

anni. Ci si riferisce al caso della studentessa potentina Elisa Claps di cui si sono perse le tracce il 12 settembre 1993;

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. (5-03530)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta immediata:

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

la strada statale 106 Taranto-Reggio Calabria rappresenta un'arteria fondamentale nel sistema viario dell'Italia meridionale, essendo l'unica via di accesso lungo il versante ionico alle regioni Puglia, Basilicata e Calabria e svolgendo funzioni di connessione con le aree interne del territorio;

tale strada, a causa del suo percorso stretto, tortuoso e accidentato, non è adeguata a sopportare i crescenti flussi di traffico su tutta la costa ionica ed è in molti tratti ad unica carreggiata a doppio senso di marcia;

questo fa sì che sulla strada statale 106 si verifichi un numero elevato di incidenti mortali, che la rendono, secondo le statistiche, una delle strade più pericolose d'Europa, tanto da farla comunemente chiamare « strada della morte »;

i rallentamenti e le difficoltà di percorrenza di questa strada costituiscono un grave deterrente per gli investimenti e la crescita economica e sociale del territorio, penalizzando le attività localizzate al Sud, e sono di grande ostacolo ai flussi turistici verso tali zone;

pertanto, la necessità di ammodernare e rendere sicura la strada statale 106 costituisce una delle priorità strategiche per la rete viaria del Mezzogiorno ed è essenziale per sostenere lo sviluppo produttivo e turistico dei territori che si affacciano sul mar Ionio;

l'adeguamento della strada statale ionica è, altresì, condizione necessaria per

consentire alle zone interne ed impervie di uscire dall'isolamento e collegarle con il resto della penisola, se si considera che non sussiste in tutta l'area un'altra valida alternativa di mobilità, dal momento che la rete ferroviaria esistente in quelle zone è a binario unico e vi transitano motrici a gasolio;

a tal fine la strada statale 106 è stata inserita nel primo programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale, di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443, (cosiddetta « legge obiettivo ») e di cui alla delibera Cipe 21 dicembre 2001, n. 121;

l'ammodernamento della statale ionica è stato, altresì, inserito tra le opere da finanziare nell'ambito del quadro comunitario di sostegno 2000-2006 ed i finanziamenti ammontano a 147,19 milioni di euro per la regione Basilicata e a 644,278 milioni di euro per la regione Calabria;

l'Anas s.p.a. ha ritenuto opportuno suddividere la progettazione esecutiva dell'intera tratta di circa 415 chilometri in lotti omogenei;

per quanto concerne, in particolare, la tratta Sibari-Crotone, che attraversa importanti centri calabresi ed è tra quelle che necessitano maggiormente di lavori di ammodernamento, la legge 29 dicembre 2003, n. 376, ha previsto un contributo di 2.000.000 di euro, per ciascun anno del triennio 2003-2005, per la realizzazione di interventi di potenziamento di tale tratta —:

quale sia l'ammontare dei finanziamenti esistenti allo stato attuale, quali lotti funzionali siano stati realmente appaltati, quali siano i tempi di ultimazione degli interventi di ammodernamento della strada statale 106 e, in particolare, quale sia l'importo complessivo di risorse destinate all'adeguamento della tratta Sibari-Crotone e quale sarà il programma dei lavori in tale tratta. (3-03788)

Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:

IX Commissione:

DUCA, MAURANDI, CABRAS, CARBONI, RAFFALDINI, ALBONETTI, DE LUCA, MAZZARELLO, PANATTONI, RONGNONI, SUSINI e TIDEI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la legge n. 144 del 1999 finanzia la continuità territoriale per il collegamento degli aeroporti della Sardegna con i principali scali nazionali;

il 31 dicembre 2004 scade il primo triennio di applicazione della legge, al termine del quale lo Stato procede alla verifica dell'attuazione e comunica all'Unione europea la sua volontà di continuare a utilizzare la legge, o di rinunciare, o di estenderla ad altre rotte;

l'articolo 36 della suddetta legge stanza 70 miliardi di lire a partire dal 2001 per il trasporto passeggeri, da cui va sottratto l'1 per cento da destinare alle isole minori della Sicilia;

con le gare espletate per l'esercizio della continuità territoriale in Sardegna sono stati spesi circa 45 miliardi di euro negli anni 2002 e 2003, mentre per il 2004 le compagnie hanno rinunciato ad ogni compenso;

con la legge finanziaria per il 2003 (legge n. 289 del 2002) sono stati aggiunti altri aeroporti a quelli previsti dall'articolo 36 della legge n. 144 del 1999;

con la legge finanziaria per il 2004 (legge n. 350 del 2003) sono stati aggiunti ancora altri aeroporti, ed il finanziamento è stato portato da 35 a 45 miliardi di euro all'anno;

il mutamento del quadro finanziario e l'aumento del numero degli aeroporti interessati, ha generato una situazione di incertezza sui fondi effettivamente disponibili per attuare la continuità territoriale in Sardegna a partire dal 2005;

quella incertezza ha probabilmente impedito finora di convocare la conferenza di servizi per la definizione degli oneri di servizi, su delega del Ministro dei trasporti, come previsto dall'articolo 36 della citata legge n. 144;

data la ristrettezza dei tempi per l'espletamento delle procedure al fine di continuare ad utilizzare la legge n. 144 del 1999 dopo la scadenza del 31 dicembre 2004, sembra necessaria una forte accelerazione, sia con la concessione della prevista delega al Presidente della regione Sardegna da parte del Ministro, che con la definizione del quadro delle risorse finanziarie e della loro distribuzione —:

quale sia l'entità dei finanziamenti sui quali la regione Sardegna può contare per convocare la conferenza di servizi e procedere alla definizione degli oneri da imporre alle compagnie interessate. (5-03531)

PASETTO, MANTINI e ROSATO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

è stata approvata al Senato in prima lettura in materia delle Isole Minori il disegno di legge n. 470/A «Interventi per lo sviluppo delle Isole Minori»;

in maniera inusuale rispetto al passato, si registra un grave disservizio dei trasporti marittimi di collegamento con le isole Eolie;

forti ritardi, corse saltate, mezzi obsoleti e spesso in avaria, danneggiano gravemente l'immagine delle Eolie dissuadendo e scoraggiando quel turismo di qualità che pure ha mostrato e continua a mostrare interesse;

attualmente è in funzione sulla linea Napoli-Eolie, una struttura antiquata priva di ogni *comfort*, mentre fino a qualche settimana fa, era disponibile una struttura che avrebbe offerto sulla medesima rotta un servizio veloce e di alta qualità;

in particolare per l'isola di Panarea il disagio è notevole e gli operatori del settore subiscono da tale situazione un danno notevole;

a dismisura si levano le proteste dei turisti che affrontano vere e proprie odisee ogni volta che devono raggiungere l'isola di Panarea o partire da essa per ritornare a casa: chi deve imbarcarsi da e per Panarea non ha mai la certezza di partire e, se vi riesce, prima di giungere a destinazione quasi sempre deve fare il giro delle altre isole, con tempi di percorrenza ingigantiti dalle conseguenti soste per sbarco e imbarco, senza dare precise informazioni al turista che rimane in un irritante stato di perenne incertezza;

gli aliscafi vecchi e indecorosi sono frequentemente guasti, ma soprattutto poco sicuri;

il 31 dicembre di quest'anno scade il piano quinquennale relativo agli investimenti nei trasporti marittimi per le isole Eolie —:

quali iniziative il Ministro intenda adottare in specie per la prossima stagione estiva, al fine di potenziare e rendere efficiente, sicuro e decoroso il servizio di trasporti marittimi da e per le isole Eolie per cittadini e turisti. (5-03532)

Interrogazioni a risposta in Commissione:

MEDURI, MINNITI e BOVA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per conoscere — premesso che:

la società RFI Rete Ferroviaria Italiana ha deciso la chiusura totale della linea Jonica nel tratto Melito-Porto Salvo — Pellaro a partire da giugno 2005 fino a settembre 2006 e la chiusura parziale del tratto ferroviario tra la stazione di Reggio Calabria e quella di Pellaro durante lo stesso periodo;

le motivazioni addotte per la chiusura sarebbero legate alla realizzazione del raddoppio del nodo ferroviario tra Lazzaro e Pellaro;

la chiusura totale del tratto in oggetto provocherebbe una serie di disagi che di seguito riportiamo;

ben 4000 passeggeri al giorno sarebbero costretti a trasbordare sui mezzi sostitutivi su gomma con il conseguente congestionamento della strada statale n. 106 Jonica;

si verrebbe a verificare la paralisi del traffico nella città di Reggio Calabria con ben 53 treni che verrebbero ad essere soppressi;

la chiusura per 15 mesi della tratta in oggetto determinerà anche un ridimensionamento in termini occupazionali nel comparto martoriato delle ferrovie con la manutenzione treni, macchinisti che non avranno altre opportunità di riutilizzo per oltre un anno e mezzo;

le ferrovie rappresentano un fattore imprescindibile di sviluppo per il territorio e per questo tale annuncio ha già provocato la reazione di enti locali, associazioni, sindacati preoccupati per il futuro logistico nell'ambito territoriale interessato da tali lavori —:

se il Governo non ritenga opportuno convocare in tempi rapidissimi un tavolo istituzionale con RFI affinché vengano analizzate complessivamente tutte le conseguenze che una chiusura così prolungata potrebbe avere sul comprensorio e per individuare soluzioni alternative che contemperino il raddoppio con la percorrenza della tratta come avvenuto in altre realtà territoriali. (5-03543)

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

molti comuni della Valle di Susa, tra cui Oulx, Cesana, Claviere, Sestriere, saranno coinvolti nelle eccezionali olimpiadi invernali di Torino 2006;

ad oggi pochissimi TGV, treni ad alta velocità che collegano la valle in oggetto al resto d'Italia e d'Europa si fermano nel comune di Oulx;

la programmazione delle fermate dei treni costringe l'utenza a scendere a Bussoleno e, cambiando binario, a prendere un altro treno per raggiungere l'Alta Valle privilegiando il comune di Susa, già ottimamente collegato con il capoluogo piemontese;

considerata l'importanza di Oulx e di quelli limitrofi per le prossime olimpiadi, risulta necessario, ad avviso dell'interrogante, istituire una fermata di tutti i TGV anche tale comune, in modo da limitare l'incremento del traffico stradale e incentivare il turismo nella valle —:

se ritenga opportuno adoperarsi affinché sia prevista una fermata ad Oulx di tutti i treni TGV;

se non ritenga altresì opportuno adoperarsi, affinché sia i lavoratori pendolari che i turisti non siano costretti a cambiare treno nella stazione di Bussoleno per raggiungere l'Alta Valle ed il traforo ferroviario del Frejus, ripristinando una linea diretta così come è stato per decenni passati;

quali urgenti iniziative si intendano adottare affinché i comuni della Valle di Susa coinvolti nelle prossime olimpiadi invernali, possano comodamente essere raggiunti dall'utenza proveniente da altre parti d'Italia o d'Europa. (5-03546)

* * *

INTERNO

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

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

alcune decine di cittadini immigrati, sbarcati negli ultimi giorni a Lampedusa sono stati tradotti in Libia con voli speciali organizzati dalla prefettura di Agrigento;