

parte toscana sono stati finanziati lavori per quasi 1.000 miliardi di lire, pari a 95 chilometri su 156;

il raddoppio del tratto Siena-Bettolle è interamente finanziato ed i lavori sono ormai in fase avanzata, con molti tratti già aperti, in particolare sui lotti 2 e 3;

nel tratto Siena-Grosseto sono stati finanziati e appaltati lavori per circa 38 chilometri, pari a 5 lotti su un totale di 11;

nell'aprile del 2003 è stato sottoscritto un accordo di programma tra Governo e regione Toscana nel quale si prevede il finanziamento e l'avvio dei lavori su tutti gli altri lotti ancora non finanziati del tratto Siena-Grosseto entro la fine del 2004;

appare assolutamente necessario ed ineludibile il rispetto di quanto previsto nell'accordo di programma Governo-Regione —:

quale sia ad oggi lo stato dettagliato di attuazione degli impegni sottoscritti nell'aprile 2003 con la regione Toscana in relazione al finanziamento, all'appalto e all'avvio dei lavori per tutti i lotti ancora mancanti (lotti 4, 5, 6, 7, 8 e 9) nel tratto Siena-Grosseto entro la fine del 2004.

(5-03379)

\* \* \*

### INTERNO

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

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

la viabilità italiana, nelle prime settimane di luglio, è stata caratterizzata da incidenti particolarmente gravi;

nella giornata di sabato 17 luglio ultimo scorso sulla autostrada A1, nel tratto Fiano Romano-San Cesareo, un

grave incidente ha coinvolto circa 30 automezzi, provocando la morte di 6 persone ed il ferimento di altre 12;

nell'incidente sono stati coinvolti due grandi automezzi di trasporto merci e bestiame;

secondo la norma vigente, ai grandi automezzi di trasporto è fatto divieto di circolazione nelle giornate del sabato, della domenica e nei prefestivi, fatto salvo il trasporto di alimentari e materiali deteriorabili;

le prefetture possono autorizzare, per particolari motivi di urgenza la deroga al suddetto divieto anche per il trasporto di altri materiali —:

quali siano i criteri cui devono attenersi le prefetture nell'autorizzare le deroghe;

quali siano e a chi siano demandati i controlli necessari affinché le prefetture stesse applichino con scrupolo il contenuto e lo spirito della legge che regola la circolazione dei mezzi pesanti, soprattutto nei periodi di grande intensità di traffico come è il periodo estivo nel quale il sistema viario italiano, stradale ed autostradale è sottoposto ad un carico particolarmente pesante considerando il significativo flusso turistico del periodo;

se non ritenga, il Governo, di adottare iniziative normative volte a prevedere modifiche alla normativa vigente in materia, al fine di assicurare maggiore sicurezza al sistema viario italiano ed a quanto lo utilizzano per motivi di lavoro o di turismo.

(2-01247)

« Frigato ».

*Interrogazioni a risposta immediata:*

DI LUCA. — Al Ministro dell'interno. — Per sapere — premesso che:

la vicenda legata alla nave *Cap Anamur* presenta ancora aspetti ambigui per

quanto riguarda, in particolare, alcuni comportamenti del comandante e dell'armatore;

la commissione competente ha respinto le domande di asilo presentate dai migranti raccolti in mare dalla nave tedesca;

sembrano sussistere dubbi sulla provenienza di una parte dei migranti e si profila la possibilità che siano accolte le raccomandazioni della commissione per la concessione ad alcuni di essi di uno speciale permesso di soggiorno per motivi umanitari —:

quali siano le valutazioni del Ministro interrogato sull'episodio e quali provvedimenti intenda adottare nei confronti dei cittadini extracomunitari sbarcati dalla nave *Cap Anamur*. (3-03596)

CÈ, GUIDO GIUSEPPE ROSSI, DARIO GALLI, LUCIANO DUSSIN, BALLAMAN, BIANCHI CLERICI, BRICOLO, CAPARINI, DIDONÈ, GUIDO DUSSIN, ERCOLE, FONTANINI, GIBELLI, GIANCARLO GIORGETTI, LUSSANA, FRANCESCA MARTINI, PAGLIARINI, PAROLO, POLLEDRI, RIZZI, RODEGHIERO, SERGIO ROSSI, STUCCHI e VASCON. — *Al Ministro dell'interno*. — Per sapere — premesso che:

la sentenza della Corte Costituzionale n. 223 del 15 luglio 2004 ha dichiarato l'illegittimità dell'articolo 14, comma 5-*quinquies*, del testo unico delle disposizioni concernenti la disciplina dell'immigrazione, nella parte in cui prevede l'arresto obbligatorio dello straniero colto nella flagranza della contravvenzione di cui all'articolo 14, comma 5-*ter*, del medesimo testo unico, per essersi trattenuto senza giustificato motivo nel territorio dello Stato, in violazione dell'ordine del questore di lasciare il territorio nazionale entro il termine di cinque giorni;

la sentenza della Corte, a giudizio degli interroganti, priva, nei fatti, lo Stato italiano della sua sovranità territoriale,

caso unico nella storia, e impedisce o rende praticamente molto difficoltosa ogni tipo di politica orientata al controllo delle frontiere e dei flussi migratori;

il vuoto legislativo sta provocando grave sconcerto tra le forze di polizia, che si trovano a fronteggiare migliaia di immigrati extracomunitari senza avere gli strumenti giuridici del caso, con tutti i conseguenti problemi di ordine pubblico e di sicurezza nazionale che si possono immaginare;

tale situazione rappresenta un formidabile e pericolosissimo richiamo per la malavita organizzata, che utilizza il nostro Paese come Paese d'approdo di migliaia di clandestini;

il rifiuto da parte dell'immigrato di abbandonare il territorio dello Stato italiano pone problemi sicuramente di ordine pubblico e, in prospettiva, anche di sicurezza nazionale —:

se il Ministro interrogato intenda utilizzare, al fine di fronteggiare l'emergenza legislativa che si è venuta a creare in seguito alla sentenza della Corte Costituzionale, gli strumenti previsti dall'articolo 13, comma 1, del citato testo unico, vale a dire la possibilità di espulsione da parte del Ministro interrogato (dandone preventiva notizia al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro degli affari esteri) dello straniero per motivi di ordine pubblico o di sicurezza dello Stato. (3-03597)

CASTAGNETTI e REALACCI. — *Al Ministro dell'interno*. — Per sapere — premesso che:

il 23 marzo 2004 il presidente dell'Acì, Franco Lucchesi, ha sostenuto che i benefici portati dalla «patente a punti» stanno svanendo. Dopo un brusco calo iniziale, gli incidenti stradali sono tornati a salire: dopo un meno 30 per cento seguito all'introduzione della «patente a punti», negli ultimi due mesi si viaggia intorno all'8-10 per cento. «Se si continua

così — ha detto il presidente dell'Acì — da qui ad un anno l'effetto benefico della "patente a punti" svanisce »;

dopo l'ennesimo tragico *week-end*, che ha fatto registrare ben 65 morti contro i 48 del 2003, nell'ultimo mese il numero di morti per incidenti stradali ha fatto registrare un impressionante aumento rispetto ai dati del 2003: 43 morti contro i 34 del 2003 nello scorso fine settimana (10-11 luglio 2004); 59 contro i 46 del 2003 in quello precedente (3-4 luglio 2004). Questi dati confermano che la « patente a punti » da sola non può fare la differenza e che servono altri e decisivi interventi;

meno serrati appaiono anche i controlli: nel primo anno di vita della « patente a punti » (1° luglio 2003-30 giugno 2004) sono state effettuate 3.078.298 contravvenzioni, l'anno precedente erano state 3.506.416: il calo è del 12 per cento (nonostante siano stati attivati 4.635 nuovi *autovelox*);

questo avviene anche a causa della carenza di personale, che limita notevolmente le operazioni di controllo sulle strade, che potrebbero ricondurre gli automobilisti ad una guida prudente e rispettosa delle regole: sono, infatti, le stesse forze dell'ordine a lamentare la carenza di organico. Se nel 1960 controllavano il traffico 545 mila pattuglie per 2 milioni e mezzo circa di veicoli (una pattuglia ogni 4,5 automobili), oggi l'asimmetria, il profondo squilibrio è evidente: ogni pattuglia ha mediamente il compito di sorvegliare la circolazione di circa 90 veicoli. E con l'aggravante che rispetto al 1960 il numero delle pattuglie non è diminuito solo percentualmente, ma anche in termini assoluti: dalle 545 mila di allora alle 477 mila di oggi;

proprio la rete stradale italiana e l'assenza di una manutenzione adeguata sono concause non irrilevanti nell'incidentalità stradale. Più precisamente — lo affermano le conclusioni di uno studio effettuato da un *pool* di tecnici di 30 università italiane per la Società italiana di infrastrutture viarie (Siiv) — il 40 per cento degli incidenti è imputabile agli utenti, ma il 30 per cento dipende dalla manuten-

zione della rete e un altro 30 per cento dalla pericolosità di assetto, sezione, disegno dell'infrastruttura. Escludendo le autostrade, più di tre quarti della rete hanno caratteristiche geometriche inferiori addirittura a quelle proposte da una normativa obsoleta, vecchia di 30 anni. Le condizioni di visibilità riducono spesso la sicurezza, la maggior parte delle gallerie è buia, frequenti sono gli allargamenti ed i restringimenti improvvisi di carreggiata;

è necessario intervenire in maniera da incrementare la sicurezza con misure che prevedano una sala unificata, una regia di tutti i soggetti che si occupano di sicurezza stradale, al fine di coordinare meglio le iniziative per abbattere il rischio di incidentalità. Avrebbe anche il compito, come già avviene all'estero, di individuare le arterie più critiche, i punti più a rischio e indirizzare, quindi, gli interventi per il miglioramento delle infrastrutture. Alla sala unificata, composta da rappresentanti delle associazioni di vittime della strada, ambientaliste e dei consumatori, spetterebbe il compito di raccogliere, con cadenza settimanale, dati sui flussi di traffico e sull'incidentalità, nonché quello di predisporre una carta dei rischi delle strade principali e secondarie e delle autostrade. Un'elaborazione finalizzata al rapido e capillare intervento da parte delle forze dell'ordine nell'attività di vigilanza sul rispetto dei limiti di velocità e di regolazione del traffico, in particolare nei festivi;

questa *task force* dovrebbe, inoltre, compilare ogni anno, entro il 31 dicembre, l'elenco delle gallerie, delle strade urbane, delle strade extraurbane e delle autostrade più a rischio di incidenti stradali, così da poter individuare gli interventi prioritari di manutenzione delle strade più a rischio di incendi stradali. Individuare, inoltre nuove modalità d'intervento, anche mediante l'uso di strumenti ad alta tecnologia, per ridurre il numero degli incendi stradali. Seguendo da questo punto di vista l'esperienza consolidata di altri Paesi europei (come l'Inghilterra) o extraeuropei

(come l'Australia), dove è prassi la redazione di un *rating* del rischio di incidentalità sulle arterie nazionali;

la proposta della Margherita si sofferma poi sulle auto: suggerisce un dispositivo che consenta l'accensione della vettura solo con la cintura di sicurezza allacciata, il montaggio di un limitatore di velocità regolabile dal proprietario, si sofferma sulla « patente a punti » e su alcune sanzioni particolari che dovrebbero costare di più agli indisciplinati. Infine, richiede un finanziamento di 200 milioni di euro l'anno per l'attività della polizia stradale di prevenzione, vigilanza e repressione delle infrazioni al codice della strada, per l'incremento del numero delle pattuglie su strada, per l'acquisto di dispositivi tecnici per l'accertamento di determinate infrazioni, per il completamento della pianta organica e per la formazione e l'aggiornamento professionale degli addetti della polizia stradale;

il punto più nero dal punto di vista dell'incidentalità è la tangenziale est-ovest di Napoli (in un anno 366 incidenti in una striscia di asfalto di appena 23 chilometri con 6 morti e 670 feriti, con la media di circa 1,6 incidenti per chilometro). Mentre tra le statali spicca in negativo la via Emilia (1.352 incidenti, 50 morti, 2004 feriti nel 2001);

il Ministro Lunardi sta conducendo una campagna per portare a 150 chilometri orari il limite in autostrada, malgrado il fatto che tra i punti cardine del nuovo « Programma d'azione sulla sicurezza stradale » dell'Unione europea ci sia proprio l'abbassamento della velocità massima consentita e l'armonizzazione dei limiti: infatti, un urto frontale a 150 chilometri l'ora è paragonabile a una caduta nel vuoto da un palazzo di 30 piani. È una legge elementare della fisica: a 150 chilometri orari la frenata è 40 metri più lunga, un urto è più violento del 33 per cento rispetto ai 130 chilometri orari ed una stima dell'Unione europea sostiene che la semplice riduzione della velocità massima di 5 chilometri orari eviterebbe ogni anno alla comunità ben 11 mila morti, un quarto del totale;

la nostra rete è, quanto a sicurezza, uno dei fanalini di coda in Europa. *Eurorap* (*European road assessment programme*), elaborando i dati forniti dalle motorizzazioni di 12 Paesi dell'Unione europea più Svizzera, Norvegia e Slovenia, ha calcolato che in Italia c'è un pessimo rapporto tra mortalità e chilometri percorsi. Anzi, l'Italia è proprio al penultimo posto, con 12,8 vittime in incidenti sulle autostrade ogni miliardo di chilometri percorsi, e solo il Portogallo sta peggio di noi, con una media di 14,1 morti. Ecco la situazione negli altri Paesi esaminati: Austria (8,9), Belgio (7,2), Francia (5,4), Finlandia (5,0), Germania (4,5), Danimarca (4,3), Irlanda (4,0), Svizzera (3,3), Olanda (3,3), Svezia (3,2), Gran Bretagna (2,0). E il dato dell'Inghilterra spicca davvero, anche perché le *motorway* del Regno Unito accolgono il maggior volume di traffico in Europa;

la cintura di sicurezza, uno dei principali punti all'ordine del giorno dell'offensiva europea contro le stragi sulle strade, è cosa ancora fortemente ignorata in Italia. Secondo i risultati di un monitoraggio effettuato dall'Osservatorio nazionale sull'uso dei dispositivi di sicurezza, elaborati dal laboratorio di epidemiologia dell'Istituto superiore di sanità, la cintura di sicurezza viene allacciata da 3 italiani su 10. Nelle regioni meridionali la media scende addirittura al 18 per cento, contro il 40 per cento delle regioni settentrionali ed il 25 per cento di quelle centrali. Va meglio con il casco, indossato in media dall'80 per cento dei motociclisti (90 per cento al Nord, 60 per cento al Sud);

gli altri Paesi si stanno già attivamente impegnando per una seria azione di contrasto della mortalità sulle strade;

si privilegia la mobilità su gomma, in particolare quella delle merci, che viaggiano nel 66 per cento dei casi sui *tir*: un numero impressionante di mezzi pesanti da Nord a Sud della penisola, mentre solo il 14-15 per cento delle merci si muove sui treni, infinitamente più sicuri. A questo stato di cose il programma infrastrutturale del Governo non dà risposte. O meglio,

asseconda e incoraggia la tendenza in atto. Accantona la manutenzione, non investe con decisione sulla ferrovia, continua ad incentivare il trasporto su gomma. La priorità del Governo è, infatti, la realizzazione di nuove infrastrutture e, in particolare, di autostrade e strade, a cui vengono destinati il 69 per cento dei fondi della cosiddetta « legge obiettivo » per le grandi opere, contro 31 per cento della ferrovia. La conseguenza prevedibile nei prossimi anni sarà, quindi, un ulteriore aumento del traffico su strada, con conseguente aumento degli incidenti —:

se il Ministro interrogato intenda promuovere un piano straordinario per la sicurezza, almeno a partire dal potenziamento delle pattuglie stradali, in modo da aumentare i controlli e la vigilanza, in particolare nei punti più critici della rete stradale. (3-03598)

*Interrogazioni a risposta orale:*

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

come si evince da un articolo a firma di Brunella Bolloli su *Libero*, il presidente del XVII municipio di Roma, Roberto Vernarelli, denuncia gli sperperi del comune di Roma in merito ai consulenti super pagati dall'amministrazione comunale;

« Roma Capitale » ha un contributo di circa 700 miliardi da parte dello Stato per l'abbellimento e la manutenzione della città;

secondo l'interrogante vi potrebbe essere il rischio che i fondi, stanziati in virtù della legge per Roma Capitale, vengano utilizzati per altre finalità —:

se si intenda accertare, sulla base della rendicontazione prodotta, che i finanziamenti erogati per interventi per Roma Capitale siano stati effettivamente utilizzati per tale obiettivo. (3-03595)

LUCIDI e MINNITI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

l'articolo 5 comma 3 della legge 31 marzo 2000 n. 78 ha consentito agli appartenenti ai ruoli del personale dirigente e direttivo della Polizia di Stato di essere trasferiti a domanda ad altre pubbliche amministrazioni;

l'articolo 1 comma 2 del decreto-legge 10 settembre 2003, n. 253, convertito in legge con modificazioni, dalla legge 6 novembre 2003, n. 300, ha poi disposto che, nei limiti delle autorizzazioni ad assumere e delle relative spese, definite, per la Polizia di Stato, dal decreto del Presidente della Repubblica 31 luglio 2003, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 198 del 27 agosto 2003, ai sensi dell'articolo 34 commi 5 e 6 della legge 27 dicembre 2002 n. 289 (finanziaria 2003), l'Amministrazione della pubblica sicurezza può riammettere in servizio il citato personale che abbia prodotto apposita istanza, in deroga a quanto previsto dall'articolo 132, quarto comma, del testo unico delle disposizioni concernenti lo statuto degli impiegati civili dello Stato, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3 (che non consente la riammissione qualora le dimissioni dal servizio siano dovute ad una normativa di carattere speciale come nel caso in esame);

il testo della relazione al disegno di legge di conversione citato chiarisce testualmente la finalità perseguita, intervenendo sulla disciplina vigente affinché sia reso possibile recepire le istanze di riammissione in servizio: « con il comma 2 del medesimo articolo 1 si prevede, quindi, una circoscritta deroga all'articolo 132 del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3, richiamato dall'articolo 60 del decreto del Presidente della Repubblica 24 aprile 1982, n. 335, senza la quale la riammissione in servizio non potrebbe essere attuata, trattandosi di trasferimento disposto in applicazione di una norma di carattere transitorio e speciale, quale è stata quella del citato articolo 5, comma 3, della legge n. 78 del 2000. »;

con riferimento alla citata normativa, nel corso del mese di settembre 2003 sono state inoltrate al Capo della Polizia 40 istanze di riammissione in servizio e il Dipartimento di pubblica sicurezza ha concluso l'istruttoria in tempi brevi;

nonostante siano trascorsi diversi mesi dall'approvazione definitiva della normativa che disciplina la materia e che siano intervenute le rappresentanze sindacali per sollecitare una tempestiva attuazione delle disposizioni di legge che regolano la riammissione in servizio di funzionari di Polizia transitati in altre amministrazioni, l'Amministrazione della Pubblica Sicurezza non ha ancora fornito alcuna comunicazione in merito alle istanze presentate —:

quali siano le ragioni che stanno rallentando la disamina e la risposta alle domande presentate e se non si ritenga di definire presto il relativo *iter*, considerato che risponde al forte interesse dell'Amministrazione recuperare le specifiche e qualificate professionalità maturate dal predetto personale nell'attività istituzionale, e che ciò non comporta oneri aggiuntivi a carico del bilancio dello Stato, trattandosi di personale tuttora in servizio presso una pubblica amministrazione e potendo le riammissioni essere effettuate solo nell'ambito delle autorizzazioni ad assumere già disposte per la Polizia di Stato.

(3-03604)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

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

le istituzioni democratiche repubblicane sono lo strumento attraverso cui, come recita l'articolo 1 della Costituzione della Repubblica nata dalla Resistenza, il popolo italiano esercita la sovranità che gli appartiene;

ancora la Costituzione (articolo 114) stabilisce che Comuni, Province, città metropolitane e Regioni sono enti autonomi dotati di propri statuti, poteri e funzioni;

proprio in considerazione dell'importantissimo ruolo svolto dalle Assemblee elettive democratiche, la prassi vuole che la forza pubblica non intervenga all'interno delle Aule se non per ordine o previa autorizzazione data dal Presidente dell'Assemblea e che il mantenimento dell'ordine pubblico sia garantito dall'autorità preposta (Presidente del Consiglio), eventualmente coadiuvato da personale interno all'istituzione (per i Comuni i vigili urbani);

nel corso del Consiglio Comunale, riunito in seduta straordinaria, su iniziativa del gruppo di Forza Italia, per affrontare la situazione abitativa e sociale delle popolazioni di etnia rom e sinta nella città di Verona, il giorno 9 luglio 2004, i cittadini presenti nelle tribune per il pubblico hanno manifestato il loro disappunto e la loro contrarietà alle politiche adottate, con rumoreggiamenti, l'esposizione di uno striscione e il lancio di volantini;

il Presidente del Consiglio, in un primo tempo, ha sopportato il rumoreggiamento, invitando con richiami verbali a ristabilire un comportamento consono;

successivamente la seduta è stata sospesa ed il vice Presidente ha richiesto lo sgombero del pubblico;

a quel punto, sono intervenuti una ventina di agenti della Polizia di Stato, in tenuta antisommossa —:

quale valutazione dia dell'accaduto;

come mai le forze dell'ordine abbiano potuto intervenire così tempestivamente, già in tenuta antisommossa;

come mai cittadini che, pur non manifestando il rispetto dovuto ai lavori di un'assemblea democratica, si limitavano ad una manifestazione di dissenso meramente verbale, siano stati affrontati in modo, secondo l'interrogante, tanto autoritario;

se non ritenga, visto lo svolgersi dei fatti, che l'ordine fosse stato dato in modo preventivo e, qualora ciò fosse avvenuto, se non si possa conseguentemente intrave-

dere un pericolo per lo svolgimento delle attività democratiche. (4-10528)

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

quali iniziative di propria competenza si intendano adottare affinché sia stabilito che per tutta la durata della stagione estiva TIR e camion viaggino di notte lungo le autostrade e le strade di scorrimento, al fine di evitare gli incidenti stradali, sempre più spesso disastrosi, che si verificano tutti i giorni;

se non si ritenga altresì di vietare il transito dei camion di giorno sul tratto del Grande Raccordo Anulare di Roma dalla via Aurelia a via Salaria, nonché sulla Pontina, ormai definita « la strada della morte ». (4-10531)

LUCCHESI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere:

quante persone provenienti dall'Africa e dall'Asia siano sbarcate in Sicilia lo scorso anno e quest'anno;

quanti siano ancora nei centri di accoglienza, quanti siano fuggiti dagli stessi, nonché quanti siano stati effettivamente fatti rientrare nei loro paesi. (4-10532)

\* \* \*

#### ISTRUZIONE, UNIVERSITÀ E RICERCA

*Interrogazione a risposta scritta:*

SCHERINI. — *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il 1° luglio 2004 è entrata in vigore la norma che prevede l'obbligo del patentino per i minori che guidano un ciclomotore;

le scuole si sono trovate in particolari difficoltà nell'organizzare, come previsto, i corsi gratuiti finalizzati al rilascio del patentino;

in conseguenza dei ritardi e delle inadempienze sembra che dei 700.000 aspiranti solo 300.000 studenti sono riusciti ad ottenere il patentino entro il 30 giugno 2004;

per molte famiglie di studenti la frequentazione del corso gratuito avrebbe rappresentato una misura di sostegno;

l'unica alternativa per migliaia di studenti, in conseguenza della mancata possibilità di frequentare il corso presso le scuole, sarà quella di rivolgersi alle auto-scuole, dunque a pagamento;

le inadempienze dei vari ministeri per la copertura dei costi potrà comportare una « circolazione non autorizzata » per mancanza di certificazione —:

quali iniziative intendano adottare i Ministri interrogati per accertare le ragioni della mancata predisposizione dei corsi da parte degli istituti scolastici. (4-10533)

\* \* \*

#### LAVORO E POLITICHE SOCIALI

*Interpellanze urgenti*  
(ex articolo 138-bis del regolamento):

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro del lavoro e delle politiche sociali, per sapere — premesso che:

il mercato del lavoro privato con il decreto legislativo 10 settembre 2003, n. 276 « Attuazione delle deleghe in materia di occupazione e mercato del lavoro, di cui alla legge 14 febbraio 2003, n. 30 » e con la pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* della circolare n. 25 del 24 giugno 2004 e del decreto del 5 maggio 2004 che stabilisce le modalità di presentazione della richiesta di autorizzazione, i criteri per la verifica del corretto andamento dell'attività svolta, nonché ogni altro pro-