

nel corso della trasmissione, che aveva affrontato il caso innumerevoli volte, è emerso un nuovo e importante elemento che può portare ad un nuovo sviluppo dell'attività investigativa: uno dei principali indagati in relazione alla scomparsa, Danilo Restivo, condannato per false dichiarazioni con sentenza passata in giudicato a due anni e otto mesi proprio per aver taciuto circostanze utili al ritrovamento della ragazza, nello scorso mese di giugno è stato arrestato, e poi scarcerato su cauzione, a Bournemouth (Inghilterra) con l'accusa di essere l'autore di un omicidio;

le indagini che hanno preso il via dopo questo terribile fatto di sangue hanno portato gli investigatori inglesi fino in Italia, e precisamente alla procura antimafia di Salerno, dove il caso Claps era arrivato nel 1999 a seguito di altre vicissitudini giudiziarie che si erano innestate sulla vicenda principale della scomparsa;

ad oggi sembra ci sia una collaborazione costante tra le autorità italiane e quelle inglesi, ma la famiglia di Elisa Claps ha dichiarato pubblicamente nel corso della trasmissione di RAI 3 di non sapere al momento se le indagini relative alla scomparsa della loro congiunta, a seguito di questi imprevedibili sviluppi, siano state ufficialmente riaperte e soprattutto quale sia la procura che ha ora competenza sul caso —

in considerazione della rilevanza del caso e delle legittime aspettative di verità della famiglia della giovane Elisa Claps, se sia stato riaperto un fascicolo d'indagine in merito alla scomparsa e quale sia l'autorità giudiziaria attualmente titolare dell'inchiesta. (5-03444)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

si fa seguito alle precedenti interrogazioni, scritte e orali intese a monitorare le fasi di realizzazione dell'Asse interurbano Seriate-Ponte San Pietro-Mapello (Bergamo);

la situazione viabilistica nell'area sud-ovest di Bergamo si fa sempre più grave e drammatica, davvero insostenibile;

la data di apertura del tratto Trevio-Lo-Bonate Sopra prevista dal contratto per il maggio 2003, slitta a novembre 2003, quindi alla primavera del 2004 e, successivamente a fine 2004;

a settembre 2004 la consegna dell'opera si allontana sempre più nel tempo —

per quale motivo la perizia della relazione tecnica approvata dal Consiglio di Amministrazione Anas nel mese di giugno 2004 non sia ancora efficace;

a quali adempimenti l'Anas debba ancora dare corso per garantire il completamento di tutta l'infrastruttura;

quali siano i tempi reali della realizzazione dell'opera in questione. (5-03443)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

nel pieno centro della città di Maddaloni (Caserta) la stazione ferroviaria, caratterizzata da un transito elevato di treni ad alta velocità, costituisce un punto di estrema pericolosità per la cittadinanza;

i recenti tragici avvenimenti, cioè la perdita della vita di un ragazzo di appena tredici anni, testimoniano tale pericolosità;

tra il concessionario delle Ferrovie dello Stato ed il comune di Maddaloni che, nell'ambito degli interventi per la soppressione dei passaggi a livello, chiede l'ado-

zione di misure più rispettose delle legittime esigenze della cittadinanza, è in atto un contenzioso reso necessario per la rigidità della posizione assunta dal concessionario;

in data 21 giugno 2002, con apposita nota, il sindaco di Maddaloni rappresentava al signor Ministro per le infrastrutture ed i trasporti, la problematica relativa alla esecuzione da parte del Concessionario delle Ferrovie dello Stato di interventi per la soppressione dei passaggi a livello insistenti sul territorio del comune;

a parere dell'interrogante, tali interventi, consistenti nella realizzazione di barriere in cemento, produrrebbero una frattura inaccettabile del tessuto cittadino e il conseguente isolamento di una fascia consistente della popolazione: oltre 15.000 cittadini subirebbero una caduta intollerabile dei livelli di vivibilità, per la estrema difficoltà a collegarsi con il centro cittadino e con le strutture che ospitano i principali servizi, come scuole, ospedale e uffici pubblici;

le preoccupazioni e le proteste dei cittadini, nonché la necessità di coniugare le legittime esigenze delle Ferrovie con l'assetto urbanistico di Maddaloni e con le sue altrettanto legittime esigenze di sviluppo socio-economico, hanno indotto l'amministrazione comunale a chiedere più volte alla società concessionaria delle Ferrovie dello Stato ed al ministero dei trasporti la individuazione di soluzioni alternative;

con la nota del 21 giugno 2002 il comune di Maddaloni ha fatto richiesta al signor Ministro per le infrastrutture ed al presidente del CdA della società concessionaria di un incontro per valutare, in concreto, la possibilità di una revisione complessiva del progetto originario e delle opere programmate, riconsiderandoli anche alla luce del rapporto di complementarietà con il vicino Scalo Smistamento Merci e relativi servizi, di rilevanza europea;

gli unici riscontri alle legittime istanze dell'Ente, volte alla tutela della

collettività, sono stati: una formale comunicazione del direttore centrale relazioni esterne delle Ferrovie dello Stato, che sottolineava la difficoltà a comporre in tempi brevi la questione, ed una comunicazione di inizio dei lavori di chiusura del passaggio a livello, a prescindere da tutto, da parte del responsabile compartimentale infrastrutture della Rete Ferroviaria Italiana s.p.a.;

a seguito della intervenuta automazione, il traffico ferroviario determina la chiusura pressoché ininterrotta dei passaggi a livello esistenti, con il transito di oltre 150 treni, di cui 140 nella fascia oraria compresa tra le 06.00 e le 11.00 e ben 15 « merci » in quella che va dalle ore 23.00 alle 06.00;

secondo l'interrogante tale automazione è di fatto la premessa alla chiusura della stazione con la soppressione dei servizi di biglietteria che arrecherà non pochi disagi ad un'ampia fascia di cittadini provenienti anche dai comuni vicini;

tali decisioni che compromettono i diritti della cittadinanza maddalonese con grave pregiudizio per le prospettive di sviluppo socio-economico della città, ledono gli ambiti di competenza dell'ente locale, cui la legge n. 59 del 1997 affida tutte le competenze relative alla cura degli interessi e alla promozione dello sviluppo della comunità cittadina;

il prosieguo nella realizzazione delle opere, come programmate dalla società concessionaria, provocherebbe forti tensioni nella cittadinanza e l'avvio di una stagione di proteste e di manifestazioni come già avvenuto in passato —

in riferimento alle problematiche fin qui esposte, se non sia opportuno promuovere in tempi brevissimi un incontro tra tutti gli enti ed organismi interessati al fine di una corretta valutazione di tutti gli aspetti connessi alla attuazione del programma delle Ferrovie e per la individuazione di valide soluzioni alternative.

(4-10902)

COSSA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

l'attivazione degli impianti di balneazione ha avuto in Sardegna un forte sviluppo solo nell'ultimo decennio, passando da un centinaio di stabilimenti all'inizio degli anni '90 ad oltre settecento alla fine del 2000;

questo tipo di industria è giovane ed ancora sconta la difficoltà del passaggio culturale dalla fruizione della spiaggia libera alla fruizione della spiaggia fornita di servizi;

il consolidamento delle aziende rischia di essere compromesso nel momento in cui, in adempimento dell'articolo 1 comma 22 della legge 350 del 2003 i canoni per la concessione d'uso sono rideterminati, con effetto dal 1° gennaio 2004, nella misura prevista dalle tabelle allegate al decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 5 agosto 1998, n. 342, rivalutate del trecento per cento, senza fare alcuna differenziazione tra il livello di sviluppo dell'industria del settore nelle diverse zone del territorio nazionale;

in Sardegna, le aziende concessionarie delle aree in oggetto, devono corrispondere all'amministrazione regionale un sovracanone calcolato sulla base del canone nazionale, incrementato in misura del 30 per cento, cui si aggiunge un ulteriore 30 per cento al momento del rinnovo delle concessioni già in essere;

attualmente il sovracanone regionale ammonta a 2,10 euro a mq per la concessione delle aree a terra e ad una quota oscillante tra 0,65 e 2,20 euro a mq per la concessione di aree a mare. Gli incrementi del 300 per cento previsti per il canone, pertanto innescheranno l'ulteriore incremento del sovracanone portando gli importi pagati da concessionari a livelli particolarmente elevati;

il canone ed il sovracanone derivanti da tali incrementi, che già con difficoltà potranno essere retti dalle industrie del

settore consolidate nei decenni, sono una sicura condanna alla chiusura per imprese ed impianti giovani come quelli sardi —:

se non ritenga opportuno, in sede di adozione dei Decreti Interministeriali previsti dall'articolo 1 comma 22 della legge 350 del 2003, prevedere una differenziazione dell'incremento dei canoni per la concessione del demanio marittimo per la realizzazione di stabilimenti balneari in ragione del diverso consolidamento imprenditoriale delle aziende del settore della balneazione ed in ragione della diversa redditività delle zone di balneazione;

se non ritenga opportuno adottare iniziative volte a differenziare eventuali aumenti di canone tenendo conto delle differenti tipologie degli impianti per la balneazione al fine di premiare le attività che si svolgono stagionalmente con strutture precarie ed amovibili, certamente con ridotto impatto ambientale. (4-10905)

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

da alcuni anni il mercato del trasporto aereo si è arricchito del servizio offerto dai cosiddetti voli *low cost*;

tale servizio è offerto sia da importanti compagnie aeree, che gestiscono anche voli di linea, sia, in misura prevalente, da compagnie che offrono esclusivamente tale tipo di servizio;

l'avvento delle compagnie *low cost* ha allargato enormemente il mercato dei voli aerei, offrendo la possibilità di viaggiare, in Italia e all'estero, anche a persone prive di grandi disponibilità economiche;

le compagnie *low cost* sono in grado di garantire bassi prezzi in quanto effettuano un servizio essenziale, che non include la somministrazione di generi di conforto durante il volo, e che prevede la prenotazione prevalentemente o esclusivamente tramite internet, una limitata disponibilità per trasporto dei bagagli, la

non rimborsabilità dei biglietti non fruiti, elevate penali per il cambio delle date o delle destinazioni;

le caratteristiche del volo *low cost* sono normalmente espresse nei contratti sottoscritti dai passeggeri e sono normalmente accettate consapevolmente dai passeggeri che volentieri rinunciano ad alcune comodità in cambio di notevoli riduzioni dei costi;

alcune clausole non solo contrastano con i diritti riconosciuti al passeggero dalla « Carta dei diritti del passeggero », ma sono il presupposto di situazioni di grave disagio per i viaggiatori, e possono tradursi anziché in un risparmio in un notevole aggravio economico;

in contrasto con la « Carta dei diritti del passeggero », ma anche contro la legislazione italiana sono le limitazioni apposte da molte compagnie *low cost* al trasporto di soggetti con mobilità ridotta, limitazioni che sfociano, spesso, nel totale rifiuto dell'imbarco. Tale profilo è particolarmente preoccupante in quanto i voli *low cost*, sulla base di evidenti tendenze di mercato, copriranno in breve tempo una parte rilevante delle tratte del trasporto aereo civile;

è del pari una palese violazione della « Carta dei diritti del passeggero » la mancanza di qualunque tutela del passeggero in caso di cancellazione del volo per cause imputabili alla compagnia: in tali casi le compagnie *low cost* non garantiscono alcun rimborso delle spese aggiuntive che il passeggero è costretto a sostenere nell'ipotesi in cui non sia possibile la loro riprotezione in voli alternativi in tempi congrui;

alcune compagnie escludono anche in tali casi, la possibilità di rimborsare lo stesso prezzo del biglietto corrisposto dal passeggero, comprendendo in esso anche le tasse aeroportuali —:

quali iniziative intenda adottare per evitare che le compagnie aeree *low cost* operanti in Italia applichino clausole vessatorie in violazione dei diritti degli utenti sanciti nella « Carta dei diritti del passeggero »;

se non ritenga attivarsi perché le clausole contrattuali dei voli *low cost* prevedano un'adeguata tutela del diritto all'imbarco dei passeggeri disabili o con limitata mobilità;

se non ritenga necessario attivarsi perché anche nei voli *low cost* sia prevista una tutela minima degli utenti, che interessi perlomeno il rimborso del prezzo del biglietto e delle maggiori spese sostenute nei casi di cancellazione dei voli per cause imputabili alla compagnia. (4-10906)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta scritta:

COLA e FALANGA. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

il comune di Poggiomarino in provincia di Napoli a seguito di scioglimento per dimissioni dei consiglieri comunali è attualmente in gestione commissariale;

allo stato, è stata espletata una trattativa privata per l'affidamento del servizio di tesoreria comunale, ed, in particolare, alla predetta trattativa privata sono state invitate a partecipare le sole banche di cui al decreto legislativo 385/1993;

tale provvedimento sembra essere in violazione di quanto previsto dalla norma di cui all'articolo 208 del decreto legislativo predetto, che prevede espressamente tra i soggetti abilitati a svolgere il servizio e a cui estendere la partecipazione, anche le società per azioni e Poste Italiane s.p.a., nonché concessionari del servizio nazionale di riscossione di cui all'articolo 3, comma 8 del decreto legislativo 13 aprile 1999, n. 112;

tanto anche in contrasto con quanto previsto dall'articolo 68 comma 5 del medesimo articolo, che dispone il ricorso alla trattativa privata « solo dopo che due esperimenti di gara vadano deserti »;