

municazione del decreto di idoneità, con la conseguenza che l'ente autorizzato non può utilizzare un decreto di idoneità quando riceva l'incarico oltre l'anno;

questo passaggio dalla precedente normativa alla nuova pone sicuramente oggi gravi problemi, in quanto non è chiaro quale valore si possa attribuire ai decreti dei tribunali per i minorenni pronunciati prima del 16 novembre 2000, data della piena entrata in vigore della legge 467 del 1998, in quanto, come in un caso accaduto presso il tribunale di Trento, si è affermato di ritenere valido un decreto di idoneità di adozione che aveva ottenuto la validità per un periodo superiore all'anno —:

qual è il valore da attribuire ai decreti dei tribunali per i minorenni pronunciati prima del 16 novembre 2000, data della pubblicazione dell'albo degli enti autorizzati e quindi di piena entrata in vigore della legge 476 del 1998, i quali, secondo la prassi, prevedevano che il decreto fosse valido fino ad una certa data;

se i decreti di idoneità pronunciati prima del 16 novembre 2000 senza indicazioni di durata abbiamo una validità illimitata;

quali provvedimenti intenda assumere perché le famiglie coinvolte in pratiche di adozione possano avere risposte chiare e definitive su come interpretare questa nuova normativa. (5-00746)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta scritta:

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

l'ente ferrovie Spa pubblicizza con spot televisivi un servizio innovativo, efficiente e confortevole;

sempre attraverso i mezzi di comunicazione viene indicato alla clientela di rivolgersi al numero unico delle ferrovie per informazioni riguardanti orari, eventuali scioperi e per avere qualsivoglia informazione inerente ai treni;

si verifica che venga sostituito un Eurostar con Intercity senza neanche darne comunicazione ai passeggeri in stazione, in modo che essi non trovino sul treno il previsto servizio ristoro come è accaduto ad esempio con l'Eurostar 9307 da Torino per Roma del 25 febbraio 2002;

detti cambi di vettori e di carrozze portano a sicuri ritardi, all'impossibilità di usufruire del posto prenotato, in quanto la numerazione dei posti a sedere è completamente diversa fra i citati modelli di treno, causando notevoli disagi;

per chiedere i rimborsi sui passaggi di categoria e per ottenere i bonus, si deve fare la coda presso le biglietterie delle stazioni;

non è possibile effettuare le richieste di rimborso tramite le biglietterie autorizzate e tantomeno attraverso internet;

è praticamente impossibile entrare in contatto con il numero unico delle informazioni, in quanto lo stesso risulta sempre occupato e, anche nei rari casi in cui si riesce è assolutamente impossibile parlare con l'operatore —:

quali iniziative intenda promuovere al fine di verificare i disservizi sopra descritti e quali provvedimenti intenda assumere al fine di garantire l'efficienza del servizio tanto pubblicizzata. (4-02442)

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

la strada statale n. 64 (Porrettana) costituisce un'importante arteria nazionale di collegamento tra l'Emilia-Romagna e la Toscana;

in particolare tale strada rappresenta — a fronte di eventuali blocchi del tratto

autostradale appenninico — l'unico canale di collegamento fra le due regioni in grado di smaltire il traffico pesante;

tale strada, particolarmente sul versante bolognese, attraversa comunità dell'alta valle del Reno importanti per l'insistenza di realtà produttive e commerciali di grande importanza, per le attività turistiche invernali ed estive e per le attività termali, che inducono notevoli spostamenti di persone e di merci;

per queste ragioni tale strada è stata annoverata tra le arterie di valenza nazionale ed è rimasta sotto la gestione dell'ANAS;

in seguito a gravi movimenti franosi verificatisi nel 1995, il Governo e l'ANAS, a seguito alle reiterate richieste dei comuni, della provincia e della regione, si sono impegnati a finanziare l'ammodernamento di essa nel tratto Marano (chilometro 45,815) e Silla (chilometro 38,470);

il decreto ministeriale n. 411 del 23 marzo 2001 ha adottato lo schema di programma triennale per la gestione e l'incremento della rete stradale ed autostradale dello Stato e in tale schema, relativamente al programma 2001-2003 del compartimento per la viabilità dell'Emilia-Romagna, è inserito il primo stralcio (di tre) del progetto di ammodernamento sopra citato per una cifra stimata di 43 miliardi di lire. Nell'articolazione della copertura finanziaria è prevista la copertura dai fondi indicati dalla legge finanziaria 388 del 2000 —:

quali siano le ragioni del grave ritardo nel mettere a gara i lavori previsti dal progetto di ammodernamento e se in questo ritardo non vi siano responsabilità soggettive dei dirigenti dell'ANAS;

che cosa intenda fare il Governo per assicurare gli abitanti e gli amministratori delle comunità dell'Alto Reno della provincia di Bologna che tale primo stralcio verrà realizzato quanto prima e che, in immediata successione, verranno cantierati gli altri due stralci facenti parte del

progetto complessivo concordato in questi anni tra amministrazioni locali, Governo ed ANAS. (4-02445)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta scritta:

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

il giorno 11 marzo 2002 il Ministro interrogato ha effettuato una visita nella città di Mazara del Vallo per incontrare i pescatori che hanno salvato la vita ai clandestini naufraghi di Lampedusa, gesto senz'altro encomiabile ma che tuttavia rischia di rimanere simbolico in assenza di un impegno preciso nel contrasto all'immigrazione nella provincia di Trapani con impegno fattivo di nuove risorse e nuovi mezzi —:

se non ritenga che sia il caso di incontrare il prefetto ed il questore per una riunione sull'immigrazione allo scopo di conoscere le gravi problematiche che da tempo vengono espresse da vari sindacati di polizia e da deputati e politici di questa provincia;

se non ritenga di assumere le adeguate iniziative normative affinché nella nuova legge sull'immigrazione il Questore, quale autorità tecnica di pubblica sicurezza, per i respingimenti ed il contrasto all'immigrazione possa più efficacemente — e non genericamente — disporre della forza pubblica (carabinieri, guardia di finanza, ed altro), della Marina e della Guardia costiera messa a sua disposizione dal prefetto, prevedendo altresì una unificazione dei collegamenti radio impiego e, magari, la costituzione di appositi nuclei interforze a disposizione del questore;

se non ritenga di manifestare il proprio concreto apprezzamento alla Polizia di Trapani che, nonostante la massiccia immigrazione, è riuscita a sferrare recentemente con i suoi apparati investigativi