registro ») della legge di conversione del decreto già in passato aveva suscitato forti preoccupazioni in merito alla possibilità che gli armatori si rivolgessero, per la composizione degli equipaggi, a personale extracomunitario, timori che si sono rivelati fondati nonostante le dichiarazioni dei rappresentanti Confitarma in base alle quali gli armatori non avrebbero rinunciato a imbarcare marittimi italiani;

ragioni di pressione fiscale e di regolamentazione dell'equipaggio hanno inoltre determinato negli anni scorsi una fuga di gran parte della flotta dall'Italia a paesi con bandiera ombra (come Panama, Liberia, Bermude, e Cipro) provocando un impoverimento della nostra economia anche a causa della concorrenza straniera;

la costituzione del doppio registro se da una parte ha favorito il rientro di compagnie italiane emigrate all'estero dall'altra non ha consentito — a cinque anni dalla sua entrata in vigore — di mantenere l'occupazione dei marittimi italiani; infatti, rispetto al 1997, il movimento d'imbarco degli extracomunitari registrati presso le capitanerie di porto è quasi triplicato;

sempre per quanto riguarda il personale navigante occorre registrare che gli armatori — pur usufruendo degli sgravi contributivi previsti dalla « legge Burlando » — ancora oggi non sembrano interessati all'utilizzo dei marittimi italiani a bordo delle navi preferendo invece il personale extracomunitario, spesso non regolare;

tale situazione rischia di condurre nel prossimo futuro ad uno scenario nel quale — in assenza di mirati interventi — i marittimi, soprattutto quelli provenienti dalle regioni del Mezzogiorno, non avranno alcuna possibilità di lavoro;

alla luce di quanto premesso, l'interrogante sottolinea la necessità di salvaguardare, in termini occupazionali, i diritti dei cittadini del nostro Paese, a fronte di qualsiasi provvedimento sia di natura legislativa che amministrativa diretto a consentire l'utilizzo di personale extracomunitario sulle navi —:

se non ritenga opportuno trovare una adeguata soluzione al problema, tendente ad evitare una evidente discriminazione del personale marittimo italiano a vantaggio di quello straniero imbarcato su navi iscritte nel registro italiano o su navi di bandiera estera — iscritte nel registro internazionale — ma la cui proprietà è in qualche modo radicata sul territorio nazionale. (4-07871)

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

in data 28 ottobre 2003 nella stazione Tiburtina di Roma, il *tapis roulant* al

servizio dei binari 24 e 25 ha subito un guasto che ha determinato una intercapedine tra la sua parte scorrevole e la sua parte fissa, nella quale sono scivolato due persone. Una di queste è deceduta, l'altra ha riportato gravi ferite;

la sicurezza nelle stazioni, così come la sicurezza nel trasporto ferroviario, deve necessariamente rivestire un ruolo prioritario nelle politiche d'investimento delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato, e che tali politiche, tra le quali anche la manutenzione delle infrastrutture, non possono sottostare a logiche di tipo aziendalistico —;

quali atti abbia intrapreso o intenda intraprendere per verificare lo stato di sicurezza delle stazioni e della rete ferroviaria italiana nonché per prevenire il verificarsi di gravi incidenti e garantire una erogazione efficace e sicura di servizi ferroviari. (4-07880)

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

l'interrogante è venuto a conoscenza della petizione che alcuni cittadini di Anzio, abitanti lungo la tratta ferroviaria « Lavinio-Anzio », hanno inviato ai diversi livelli istituzionali (Regione, Comune di Anzio, RM H), nonché alla Procura della Repubblica, per denunciare una situazione definita nella petizione « invivibile » a fronte dei nuovi materiali utilizzati nelle massicciate e nei binari dalle RFI Spa (FS Spa);

tale stato di cose provocherebbe non soltanto danni all'interno delle abitazioni, oltre che a rumori assordanti durante il percorso dei treni —;

quali provvedimenti le Ferrovie dello Stato Spa intendano adottare al fine di rimuovere le disfunzioni esposte degli abitanti nella zona limitrofa alla tratta ferroviaria « Lavinio-Anzio ». (4-07891)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta orale:

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

il 28 ottobre 2003 davanti ai cancelli di Palazzo Nuovo a Torino alcuni giovani del FUAN-Azione Universitaria, erano intenti ad effettuare un volantinaggio, volto all'introduzione del tricolore nelle sedi universitarie nella giornata del 4 novembre;

dopo una contestazione del volantinaggio da parte di alcuni giovani di sinistra, i giovani di destra sono stati inseguiti e aggrediti da un gruppo di *squatter*;

due giovani di destra sono rimasti leggermente contusi —;

quali iniziative a tutela dell'ordine pubblico si intendano adottare al fine di assicurare ai giovani aderenti al FUAN-Azione Universitaria la possibilità di manifestare liberamente i propri convincimenti politici. (3-02816)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

diverse Amministrazioni locali hanno designato alcuni consiglieri quali componenti dei consigli di amministrazione di società da esse costituite;

risulta evidente la confusione tra controllore e controllato e di conseguenza la incompatibilità tra la carica elettiva e la rappresentanza nei consigli di amministrazione delle società suddette;

l'articolo n. 78 del decreto legislativo n. 267 del 2000 sancisce, infatti, il divieto per gli eletti di ricoprire incarichi ed anche di assumere consulenze presso