

delle aule parlamentari, il Ministro della Giustizia, onorevole Oliviero Diliberto, che in data 11 marzo 1999 dichiarava: « Trovo dunque giusto chiedere scusa, come Stato italiano, e come giustamente ha fatto il Presidente del Consiglio, a nome di tutti, alla signora Sharifa »;

Sharifa si è poi trasferita a Londra, dopo una trattativa fra il governo italiano ed il governo inglese, con un aereo messo a disposizione della donna dall'onorevole Silvio Berlusconi;

in questo quadro il legale che assisteva Sharifa inoltrava, sacrosantamente, domanda di natura risarcitoria per l'ingiusta detenzione subita da Sharifa;

la Corte d'Appello di Milano e la Corte di Cassazione hanno inopinatamente respinto la richiesta di risarcimento inoltrata da Sharifa;

appare francamente incredibile che, tenuto conto delle vicende in sé, e delle significative dichiarazioni pubbliche rese dal Presidente del Consiglio e dal Ministro della Giustizia, l'Avvocatura dello Stato si sia opposta alla domanda risarcitoria avanzata da Sharifa —:

quali siano le argomentazioni addotte dall'Avvocatura dello Stato per opporsi ad una richiesta risarcitoria così palesemente fondata da essere proposta dopo le scuse ufficiali presentate dallo Stato italiano per bocca del Presidente del Consiglio dei Ministri e del Ministro della Giustizia;

se la difesa predisposta dall'Avvocatura dello Stato abbia tenuto conto dell'elemento, significativo sia in fatto che in diritto, delle scuse presentate dagli onorevoli Massimo D'Alema ed Oliviero Diliberto;

se non si ritenga sconcertante che una donna, ingiustamente accusata di voler vendere, fra l'altro, il proprio figlio come schiavo e per ciò incarcerata per sei lunghissimi mesi, venga privata del diritto di ottenere un equo risarcimento da parte dello Stato;

se non si ritenga di dover assumere in via amministrativa provvedimenti atti a riparare una evidente ingiustizia;

se non si ritenga, fra l'altro, di disporre un'ispezione ministeriale per verificare, fra le carte del fascicolo processuale relativo alla posizione di Sharifa, se vi siano elementi di grave negligenza che consentano di individuare colpa professionale da parte del pubblico ministero che ha diretto le indagini e del GIP che ha assunto i provvedimenti di carcerazione. (3-02481)

Interrogazione a risposta scritta:

PISTONE, MAURA COSSUTTA e SGOBIO. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

il servizio di assistenza per i tossicodipendenti detenuti nelle carceri italiane, che sarebbe dovuto passare alle dipendenze delle Asl già dal 1° gennaio 2003, è stato invece rinviato al 1° luglio 2003 ma a tutt'oggi non è stato ancora operato il necessario trasferimento dei fondi per assicurare la riforma —:

quali siano le ragioni del suddetto rinvio e quali atti intenda assumere al fine di garantire l'efficienza del servizio, scongiurando gli allarmismi e le preoccupazioni dei tossicodipendenti stessi e di tutto il personale dei Sert preposto a tale compito. (4-06817)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta orale:

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

premessi che sono tuttora in corso, lungo l'autostrada « A3 », denominata Salerno/Reggio Calabria, lavori di ammodernamento e messa in sicurezza e che quo-

tidianamente essa è percorsa da migliaia e migliaia di veicoli che dal sud Italia raggiungono il centro-nord e viceversa;

che tale tratto autostradale è l'unico percorso ad alta velocità che funge da cerniera tra il mediterraneo e il resto dell'Italia e che certamente si inserirà tra le opere infrastrutturali transeuropee strategiche da rilanciare per lo sviluppo del nostro paese un anche dell'Ue;

tale rete autostradale vede intensificare il flusso delle auto soprattutto durante il periodo estivo e che a causa dei numerosi cantieri aperti si formano lunghe code di automezzi, che a volte raggiungono alcune decine di chilometri con tutti i disagi che comportano;

oltretutto i continui trasferimenti da una corsia o carreggiata a l'altra rendono il percorso sempre meno sicuro, tant'è che sono frequenti tamponamenti ed in più circostanze si è assistiti anche ad incidenti mortali, questo rende quanto mai imminente l'apertura almeno di quei tratti già completati, soprattutto il tratto che va da Campagna (Salerno) a Pontecagnano (Salerno);

lungo questo tratto, all'altezza delle due rampe di accesso e uscita di Battipaglia ed Eboli, non sono ancora iniziati i lavori di ampliamento e ammodernamento il che implica un restringimento della carreggiata, ammodernata ed allargata dagli ultimi lavori, in prossimità dei due svincoli con grave pericolo per i veicoli che vi sopraggiungono, i quali sono costretti ad un improvviso rallentamento e cambio di corsia —:

quando è previsto l'inizio dei lavori di ammodernamento ed ampliamento degli svincoli di Battipaglia ed Eboli, e quali sono i tempi di realizzazione per il completamento delle suddette opere e la previsione della data di apertura del tratto Campagna-Pontecagnano che pare ormai completo. (3-02472)

D'AGRÒ. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

l'aeroporto di Venezia « Marco Polo », con circa 250 voli al giorno e picchi di 300 in estate, si colloca al quarto posto degli scali italiani dopo i grandi aeroporti di Fiumicino (900 voli), Malpensa (800) e Linate (400);

l'incremento di traffico seguito all'apertura della nuova aerostazione e la richiesta da parte della società di gestione di aumentare la capacità oraria fino a 35 voli/ora (attualmente 24 voli/ora) non sono stati accompagnati da adeguati investimenti e considerazione da parte dell'ENAV S.p.A. che gestisce il servizio di controllo (ATC) di torre e di avvicinamento;

l'aeroporto è dotato di un radar di vecchia generazione (DDS80) ormai da tempo sostituito da sistemi moderni (cds2000 o OPEN) anche in scali aerei con minor traffico (Olbia, Torino, Bologna, Napoli);

tale radar, funzionante « a singhiozzo », causa continue interruzioni o limitazioni del servizio che incidono gravemente sulla puntualità dei voli e sulla sicurezza (si vedano le due mancate collisioni in aprile e maggio fra aerei da turismo su rotte sbagliate, non individuate tempestivamente dal suddetto radar);

la torre di controllo, costruita circa venticinque anni fa dall'aeronautica militare, ad avviso dell'interrogante non risulta essere più idonea in quanto dalla stessa non è visibile il piazzale antistante la nuova aerostazione dove parcheggiano e dove si muovono la maggior parte degli aeromobili;

non sono stati ancora attivati il servizio di controllo dei piazzali (apron management) e il sistema FDP (per lo scambio dati via informatica con il centro di controllo di regione di Abano), già in uso in diversi aeroporti, servizi che consentirebbero un sensibile abbattimento dei ritardi e un miglioramento del servizio all'utenza —:

se non intenda intervenire presso l'ENAV affinché venga sostituito al più

presto il radar attualmente esistente presso l'aeroporto « Marco Polo » di Venezia con un sistema di ultima generazione, al fine di garantire certezza nella sicurezza dei voli, puntualità nelle partenze ed arrivi degli aeromobili e quindi migliore servizio all'utenza. (3-02477)

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

esiste una grave situazione di congestione del traffico per il Porto di Ancona e di incrementi annui del 20 per cento più di 1 milione di passeggeri e più di 200 mila Tir;

il consiglio comunale di Ancona ha deliberato scegliendo tra le varie opzioni progettuali il tracciato definito come « Uscita ad Ovest »; poiché altre possibilità sono condizionate dalla presenza di un'area di frana che impedisce soluzioni più agevoli;

risulta agli interroganti che le forze politiche del centro destra nell'amministrazione comunale di Ancona stanno suggerendo al Governo una soluzione di tracciato « a mare » con un interrimento di 3-400 metri che comporterebbe un notevole aumento dei costi e dei tempi oltre che un notevole impatto ambientale;

sono disponibili progettazioni di tipo preliminare che prevedono un raccordo stradale con la viabilità extraurbana ed un nuovo casello con l'autostrada A14 con direzione « Porto di Ancona »;

una ulteriore dilazione nella definizione del tracciato comporterebbe un notevole disagio per i cittadini residenti nel quartiere che è attraversato da una tale intensità di traffico che altera fortemente la qualità di vita. Inoltre tale ritardo impedisce lo sviluppo dei rapporti economici, culturali e turistici tra le due sponde dell'Adriatico considerando che partono traghetti per la Croazia per l'Albania, per la Grecia e Turchia —

se non ritenga di dover accelerare una decisione circa il tracciato migliore per poter procedere ad una progettazione definitiva che permetta tempi e costi certi onde dare una soluzione ad un problema di traffico ma anche di sviluppo per l'intero paese. (3-02482)

Interrogazioni a risposta in Commissione:

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

il rapido completamento dei lavori di ammodernamento della Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria costituisce una priorità di assoluta valenza nazionale nella politica infrastrutturale del Paese;

ciononostante i lavori lungo il tracciato della A3, pari a 443 chilometri, procedono con estrema ed ingiustificata lentezza, cagionando continui e pesanti disagi ai cittadini ed ostacolando gravemente lo svolgimento e lo sviluppo delle attività economiche e produttive;

la situazione è particolarmente preoccupante nel tratto salernitano della autostrada; infatti, una pericolosissima fase di paralisi si registra sul lotto (il numero 2 nell'ordine progressivo dei 77 lotti in cui è articolato l'intero progetto di potenziamento della A3) dal chilometro 3,000 al chilometro 8,000, aggiudicato il 18 dicembre 2000 alla società Todini;

tale società ha, ad aprile 2003, comunicato all'ANAS la volontà di rescindere il contratto di appalto, che, del resto, in più di due anni, ha avuto una esecuzione ridottissima ed assolutamente insoddisfacente (appena il 6 per cento, secondo dichiarazioni rese dalla Todini al *Corriere del Mezzogiorno* — edizione di Salerno e Campania in data 8 aprile 2002);

vi è il fondato pericolo che si apra un contenzioso, destinato a trascinarsi nel tempo ed a bloccare *sine die* i lavori, per di più in punto del tracciato altamente strategico della intera arteria autostradale,

ad immediato ridosso dell'innesto dalla bretella Salerno-Mercato San Severino, che funge da raccordo fra la A30 Caserta-Roma e la A3 Salerno-Reggio Calabria;

gli interessi delle comunità meridionali e dell'intero Paese impongono tutte le decisioni necessarie per addivenire alla rapida esecuzione dei lavori relativi a questo lotto;

situazioni di stallo, anche esse preoccupanti, investono altri lotti del tratto salernitano della A3 —:

queste considerazioni hanno formato oggetto della interrogazione 5-01893 del 14 aprile 2003;

nella seduta della VIII Commissione della Camera del 2 luglio 2003, il Governo, nel fornire risposte congiunte alle interrogazioni 5-01893 e 5-01894, non ha in realtà risposto in alcun modo alla predetta interrogazione 5-01893 —:

quali provvedimenti e quali iniziative il Ministero e l'ANAS intendono adottare per consentire la tempestiva ripresa dei lavori relativi al lotto aggiudicato alla Todini, evitando che un eventuale contenzioso trascini la realizzazione di opere così importanti;

quale sia la situazione effettiva dei lavori relativi ai diversi lotti del tratto salernitano della autostrada, in particolare il loro preciso stato di avanzamento;

quali siano le fonti, i tempi e le modalità di finanziamento dei lotti che riguardano il territorio salernitano;

quali iniziative si ritenga di assumere per porre fine alla lentezza dei lavori, attraverso il loro attento e tempestivo monitoraggio onde risolvere le diverse difficoltà di ordine burocratico, procedurale o tecnico che di volta in volta emergono prevedendo a tal fine adeguate strutture di coordinamento degli interventi;

quali iniziative verranno con sollecitudine assunte per garantire la celere ripresa dei lavori nei lotti, del progetto originario n. 19 (dal Km 88,657 al Km

103.840) aggiudicato alla Coop Costruttori CIR e 20 (dal Km 103.840 al Km 108.00) aggiudicato alla Gepco-Salc s.p.a, a tal fine va ricordato che i lavori del lotto n. 19 sono da diversi mesi fermi in considerazione della situazione di crisi profonda della ditta aggiudicataria, mentre per il lotto 20 la Gepco è stata dichiarata fallita; ne discende la necessità di decisioni rapide per la continuazione delle opere e per la salvaguardia dei livelli occupazionali preesistenti. (5-02207)

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

il servizio ferroviario sulla tratta Potenza, Melfi e Foggia è a dir poco scadente: mancanza di igiene, climatizzazione inadeguata, stazioni chiuse, ed altro;

vi sono, inoltre, gravi carenze che, insieme alla scadente qualità del servizio, penalizzano gli utenti, in particolare i pendolari;

TrenItalia, ignorando le legittime proteste dei cittadini e degli amministratori, pur avendo annunciato l'istituzione di corse aggiuntive, di fatto non dà risposte soddisfacenti agli utenti soprattutto dell'area Vulture-Melfese;

inoltre, da tempo è stata soppressa la carrozza « Potenza-Milano » che, partendo dallo scalo di Potenza, veniva poi, alla stazione di Foggia, direttamente agganciata al treno Lecce-Milano;

anche tale soppressione arreca disagi enormi ai tanti cittadini lucani che devono raggiungere la città lombarda —:

se il Governo non intenda dare direttive alla società TrenItalia per migliorare i servizi sulla succitata tratta e di potenziare complessivamente il trasporto ferroviario in Basilicata e nel Mezzogiorno. (5-02208)

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

negli scorsi anni è entrato in esercizio un servizio ferroviario Eurostar da Vicenza a Roma e ritorno;

tale Eurostar parte alle 5,38 da Vicenza (Treno n. 9476), riparte da Roma alle 17,48 (Treno n. 9478) e ritorna a Vicenza;

in entrambi i casi ferma nella stazione di Mantova;

questo servizio è stato particolarmente apprezzato e moltissimi sono gli utenti che lo utilizzano;

voci insistenti indicano la possibilità che nel dicembre 2003 sia soppressa la fermata nella stazione di Mantova;

numerosi sono i cittadini mantovani che quotidianamente utilizzano questo Eurostar;

da tempo si stava addirittura studiando l'ipotesi di un secondo collegamento veloce con fermata a Mantova;

Mantova sarebbe taglia fuori dai collegamenti importanti con Bologna - Firenze - Roma aumentando il suo isolamento visti i disastrosi collegamenti con Milano —:

quali iniziative intenda assumere presso Ferrovie dello Stato affinché un servizio alla cui istituzione i mantovani hanno contribuito venga assolutamente mantenuto con la fermata alla Stazione di Mantova. (5-02209)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta orale:

ZANETTIN e BERTOLINI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

i minori stranieri non accompagnati, per i quali il Comitato per i minori stranieri abbia ritenuto impossibile il « rimpatrio assistito », possono ottenere

dalle questure un permesso di soggiorno « per minore età », di carattere provvisorio in quanto valevole fino al 18° anno, dopo di che dovrà scattare il provvedimento di espulsione in quanto entrati clandestinamente;

l'articolo 32 del testo unico concernente la disciplina sull'immigrazione prevede che al compimento del 18° anno possano rimanere in Italia solo quei minori che abbiano ottenuto un permesso di soggiorno « per affidamento », e cioè che siano stati « affidati ai sensi dell'articolo 2 della legge 4 maggio 1983 n. 184 », nota come legge sull'adozione e l'affido;

malgrado la lettera e lo spirito della legge siano estremamente chiari, consta all'interrogante che molte questure — talvolta purtroppo con l'avallo di una certa Magistratura — rilascino con facilità a minori, magari vicini alla maggiore età, permessi di soggiorno « per affidamento », non solo trascurando totalmente il preventivo intervento del Comitato per i Minori stranieri (prescritto in particolare dalla circolare ministeriale 9 aprile 2001), ma in presenza di affidamenti che non hanno nulla a che fare con l'affidamento eterofamiliare, di cui all'articolo 2 della legge n. 184 del 1983 (esempio: affidamento al servizio sociale disposto dal tribunale per i minori; affidamento alla Caritas, al sindaco, o ad altro ente assistenziale disposto dall'autorità di polizia; addirittura in presenza di una semplice nomina a tutore), in aperta violazione della legge e della politica sui flussi migratori;

minori stranieri non accompagnati, opportunamente istruiti, hanno imparato a rivolgersi a queste questure compiacenti, evitando quelle che rispettano la legge;

sarebbe pertanto opportuno che il ministero dell'interno vigilasse sul fenomeno denunciato ed impartisse rigide istruzioni a prefetture e questure in ordine ad un corretto rilascio di permessi di soggiorno a minori « per affidamento », nel