

quali iniziative normative intenda adottare per eliminare l'enorme arretrato di cause presso le varie sedi di Tribunale del nostro Paese, che rischiano di far sprofondare l'intero sistema giudiziario in una pericolosa paralisi, che metterebbe in crisi molte delle garanzie previste dalla nostra Carta Costituzionale in materia giurisdizionale. (4-07168)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

il deficit infrastrutturale e viabilistico è causa di gran parte delle difficoltà che caratterizzano l'economia di alcune aree del nord del Paese;

da lungo tempo la Valle Camonica e il Sebino sono in attesa dell'ultimazione dei lavori relativi alla strada statale 510 del Sebino orientale e alla strada statale 42 del Tonale e della Mendola;

nel corso di una visita in Val Camonica, il 1° giugno 2002, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti aveva annunciato che entro l'estate 2003 i lavori relativi alla strada statale 510 sarebbero stati ultimati;

in realtà i suddetti lavori non sono terminati e ora si afferma che il nuovo termine coincide con il Natale dell'anno in corso;

sulla strada statale 42 i lavori sono fermi al 5° e 6° lotto (tratto Capodiponte-Berzo Demo), causa la rescissione del contratto con le imprese affidatarie dell'appalto;

sempre a proposito della strada statale 42 si preannuncia un appalto di oltre 220 milioni di euro, che dovrebbe essere bandito entro la fine del 2003, per la

realizzazione di un tratto che comprende i lotti 4°, 5°, 6° e 6°bis (da Capodiponte a Malonno) —:

se il Ministro sia in grado di confermare che i lavori sulla strada statale 510 termineranno effettivamente per il Natale dell'anno in corso, quale sia l'importo delle necessarie opere di finitura e completamento e quale sarà la sorte degli svincoli stralciati dal progetto originario;

se, oltre alla rescissione del contratto, siano state adottate penalità per le imprese responsabili del blocco dei lavori sulla strada statale 42, anche in considerazione del fatto che, secondo esposti di fonte sindacale, si sarebbero riscontrate gravi irregolarità nell'esecuzione dei lavori;

se nel bilancio dell'Anas sia previsto uno stanziamento di spesa di 220 milioni di euro per la strada statale 42 e, in caso positivo, come si sia potuta determinare tale cifra dal momento che, ad oggi, non è stata realizzata la riprogettazione per i lotti 4°, 5°, 6°, e 6°bis;

quali fondi siano stati stanziati per la riprogettazione dei suddetti lotti e quale sia il termine previsto per aggiudicare l'appalto. (5-02305)

Interrogazioni a risposta scritta:

REALACCI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

con una precedente interrogazione l'interrogante segnalava ai Ministri in indirizzo per chiederne i dovuti provvedimenti l'assai anomala situazione relativa agli iter delle demolizioni presso il comune di Licata (Agrigento);

il comune di Licata aveva appaltato a tale ditta Porcasi 68 demolizioni di edifici abusivi in area vincolata;

la ditta Porcasi a seguito di evidenti minacce aveva abbandonato l'appalto. Quindi nell'ottobre del 2001 era intervenuto il prefetto protempore di Agrigento

dottor Lo Mastro, che aveva incaricato tale ditta Scirè Scappuzzo di Agrigento di effettuare detti lavori, stipulando all'uopo contratto con il comune di Licata;

si dava inizio alle demolizioni abbattendo cinque edifici abusivi;

ciò avvenuto, in coincidenza al trasferimento del prefetto Lo Mastro, le demolizioni venivano sospese e da allora ad oggi, pur essendo trascorsi ben venti mesi le demolizioni inspiegabilmente non sono riprese;

da ultimo con nota in data 10 aprile 2003 protocollo n. 13062 il comune di Licata scriveva alla prefettura di Agrigento attribuendo alla medesima la competenza al proseguimento delle demolizioni, e richiamando a sostegno di questa competenza prefettizia la nota del Ministero delle infrastrutture protocollo n. AB/4A/02/518 del 18 luglio 2002;

questo palleggiamento di competenze in ordine alle demolizioni, malgrado il contratto debitamente firmato, e la ditta disponibile ad effettuare i lavori, costituisce ad avviso dell'interrogante pubblica dimostrazione della non volontà delle istituzioni di reprimere seriamente l'abusivismo edilizio;

il caso ormai clamoroso della mancata esecuzione delle demolizioni a Licata, malgrado appunto il completamento di ogni *iter*, la disponibilità di fondi, l'esistenza di un contratto e la volontà dell'impresa di rispettarlo, ha fornito pubblico e forte incentivo ad ulteriori edificazioni abusive nella provincia di Agrigento, con le punte massime raggiunte nel territorio del comune di Palma di Montechiaro confinante con Licata;

il palleggiamento di competenze tra comune e prefettura che si protrae ormai da venti mesi appare peraltro facilmente risolvibile mediante il celere strumento della conferenza dei servizi che potrebbe essere agevolmente convocata dal prefetto di Agrigento —

se non ritengano abnorme il palleggiamento in questione di competenze tra comune e prefettura di Agrigento che da venti mesi blocca le demolizioni delle costruzioni abusive nel comune di Licata;

se non si ritiene di fornire da parte del Governo indicazioni puntuali al prefetto di Agrigento finalizzate al superamento della situazione su evidenziata realizzando quindi un'attività collaborativa tra comune e prefettura finalizzata all'esecuzione delle procedure di demolizione in questione;

quali siano le ragioni che hanno portato al trasferimento del prefetto di Agrigento Lo Mastro, ad altro incarico alla fine dell'anno 2001. (4-07166)

JANNONE. — *Al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la viabilità bergamasca versa in uno stato di crisi di particolare gravità a causa di strutture varie inadeguate ed obsolete che sono motivo di sinistri, di perdite di vite umane, di un elevato numero di feriti oltre che di un costante calo della qualità della vita dei cittadini;

l'inadeguatezza della rete viaria è causa di una evidente perdita di efficienza per le imprese produttive e di costi aggiuntivi che gravano sul sistema economico locale e nazionale;

il Prefetto di Bergamo, con nota del 17 luglio 2003, ha evidenziato le questioni, in materia di viabilità, di seguito esposte;

la popolazione bergamasca segue da tempo con apprensione la sorte di alcune importanti infrastrutture stradali che, sia per la complessità delle singole opere, che per le difficoltà nell'assegnazione dei lavori, che ancora per la lievitazione dei costi nelle more intervenute, non hanno ancora raggiunto l'agognata conclusione;

il completamento dell'Asse Interurbano, nel tratto Ponte S. Pietro-Mapello, dopo annose vicende giudiziarie successive

all'aggiudicazione dell'appalto, con la consegna all'A.T.I. Beton-Villa, prosegue con esasperante ed inspiegabile lentezza;

l'ex strada statale nr. 470 della Valle-Brembana, tronco Bergamo-Piazza Brembana registra (per l'espletamento di talune procedure espropriative e per la rilevata opportunità di predisporre una perizia di variante tecnica) la sospensione dei lavori di esecuzione del preforo esplorativo per la costruzione della variante all'abitato di Zogno;

ritardi imprevisti stanno poi caratterizzando la realizzazione degli impianti di ventilazione e di illuminazione delle gallerie sulla diramazione Seriate-Nembro-Cene dell'ex S.S. 671 della Valle Seriana, mentre sembra ferma la progettazione per il primo lotto del nuovo tracciato della Statale 42, peraltro inserito nella più recente programmazione dell'ANAS —

quali misure siano allo studio per risolvere le questioni su esposte, anche tramite la sensibilizzazione, per quanto di competenza, dell'ANAS. (4-07173)

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

a Lugo di Romagna esiste una delle più importanti scuole di volo per piloti di elicottero — la « Scuola nazionale elicotteri Guido Baracca » — fondata dall'AECI nel 1981; che tra l'Aero club di Lugo e l'Aero club Italia esiste una convenzione (deliberata da Aeroclub Italia il 26 luglio 2002 e sottoscritta da Aero club di Lugo in data 20 novembre 2002) che disciplina l'esercizio della « Scuola nazionale elicotteri Guido Baracca » di Lugo di Romagna con validità fino al 31 dicembre 2004;

si è appreso che l'architetto Giuseppe Leoni, commissario straordinario dell'Aeroclub Italia, con un atto unilaterale d'imperio avrebbe chiuso la scuola di volo elicotteristi di Lugo di Romagna, arrestando l'attività formativa già avviata e

non consentendo così agli studenti di portare a compimento il proprio corso di apprendimento in questa sede;

non sono, chiare e comprensibili le motivazioni che hanno portato a privare Lugo di Romagna di una scuola che da oltre 20 anni svolge la sua attività, primeggiando in Italia per serietà professionale, per l'alto profitto raggiunto come scuola di formazione e distinguendosi per l'economicità della sua gestione poiché la scuola non usufruisce di alcun contributo;

in quasi vent'anni di attività la Scuola nazionale elicotteri ha formato centinaia di piloti ed è frequentata da giovani che arrivano da tutt'Italia e che trovano presso l'Aeroclub di Lugo strutture e mezzi all'avanguardia;

dalla sua costituzione ad oggi nessun rilievo è mai stato mosso alla gestione locale della Scuola nazionale elicotteri e ciò anche in conseguenza delle ispezioni più volte disposte dall'Aeroclub d'Italia;

l'Aero Club di Lugo, intitolato alla M.O.V.M. Francesco Baracca, fondato nel 1958 conta oggi 340 soci provenienti da tutt'Italia, e sono impiegati nella struttura 2 segretarie, 6 meccanici altamente specializzati, 13 istruttori di volo, 1 caposervizio tecnico, 1 *quality manager* e che attualmente per l'altissima specializzazione dimostrata è stato recentemente ottenuto dall'ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile) l'F.T.O. (*Flight Training Organization*), per cui la scuola di volo è certificata a normativa europea;

la chiusura della scuola elicotteri è avvenuta nonostante sia in atto un corso volo al quale partecipano venti giovani provenienti da tutta Italia che sopportano gravi oneri economici per potersi iscrivere, e che alle loro richieste di chiarimento è stato formalmente risposto che il corso verrà ripreso a settembre 2003 presso l'Aeroclub di Milano-Bresso —

se sia a conoscenza dello spiacevole accaduto e quali urgenti iniziative intende mettere in campo per evitare che scelte politiche non corrette possano penalizzare

la storica « Scuola nazionale elicotteri Guido Baracca », che rappresenta un centro culturale e formativo di eccellenza (con anche importanti funzioni di protezione civile), e le importanti opportunità di formazione non solo di Lugo di Romagna ma dell'intera regione. (4-07178)

CALZOLAIO, ABBONDANZIERI, DUCA, GIACCO e PAOLA MARIANI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'economia e delle finanze, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.* — Per sapere — premesso che:

nell'elenco delle opere infrastrutturali strategiche, di cui alla delibera CIPE n. 121 del 21 novembre 2001, è incluso il progetto « Asse viario Marche, Umbria e Quadrilatero di Penetrazione Interna » (« Quadrilatero »);

il progetto « Quadrilatero », secondo lo studio pilota e la relazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, rappresenta un intervento integrato tramite cui si intende completare e adeguare la strada statale n. 77 sull'asse Foligno-Civitanova Marche, oltre che realizzare una serie di interventi viari e di allacci idonei a portare la viabilità delle aree interne delle regioni interessate a livello di rete, aumentandone l'accessibilità a est ed a ovest e rendendo possibile la saldatura tra la costa adriatica e quella tirrenica;

la delibera del CIPE del 31 ottobre 2002 indica un costo complessivo dell'infrastruttura pari a 1.807,599 milioni di euro;

la delibera del CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001, nell'individuare le opere strategiche, prevede per il progetto « Il Quadrilatero » una disponibilità di risorse pubbliche per il triennio 2002-2004 pari al 320,203 milioni di euro, che si aggiungono ad altri 204 milioni di euro stanziati da leggi precedenti;

il fabbisogno al 31 ottobre 2002 era quindi pari a 1.283,296 milioni di euro;

dopo una revisione dei progetti nel giugno 2003, constata la necessità di un ulteriore adeguamento delle tratte innesto della strada statale n.3 Flaminia-Cancelli di Fabriano e Albacina-Serra S.Quirico, il fabbisogno reale si accresceva, e risultava invece pari a circa 2.300,00 milioni di euro, con un incremento del costo di circa 500,00 milioni di euro rispetto a quanto indicato nella delibera del CIPE del 31 dicembre 2002;

il fabbisogno preventivato deve quindi essere aggiornato e ammonta alla cifra di almeno 1.784,00 milioni di euro;

con nota del 4 giugno 2002 n.2071/02 del Ministero dell'economia e delle finanze, è stata comunicata alla commissione tecnica-Finanza di progetto istituita nell'ambito del CIPE dall'articolo 7 della legge 17 maggio 1999 n. 144, la prima *tranche* di progetti su cui effettuare studi pilota, tra cui figura incluso il progetto « Quadrilatero »;

l'Unità tecnica-Finanza di progetto, con note del 9 ottobre 2002 e del 18 ottobre 2002, ha trasmesso al CIPE una prima relazione sullo stato di attuazione degli studi pilota in questione ed un secondo documento contenente « analisi ed osservazioni » dell'Unità stessa sullo « studio per un intervento in *public-private partnership* sulla strada statale n. 77 — versante marchigiano » del « Quadrilatero », redatto dalla società Price Waterhouse e Coopers;

la società Price Waterhouse e Coopers, ha presentato il 12 marzo 2003 anche lo « studio per un intervento *public-private partnership* sulla strada statale n. 77 — versante umbro » — sempre relativo al « Quadrilatero »;

questi due studi sul « Quadrilatero », realizzati dalla società Price Waterhouse e Coopers sono a carico del bilancio dello Stato;

nella delibera del CIPE del 31 ottobre 2002 si ricorda che il CIPE stesso, ha demandato « al Ministero delle finanze, d'intesa con il Ministero delle infrastrut-

ture e dei trasporti, di selezionare alcuni progetti su cui l'Unità tecnica-Finanza di progetto veniva chiamata ad effettuare studi pilota al fine di individuare i settori e le opere in cui più significativo può risultare l'apporto di capitali privati postulato dal DPEF 2002-2006 »;

nella stessa delibera del CIPE del 31 ottobre 2002 si è ritenuto « di promuovere il sollecito passaggio alla fase di progettazione e realizzazione dell'intervento sul « Quadrilatero », quale previsto dalla richiamata delibera n. 121/2001, in modo da sperimentare, in linea con le finalità dell'attivazione di studi pilota, l'effettiva praticabilità ad altri interventi dello stesso settore e/o ad altri settori;

la scelta del « Quadrilatero » tra le opere da inserire in procedure da *project financing* appare estremamente forzata, poiché i flussi di traffico interessati non consentono nemmeno di prendere in considerazione con serietà l'ipotesi, del pedaggiamento, al punto che la stessa società Price Waterhouse e Coopers inventa forme di cofinanziamento addirittura a carico degli enti locali;

sempre nella delibera CIPE del 31 ottobre 2002 viene infatti sostenuto che sotto l'aspetto finanziario ed attuativo « il progetto "Quadrilatero" presenta caratteristiche di rilevante innovatività in quanto prevede l'elaborazione di un "Piano di Area Vasta" (PAV) quale strumento che, oltre a regolare l'intervento di infrastrutturazione viaria, organizza, lungo gli assi considerati, la distribuzione spaziale degli insediamenti produttivi e dei nodi logistici, nel presupposto che al miglioramento dell'accessibilità consegue una maggiore crescita economico-produttiva, fungendo così anche da piano di sviluppo economico dell'area interessata dall'intervento »;

l'ipotesi principale di cofinanziamento dell'infrastruttura, avanzata dalla società Price Waterhouse e Coopers, è la cosiddetta « cattura di valore », tramite cui vengono trasferiti anno per anno al gestore unico del PAV parte degli introiti dei comuni provenienti dall'ICI e dagli oneri

di infrastrutturazione e di urbanizzazione corrispondenti al teorizzato intervento di valore delle aree industriali servite dalla futura infrastruttura;

contestualmente ai ricavi da « cattura di valore », la Price Waterhouse e Coopers prevede inoltre come cofinanziamento del PAV parte del gettito della tassa pagata dalle imprese alle Camere di Commercio;

entrambi gli studi citati di Price Waterhouse e Coopers ipotizzano anche che vi sia un contributo di infrastrutture Spa;

considerato che:

secondo la relazione istruttoria dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al CIPE dal 21 ottobre 2003 « il PAV è uno strumento urbanistico col quale organizzare la distribuzione spaziale degli insediamenti produttivi » ... « ed anche il patto territoriale che regola un intervento di infrastrutturazione viaria » ... « e il coinvolgimento di privati permettendo il ricorso a modalità di finanziamento innovative, del tipo di *public-private partnership* »;

all'attuazione del PAV è stata proposta una società per azioni costituita tra ANAS spa e Sviluppo Italia spa, denominata « Attuatore Unico », il quale provvederà ad espletare le gare per la ricerca del *generali contractor* sulla base dei progetti preliminari, come afferma la lettera del 29 gennaio 2003 del viceministro Baldassarri ai Presidenti delle Giunte regionali di Umbria e Marche;

appare dubbia la reale applicazione del PAV, dato che questo strumento viene definito anche con valenza urbanistica, laddove nessuna disposizione legislativa vigente prevede un tale strumento;

la cosiddetta « cattura di valore » richiede che si sia in grado, prima ancora di realizzare l'opera, di distinguere le iniziative economiche direttamente funzionali alla nuova viabilità progettata da quelle che invece dipendono da altri parametri;

il PAV, includendo sia le infrastrutture viarie che le aree industriali, attiva

una procedura di cofinanziamento e di realizzazione in capo al « soggetto attuatore » unico, per un insieme di opere che sono comunque incluse nella delibera del CIPE n. 121/2001, producendo così rispetto a quest'ultima sia conflitti di competenze che diverse tempistiche connesse all'approvazione dei lavori;

così come previsto dalle procedure della legge 443/2001 (legge obiettivo), la regione Umbria ad esempio ha già presentato al CIPE il progetto preliminare delle tre piattaforme logistiche previste anche nel PAV, dopo che gli enti locali interessati hanno approvato i progetti stessi come varianti del PRG;

le procedure del PAV rispetto alle tre piastre logistiche dell'Umbria non avrebbero consentito questa fase avanzata di approvazione, dato che richiedono di individuare con atto *ad hoc* la pubblica utilità delle singole infrastrutture, e perché il PAV stesso è ancora in fase di approvazione;

in questo senso il PAV rappresenta una forte contraddizione, dato che individua opere urgenti su cui applicare procedure più lunghe e complicate rispetto a quelle già in vigore;

il meccanismo di cofinanziamento di una infrastruttura di rilievo quantomeno interregionale, così come proposto per il PAV, sottrae ingenti risorse agli enti locali, nella forma di ICI e oneri di urbanizzazione e di realizzazione e riduce fortemente la loro capacità sia di fornire servizi che di fronteggiare nel tempo gli oneri connessi alla gestione e manutenzione;

nel caso in cui venissero realizzati i progetti contenuti nel PAV, gli enti locali dovrebbero fronteggiare contestualmente un aumento di abitanti e una riduzione delle risorse finanziarie di propria competenza, già rese precarie inoltre dal cosiddetto « patto di stabilità » introdotto dalla legge finanziaria 2003 per il triennio 2003-2005;

gli enti locali, secondo le procedure di cofinanziamento previste dal PAV si

troverebbero ad investire su beni non propri (la strada statale), senza alcun incremento nei loro bilanci del valore patrimoniale;

risulta anche non ben definito il reale ammontare dei finanziamenti che il PAV attiverebbe, dato che ad esempio, nel caso della Piastra Logistica di Foligno, il comune in una nota del 3 aprile 2003 alla società Waterhouse e Coopers, scrive: « Si evidenzia come la superficie complessiva sulla quale si estende a piattaforma logistica è di poco inferiore ai venti ettari e che il costo dell'intervento è stimato, dal progetto preliminare, in circa 26 milioni di euro. Avendo a disposizione un possibile cofinanziamento da parte dello Stato che non supera il 50 per cento del costo dell'opera si può ipotizzare che occorre ripartire risorse aggiuntive per almeno 13 milioni di euro per realizzare l'opera. Ai notevoli costi di realizzazione della struttura si debbono aggiungere quelli di gestione e che portano a dire che al momento non si ritiene che possano esistere risorse da catturare. Lo studio ipotizza invece che complessivamente si può catturare dalla piattaforma logistica un "valore" pari a circa 13 milioni di euro. In realtà si evidenziano difficoltà notevoli, visti i costi complessivi dell'intervento, per la stessa realizzazione dell'opera e per i conti economici del soggetto che andrà a realizzare tale infrastruttura »;

le regioni Marche e Umbria, in un documento congiunto dell'11 giugno 2003 hanno espresso « fondate perplessità d'ordine normativo e finanziario sullo studio di fattibilità elaborato dalla società Price Waterhouse e Coopers, ritenendo che, a partire dall'approfondimento delle finalità e dalla verifica delle ipotesi di fattibilità poste a base dello studio, si possa procedere alla realizzazione dell'intero progetto con il ricorso a forme innovative sia nella finanza sia nella gestione del processo, purché preventivamente concordate tra le parti »;

le due regioni, nello stesso documento congiunto, hanno dichiarato la loro

« disponibilità, senza pregiudiziali, ma nel rispetto dei principi della leale collaborazione tra istituzioni, ad attivare in tempi brevissimi un tavolo di lavoro con i Ministeri competenti ed eventuali altri *partner* nazionali e locali, per definire in termini operativi tempi e modalità dell'esecuzione delle opere »;

le due regioni hanno inoltre espresso disappunto per essere state escluse dalla costituzione della « Quadrilatero Marche Umbria Spa », società pubblica costituita da ANAS Spa (51 per cento) e Sviluppo Italia (49 per cento), il cui scopo è l'attivazione della finanza di progetto per il « Quadrilatero »;

il PAV, nell'individuare una formula innovativa di *project financing* per il « Quadrilatero », non si esime dal considerare la vecchia formula della garanzia statale, a cui prima o poi la maggior parte delle infrastrutture italiane, in un modo o nell'altro, fanno ricorso a tutela dell'eventuale capitale di rischio privato;

considerato inoltre che con decreto dal Presidente della Repubblica datato 14 marzo 2001, è stato approvato il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, con cui si ribadisce che « nella realizzazione del Piano sarà dato carattere di priorità a quelle opere che abbiano superato positivamente la prevista Valutazione ambientale logistica » —:

come intenda il Governo reperire le risorse pari a 2.300,00 milioni di euro, relative al reale costo complessivo dell'infrastruttura, con quali tempi, con quante risorse nella finanziaria 2004;

su quali procedure normative e amministrative si fondi l'attuazione del PAV quanto agli urbanistici di competenza regionale e a quelli ricadenti in ogni singolo comune;

quando è divenuta operativa la delibera CIPE del 31 ottobre 2002 e a che punto è la sua attuazione;

se i 91 progetti prioritari definiti nell'allegato al DPEF saranno finanziati

con la prossima legge finanziaria 2004, in che misura, con quali scadenze temporali e quale rapporto esiste fra tali 91 progetti, gli altri 270 del primo programma, i 21 prioritari fra i prioritari annunciati dal Ministro delle infrastrutture;

quali siano i costi fino ad ora sostenuti per la realizzazione della società « Quadrilatero Marche Umbria Spa » e quali quelli preventivabili per il funzionamento della stessa secondo i tempi necessari all'adempimento degli scopi cui è preposta detta società;

quanti e quali sono i componenti del consiglio di amministrazione, gli eventuali dipendenti e collaboratori della costituita società e quali variazioni sono previste in relazione all'ingresso previsto di regioni ed enti locali;

se non ritengano in palese conflitto di interessi la nomina dell'architetto Fabrizio Ramazzotti di Macerata, contemporaneamente consulente del ministero dell'economia presso l'unità tecnica finanza di progetto e direttore generale della costituita società: « Quadrilatero Marche Umbria Spa ». (4-07185)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta orale:

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

le recenti iniziative del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti professor Pietro Lunardi, e segnatamente la normativa che introduce la cosiddetta « patente a punti » sembrano abbiano già sortito effetto positivo, attraverso una maggiore responsabilizzazione da parte degli automobilisti;

peraltro, come già ebbe a verificarsi al momento in cui venne introdotta l'obbligatorietà dell'uso della cintura di sicu-