

il Gip di Vercelli ha firmato in data 15 novembre, la revoca della custodia cautelare;

è stato denunciato lo stato degradato e le precarie condizioni in cui versa l'edificio del carcere per le infiltrazioni d'acqua sia negli alloggi del personale di sorveglianza, sia nelle celle dei detenuti —:

quali provvedimenti si intenda assumere per evitare che si verifichino episodi gravi e cruenti all'interno della struttura carceraria, provvedendo alla carenza di persone di sorveglianza ed alla scarsità di mezzi più volte denunciata;

quali azioni si concretizzeranno per rendere di nuovo agibili tutti i locali del carcere dal degrado ora in atto;

se siano state realmente svolte indagini sui fatti accaduti e con quali risultati.

(4-01461)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta scritta:

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

è ormai convinzione generale che l'accessibilità e l'attraversamento delle zone alpine debbano essere affrontati senza imputare le esternalità negative all'ambiente: secondo un'impostazione già promossa dalla Commissione trasporti dell'Unione europea;

l'arco alpino costituisce una parte consistente delle risorse naturali ancora intatte è dunque meritevole di tutela e di protezione. Sulle Alpi il fondamento primario delle attività economiche è costituito dalle risorse ambientali; da tempo nelle diverse comunità alpine si va sviluppando una nuova identità fortemente connessa ai valori dell'ambiente;

l'area dolomitica comprendente le province di Belluno, Trento e Bolzano sotto il profilo della qualità ambientale e della ricettività turistica costituisce l'ambito più significativo di questo contesto, raccogliendo pressoché tutti i comuni ad alta concentrazione dell'offerta turistica montana di questo settore delle Alpi e oltre un terzo del totale nazionale;

negli ultimi anni in quest'area l'impatto del flusso automobilistico sulla qualità della vita dei centri urbani dolomiti è diventato estremamente negativo, sia per i residenti sia per i turisti;

l'attenuazione del traffico veicolare implica anche un ripensamento generale dei modelli d'offerta turistica ed una riflessione sulla tipologia di trasporto pubblico che meglio possono dare una risposta alla domanda di mobilità in aree ad elevata qualità ambientale;

consapevoli di tutto ciò, gli enti locali della provincia di Belluno, con il pieno sostegno delle organizzazioni economiche e sindacali e il non meno importante stimolo dell'opinione pubblica, concordano sull'irrinunciabilità del sistema ferroviario bellunese, ritenuto indispensabile stante la sua centralità per i collegamenti tra l'area dolomitica e la pianura veneta;

tale condivisione è stata espressa attraverso numerose manifestazioni e documenti sottoscritti da tutte le componenti istituzionali, economiche, sindacali e sociali della provincia di Belluno;

in tale contesto è stato sottoscritto il Patto per la mobilità che pone il potenziamento del servizio ferroviario e la realizzazione della tratta Calalzo-Cortina-Dobbiaco fra le sue linee portanti, con la richiesta alla regione Veneto di attivarsi per definire attraverso un progetto di fattibilità i necessari approfondimenti tecnico-economici sullo sviluppo del sistema ferroviario bellunese;

la regione Veneto ha predisposto uno studio di fattibilità, che ha individuato tre ipotesi di tracciato, e dopo numerosi incontri con gli enti locali e le associazioni

di categoria si è ora raggiunto l'unanime consenso alla realizzazione dell'opera, da parte sia degli enti della provincia di Belluno sia della provincia di Bolzano e dei comuni altoatesini interessati al tracciato;

in particolare, si ritiene indispensabile rilanciare la linea ferroviaria Calalzo-Cortina-Dobbiaco, costruita al tempo della prima guerra mondiale per ragioni militari e soppressa negli anni 1962 (tratta Dobbiaco-Cortina) e 1964 (tratta Cortina-Calalzo);

a sostegno di questa convinzione si pone anche il progetto *Dolomitenzug* avviato, sul finire del 1995, dalla Direzione politiche economiche e sociali delle Ferrovie dello Stato e quello che la regione Veneto ha presentato al Ministero dei lavori pubblici nell'agosto 1999 ai sensi del decreto ministeriale dell'8 ottobre 1998;

si ricorda infine che con l'accordo quadro per le infrastrutture della regione Veneto, firmato il 9 agosto 2001 dai Presidenti Berlusconi e Galan e dal Ministro Lunardi, il Governo si è impegnato ad inserire nel prossimo contratto di programma con le Ferrovie dello Stato la linea ferroviaria in questione;

si ritiene ormai necessaria un'azione che renda fattibile il collegamento ferroviario Calalzo-Cortina-Dobbiaco —:

cosa intenda fare per dare un riscontro positivo a tale iniziativa e in particolare affinché la progettazione esecutiva dell'opera trovi idoneo finanziamento.

(4-01447)

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

dal 1978 è in corso un confronto tra l'azienda di trasporto pubblico di Venezia (Actv) e le organizzazioni sindacali in merito alla questione dello sbarco dell'aiuto motorista da bordo delle navi maggiori dell'Actv, riducendo gli equipaggi da sei a cinque persone;

le navi Actv trasportano anche mille duecento passeggeri al giorno, veicoli privati e commerciali tra cui anche cisterne di combustibile, all'interno della laguna di Venezia ed in ogni condizione meteomarina;

la flotta Actv comprende mezzi che risalgono agli anni trenta e nonostante questo è stata adottata una politica della manutenzione che ha portato allo smantellamento del cantiere navale aziendale e che ha penalizzato anche la ricerca di affidabili *partners* esterni a cui affidare gli interventi manutentivi;

nel 1996, la Capitaneria di porto di Venezia ha emanato, nonostante il parere contrario delle organizzazioni sindacali delle categorie interessate, un provvedimento con il quale ha disposto lo sbarco dell'aiuto motorista da alcune navi, subordinandolo al possesso da parte dell'unità della qualifica Ia-q-1 — qualifica che consente la navigazione con il locale macchina non presidiato — sino a quel momento mai applicata per motivi di difficoltà nel mantenimento della qualifica stessa;

nel 1998, la stessa autorità marittima è tornata sulla sua decisione disponendo per due navi traghetto di nuova costruzione la tabella di armamento con sei persone di equipaggio, compreso ovviamente l'aiuto motorista;

sempre la Capitaneria di porto di Venezia, su richiesta dell'azienda di trasporto pubblico di Venezia (Actv), ha emanato — in data 7 settembre 2001 — un provvedimento con il quale viene estesa la possibilità di sbarco dell'aiuto motorista da tutte le unità in possesso della qualifica Ia-q-1, navi traghetto comprese;

il possesso della qualifica Ia-q-1 non implica il mutamento delle modalità organizzative e di intervento dell'equipaggio in caso di incendio a bordo, falla o avaria grave agli apparati di comando e di governo;

l'eliminazione dall'equipaggio di una figura prettamente tecnica, come quella dell'aiuto motorista si tradurrebbe nell'im-

possibilità di curare la continua opera di manutenzione a tutti gli elementi dell'impianto propulsivo, di governo e di servizi nave, con grave pregiudizio per la sicurezza della navigazione;

le molteplicità delle situazioni di avaria e di emergenza che si possono verificare (avarìa al telecomando dei motori di propulsione; avarìa di un gruppo elettrogeno e conseguente disinserimento di tutte le utenze di bordo, tra cui anche alcune fondamentali per la sicurezza di bordo come la pompa incendio e la pompa di manovra timone; malore dell'operatore, considerato che si opera in ambienti ove sono presenti sostanze tossiche) rendono indispensabile la presenza della seconda figura tecnica a bordo, accanto al direttore di macchina;

la sicurezza e l'incolumità dei passeggeri e dell'equipaggio delle navi non può essere sacrificata per puri interessi economici —:

se non sia opportuno acquisire, dalla Capitaneria di porto di Venezia, chiarimenti in merito alla reale sussistenza delle condizioni — in particolare sotto il profilo della sicurezza della navigazione — per la riduzione del numero dei componenti gli equipaggi delle navi che espletano questo tipo di servizio;

quali misure si intendano adottare per garantire la sicurezza dei trasporti pubblici nella laguna veneta. (4-01448)

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

si è registrato un notevole incremento dei traffici delle merci, containerizzate e varie, caratterizzante il porto mercantile di La Spezia dalla metà degli anni '90 ad oggi;

nel giugno 2001 era stato raggiunto un accordo con lo stabilimento Cargo di Genova delle Ferrovie dello Stato circa la riorganizzazione del lavoro nel porto mercantile di La Spezia;

tale accordo prevedeva l'assunzione di 9 nuovi manovratori nell'impianto primario di La Spezia delle Ferrovie dello Stato entro il 31 ottobre 2001 ed il reintegro in organico di un numero di lavoratori pari a coloro che usciranno dal circuito produttivo entro il 1° gennaio 2002;

l'attuale organico dell'impianto Cargo di La Spezia non è assolutamente sufficiente per far fronte ai crescenti volumi di merci trasportate su rotaia e i lavoratori dipendenti dell'impianto Cargo di La Spezia sono costretti a numerose ore di straordinario ed a rinunciare costantemente a giorni di riposo e ferie;

a causa delle carenze di personale addetto alla manovra spesso vengono disabilitati gli impianti di Valledora e Santo Stefano Magra, che dovrebbero essere il polmone del porto spezzino —:

se non ritenga di svolgere un'attivo interessamento presso le Ferrovie dello Stato e, in particolare, presso lo stabilimento Cargo di Genova, affinché venga accelerata la procedura per le assunzioni previste dagli accordi fra azienda ed organizzazioni sindacali, assunzioni che comporterebbero un maggior livello di efficienza per il porto mercantile e migliori condizioni di lavoro e sicurezza per il personale dell'impianto primario di La Spezia addetto alla manovra dei treni merci. (4-01449)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta scritta:

FONTANINI e LUCIANO DUSSIN. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

il giorno 20 novembre 2001, alle ore 14.50, in via Uffici del Vicario, adiacente al Palazzo dei Gruppi Parlamentari, in Roma, sostavano tre autovetture di cui una adibita al trasporto di « personalità » e due di scorta;