

SENATO DELLA REPUBBLICA

XI LEGISLATURA

n. 68

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 24 al 31 marzo 1994)

INDICE

BODO: sull'opportunità di ripristinare il funzionamento delle stazioni ferroviarie di Trino Vercellese e di Crescentino (4-05222) (risp. COSTA, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	Pag. 2451	ROCCHI: sulla costruzione del telescopio italiano «Columbus» su Mount Graham (Arizona-USA) (4-02002) (risp. COLOMBO, <i>ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica</i>)	Pag. 2455
CONDARCURI ed altri: sui motivi della mancata assunzione del signor Marino Sebastiano come operaio qualificato presso le Ferrovie dello Stato (4-03620) (risp. COSTA, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	2452	SERENA: sul rapporto tra società legate al gruppo Ferruzzi e l'insediamento alla carica di amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato spa di Lorenzo Necci, ex amministratore di imprese del gruppo Ferruzzi (4-04988) (risp. COSTA, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	2458
MEDURI: per un migliore utilizzo degli aeroporti calabresi (4-03321) (risp. COSTA, <i>ministro dei trasporti e della navigazione</i>)	2453		

BODO. - *Al Ministro dei trasporti.* - Premesso:

che con provvedimento in vigore dal 1° gennaio 1994 sulla linea ferroviaria Casale Monferrato-Torino è stato disposto il funzionamento ridotto delle stazioni di Trino Vercellese e di Crescentino che resteranno aperte unicamente dalle ore 7 alle 14 anzichè dalle ore 6 alle 21 come avveniva in precedenza;

che tale situazione crea notevole disagio ai numerosi utenti che si vedono privati dei servizi connessi al funzionamento delle stazioni proprio negli orari di maggior affluenza specialmente per coloro che si recano al lavoro;

che la decisione adottata appare in contrasto con la realizzazione, avvenuta pochi anni orsono, di costosissime opere (elettrificazione della linea, costruzione di molti sovrappassi) al fine di potenziare il tratto Casale-Chivasso;

che il provvedimento in questione comporta altresì la riduzione dell'organico del personale delle stazioni di Trino e di Crescentino con conseguente perdita del posto di lavoro per alcuni dipendenti;

che numerose proteste sono state inviate alla direzione dell'unità di produzione dell'ente delle Ferrovie dello Stato di Alessandria dalla quale dipendono le stazioni di Trino e Crescentino;

che in particolare il sindaco di Trino Vercellese ha interessato la direzione compartimentale delle Ferrovie dello Stato di Torino evidenziando tutti gli aspetti negativi provocati dalla riduzione dell'orario di funzionamento delle stazioni,

si chiede di sapere se il Ministro dei trasporti non ritenga di adottare le decisioni necessarie per ripristinare il funzionamento delle stazioni ferroviarie di Trino Vercellese e di Crescentino con l'orario dalle ore 6 alle ore 21.

(4-05222)

(13 gennaio 1994)

RISPOSTA. - Le Ferrovie dello Stato riferiscono che per il contenimento dei costi di gestione, con onerosi investimenti, gli elementi della linea Chivasso-Casale sono stati attrezzati per l'esercizio in telecomando: gli apparati di sicurezza per la circolazione dei treni sono quindi comandati a distanza da un apposito capo stazione «dirigente centrale operativo», che ha sede in Alessandria.

Agli effetti della circolazione dei treni, pertanto, non è più richiesta la presenza del personale nelle stazioni di linea e per tale motivo a suo tempo sono state impresenziate per tutto l'arco delle 24 ore le stazioni di Casale Popolo, Morano Po, Verolengo.

Sono rimaste presenziate solo le stazioni di Crescentino e Trino interessate da manovre con treni merci. Con l'orario attualmente in vigore i treni merci circolano solo al mattino ed eseguono manovre a Crescentino tra le ore 9 e le 13 e a Trino tra le ore 7,30 e le 14.

Con la determinazione delle nuove esigenze di personale rese operative dal 30 dicembre 1993, per gli impianti di Crescentino e Trino, è stato così previsto il presenziamento solo al mattino con un capo stazione ed un ausiliario appunto per le operazioni di manovra.

Non vi sono state modifiche nella circolazione dei treni viaggiatori sia per quanto riguarda la quantità sia per quanto riguarda gli orari.

Durante la chiusura degli impianti i biglietti vengono rilasciati in treno senza alcun diritto suppletivo di esazione e quindi senza alcun maggiore onere o disagio per la clientela.

È allo studio delle Ferrovie dello Stato la possibilità di allargare la fascia di presenziamento della stazione di Trino dalle ore 6 alle ore 14. Tale argomento sarà prossimamente oggetto di contrattazione con le organizzazioni sindacali.

In fase avanzata è poi la procedura per la stipula di contratti per l'apertura di punti vendita nelle varie località per dare modo alla clientela di munirsi più agevolmente di recapiti di viaggio.

Infine le Ferrovie dello Stato hanno allo studio un piano per l'individuazione di nuove forme di gestione, al fine di ridurre i costi dei servizi di stazione.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

COSTA

(30 marzo 1994)

CONDARCURI, FAGNI, SARTORI. - *Ai Ministri dei lavori pubblici, dei trasporti e del lavoro e della previdenza sociale.* - Premesso:

che il signor Marino Sebastiano è vincitore di pubblico concorso a 37 posti di operaio qualificato, terza categoria del personale, bandito con decreto ministeriale n. 279 del 9 febbraio 1985 (si veda l'estratto del Bollettino ufficiale delle Ferrovie dello Stato, parte prima e seconda, n. 5 del 15 marzo 1985) ed espletato dopo poco tempo;

che nel Bollettino ufficiale delle Ferrovie dello Stato, parte prima e seconda, n. 18-19 del 15 ottobre 1989, vennero pubblicate le graduatorie di merito dei vincitori e degli idonei del citato concorso, che riservava 6 posti per il compartimento di Reggio Calabria;

che in queste graduatorie si trova Marino Sebastiano, ramo «lavorazioni su macchine utensili», «dichiarato vincitore del concorso tenuto conto delle vigenti disposizioni in materia di riserva di posti»;

che nel compartimento di Reggio Calabria il direttore compartimentale inspiegabilmente non ha ritenuto di adottare in questi anni il provvedimento delle assunzioni dei 6 vincitori, mentre negli altri compartimenti sono stati assunti gli altri 31 operai;

che il direttore compartimentale nel frattempo ha concordato con i sindacati unitari locali l'assunzione di 200 operai tramite l'ufficio di collocamento da destinare ai corsi professionali prima di immetterli alla Officina grandi riparazioni di Saline Ioniche;

che il 31 maggio 1993, dopo aver superato la visita sanitaria, con lettera n. TC. O/P. 03/93 del servizio del personale ed organizzazione Officina grandi riparazioni di Saline Ioniche, Marino Sebastiano venne

invitato a presentarsi il giorno 21 giugno 1993, alle ore 8, presso il CRFP (CIAPI) di Ortona per essere ammesso a frequentare il corso di formazione in qualità di uditore, soluzione questa quanto mai anomala e irrazionale, lesiva del diritto degli interessati alla regolare assunzione anche se tardiva e con gli enormi danni economici subiti,

gli interroganti chiedono di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza del titolo, della norma e/o dei criteri in base ai quali il direttore compartimentale, per tanti anni, abbia potuto negare il diritto al lavoro tenendo sospesa l'assunzione di Marino Sebastiano e di altri 5 operai;

se siano a conoscenza che il direttore compartimentale *pro-tempore* abbia disposto assunzioni di operai qualificati tramite chiamate dell'ufficio di collocamento al lavoro;

se in presenza di tali arbitrari comportamenti i Ministri in indirizzo non ritengano di intervenire ed adottare opportuni provvedimenti per la legale ed effettiva assunzione di Marino Sebastiano come operaio qualificato.

(4-03620)

(30 giugno 1993)

RISPOSTA. - Le Ferrovie dello Stato comunicano che il signor Marino Sebastiano è risultato idoneo al corso di formazione per specializzazioni ferroviarie tenutosi presso il centro regionale di Catona e alla visita medica alla quale è stato sottoposto.

Pertanto, lo stesso verrà assunto quanto prima unitamente agli altri corsisti.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

COSTA

(30 marzo 1994)

MEDURI. - *Al Ministro dei trasporti.* - Premesso:

che, per l'ennesima volta, presso l'aeroporto dello stretto di Reggio Calabria ad alcuni passeggeri che avevano regolarmente prenotato è stato impedito di partire solo perchè l'ATI ha fatto arrivare a Reggio Calabria un DC9 da 107 posti nonostante fosse molto più alto il numero delle persone prenotate;

che tra le persone cui non è stato concesso di partire c'erano i sindaci di Reggio Calabria, Santo Stefano d'Aspromonte, Laganadi, Calanna e Sant'Alessio d'Aspromonte che alle 9 di oggi avrebbero dovuto essere ricevuti dall'ufficio di presidenza dell'8ª Commissione permanente del Senato;

che qualche giorno addietro il comandante dell'aereo delle ore 17,05 in partenza da Roma per l'aeroporto dello stretto di Reggio Calabria comunicava ai passeggeri, già imbarcati, che il volo sarebbe stato soppresso a causa di irregolarità di uno dei documenti di bordo dell'aereo e che, successivamente, dopo circa due ore, a causa delle grandi giustificate proteste dei passeggeri il volo veniva ripristinato sia pure con notevole ritardo e gravi disagi e danni per gli utenti;

che sono purtroppo frequentissime le occasioni in cui, per un motivo o per l'altro, i voli che interessano l'aeroporto di Reggio Calabria e, si dice, anche spesso quelli che interessano l'aeroporto di Lamezia Terme subiscono ritardi o cancellazioni o altre vicissitudini,

l'interrogante chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo ritenga che tali comportamenti inqualificabili della compagnia di bandiera e di alcuni tra i suoi comandanti siano compatibili con il regime di monopolio che viene concesso alla stessa sugli aeroporti calabresi (o se addirittura non ne sia la diretta conseguenza) e con le esose tariffe che vengono applicate, le quali non si giustificerebbero neppure in presenza di un servizio reso in modo, se non perfetto, almeno soddisfacente;

se, alla luce di tali episodi e comportamenti, ormai inveterati, non sia il caso di pensare a nuove forme di utilizzo degli aeroporti calabresi che tutelino meglio, da ogni punto di vista, gli interessi della numerosa utenza.

(4-03321)

(27 maggio 1993)

RISPOSTA. - Nel 1993, sui collegamenti da-per Reggio Calabria e Lamezia Terme, la regolarità è stata, rispettivamente, del 99,9 per cento e del 99,8 per cento, mentre la puntualità dei voli è stata dell'85 per cento.

Tali dati sono in linea con quelli registrati nel resto della rete nazionale.

Se si raffrontano i risultati del 1993 con quelli del 1992 è possibile verificare i miglioramenti conseguiti (circa 7 punti percentuali) anche grazie agli interventi operati dal gruppo Alitalia per individuare e rimuovere le cause dei ritardi.

Quando motivi tecnici hanno impedito di servire lo scalo di Reggio Calabria con DC9 a 123 posti, il collegamento è stato assicurato con DC9 a 107 posti. La media dei passeggeri/volo trasportati con l'aereo a 107 posti è stata di circa 80 persone dall'inizio dell'anno ad oggi; la capacità massima di questo aereo non è stata sfruttata se non nel solo 3 per cento dei casi.

Le tariffe applicate ai voli da-per la Calabria seguono la stessa politica tariffaria adottata per le altre destinazioni: tutte le formule promozionali ed incentivanti e le agevolazioni previste per il resto del territorio nazionale sono applicate a detti voli.

Non si registra pertanto alcuna discriminazione in merito al regime vigente sugli aeroporti in questione rispetto a quello vigente sugli altri aeroporti.

Per quanto concerne, infine, l'episodio cui fa riferimento l'onorevole interrogante relativo alla ritardata partenza e sostituzione dell'aeromobile dei voli BM 334 Roma-Reggio e BM 359 Reggio-Roma, verificatosi il 22 maggio 1993, la compagnia rende noto che esso è stato determinato, alla partenza da Roma, dal fatto che la certificazione della radio di bordo dell'aeromobile risultava scaduta il giorno precedente.

Un ritardo di natura burocratica aveva infatti causato il mancato arrivo a Roma del documento che attestava la certificazione dell'apparato di bordo, peraltro perfettamente efficiente.

A seguito dell'imprevisto la società ATI si è trovata nella necessità di sostituire l'aeromobile con uno di configurazione inferiore a quello programmato.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

COSTA

(30 marzo 1994)

ROCCHI. – *Ai Ministri degli affari esteri e dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica.* – Premesso:

che lo Stato italiano è coinvolto, attraverso l'Osservatorio Arcetri di Firenze, nella costruzione di un complesso di telescopi su Mount Graham (Arizona-USA) che nella sua fase iniziale comprende tre telescopi tra cui quello italiano, denominato «Columbus»;

che il Ministero dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica, nonostante le opposizioni in sede giudiziale, promosse dall'Apache survival coalition, una associazione giuridicamente riconosciuta dallo Stato dell'Arizona, ha firmato nel mese di giugno 1992 l'impegno finanziario per la costruzione del telescopio italiano;

che tale impegno è susseguente all'incontro della delegazione Apache, guidata da Ola Cassadore Davis, guida anziana del popolo tradizionalista Apache, avvenuto nel mese di maggio 1992 con l'onorevole Oscar Luigi Scalfaro, a quel tempo Presidente della Camera, e l'onorevole Rodotà, vice presidente, durante il quale entrambi si sono impegnati ad investire le Commissioni parlamentari del caso e a mandare la documentazione relativa ai Gruppi parlamentari con una lettera personale di accompagnamento (come risulta da un articolo apparso su «La Repubblica» del 13 maggio 1992);

che il comune di Roma e quello di Firenze si sono pronunciati reciprocamente con ordini del giorno n. 17 del 28 aprile 1992 e del 3 giugno 1992 contro il prosieguo dei lavori;

che lo Smithsonian Institution, le Università di Harvard, di Chicago, di Texas, Ohio si sono ritirati dal progetto a seguito della mobilitazione degli Apache tradizionalisti e degli ambientalisti americani che sono riusciti a sollevare un vasto movimento di opinione pubblica in favore della salvaguardia della montagna;

che Mount Graham è luogo sacro per i praticanti la religione tradizionale Apache, così come lo sono altre cime del mondo come il Monte Sinai, il Monte Arafat, il Monte Figi per altri popoli;

che gli Apache tradizionalisti continuano a praticare i loro riti, le loro cerimonie a preghiere in gran rispetto verso la natura su questa cima della catena montuosa Pinaleno nel sud Arizona;

che in 10 anni di occupazione della montagna da parte della «civiltà bianca» si sono estinti il grizzly ed il lupo, mentre le popolazioni di cervi si sono drasticamente ridotte;

che la costruzione del vasto complesso internazionale di telescopi distruggerà l'*habitat* dell'orso nero e dello scoiattolo rosso di Mount Graham, provocandone l'inevitabile estinzione, e sconvolgerà un esempio unico di foresta alaskiana immersa nel deserto dell'Arizona;

che tale costruzione dissacrerà un luogo sacro di sepoltura e di riti cerimoniali del popolo Apache;

che il 20 ottobre 1992 l'Università dell'Arizona ha reso noto uno studio «Risultati dei *test* relativi a 150 acri sul luogo di Mount Graham adibito alla costruzione dell'Osservatorio internazionale», da cui risulta che il sito in oggetto per «perturbanze del vento» non è idoneo al progetto;

che viene proposto che le edificazioni già completate, siano trasferite altrove onde evitare le correnti aeree naturali o, comunque, subirne effetti minori;

che tale spostamento provocherà una ulteriore cementificazione del luogo con ulteriore distruzione ambientale, nonché un maggiore onere finanziario che verrà a ricadere sui cittadini italiani;

che il grave errore circa la valutazione di idoneità del luogo fa sorgere il dubbio e l'interrogativo sulla correttezza e serietà degli studi effettuati in questi 10 anni relativi alla scelta del luogo,

si chiede di sapere:

quale sia l'onere di spesa per il quale si è impegnato lo Stato italiano e quanto è stato già erogato e speso;

se il Governo sia a conoscenza dello studio effettuato dall'Università dell'Arizona in data 20 ottobre 1992;

se, in base a tale studio, non intenda sospendere il finanziamento del progetto di costruzione del telescopio italiano;

se il Governo sia a conoscenza o, comunque, approvi la sottoscrizione del progetto italiano da parte del Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica per una costruzione che è ancora in fase interlocutoria nel tribunale dell'Arizona e dopo l'impegno assunto dal Presidente della Camera di incaricare del caso le Commissioni competenti;

se, considerando la grave offesa verso la sensibilità e la dignità dei popoli indiani, intenda continuare a chiamare il telescopio italiano «Columbus».

(4-02002)

(12 gennaio 1993)

RISPOSTA. - Con riferimento al documento ispettivo indicato in oggetto, anche sulla base degli elementi fatti pervenire dal Ministero degli affari esteri, si rappresenta quanto segue.

Il telescopio Columbus, terzo di un complesso di telescopi che sarà operativo nei prossimi mesi sul Monte Graham, ha preso il nome di Large binocular telescope (LBT) in risposta al desiderio espresso dai rappresentanti Apache che - come noto - hanno contestato le celebrazioni dell'anniversario della scoperta dell'America.

È previsto che lo sviluppo di tutte le attrezzature avvenga con rigorosi controlli sull'impatto ambientale da parte delle autorità statali USA, secondo le leggi vigenti. Tutti i ricorsi di un gruppo ambientalista

locale, animatore dell'opposizione, sono stati respinti dalle corti americane, in una lunga serie di giudizi. Le opposizioni in sede giudiziale, promosse dalle associazioni rappresentanti Apache residenti nella zona e da gruppi ambientalisti, sono state anch'esse tutte respinte dai competenti tribunali dello Stato dell'Arizona.

La delegazione indiana citata nell'interrogazione non è rappresentativa della reale volontà degli indiani San Carlos; la stessa signora Ola Cassadore Davis non vive nemmeno nella zona, ma nella città di Tucson.

Successivamente alla delegazione citata è venuta in Italia un'altra delegazione Apache a sostenere posizioni diametralmente opposte.

In ogni caso il 13 luglio 1993 il consiglio tribale San Carlos ha dichiarato in una risoluzione la neutralità della tribù rispetto alla costruzione dell'osservatorio. All'opposizione restano pochi membri della tribù.

Erronea è la tesi di una rinuncia di alcune prestigiose università americane ad installare strumenti sul Mount Graham in seguito agli eventi di cui all'interrogazione. Infatti le decisioni delle Università di Harvard, Chicago e del Texas precedono di molti mesi o anni il contenzioso con gli Apache e furono dovute a motivi economici o all'opportunità scientifica di utilizzare un sito a quota più alta (4.000 metri nelle Isole Hawaii) per progetti diversi relativi alle onde submillimetriche.

Per quanto concerne l'Università dell'Ohio, questa aveva rinunciato a partecipare al progetto LBT Columbus sempre per motivi economici, ma ora ha chiesto di poter rientrare nel progetto su scala contributiva ridotta.

La sacralità di Mount Graham è solo presunta e non trova consensi unanimi nemmeno all'interno della comunità dei San Carlos. Il complesso dei telescopi non arrecherà alcun danno all'*habitat* della zona interessando un'area di solo 4 ettari (su complessivi 40.000), di cui uno soltanto ha subito il taglio degli alberi, comunque autorizzato dalle due agenzie americane preposte alla sorveglianza ambientale (Forest service e Fish and wildlife administration).

Gli studi scientifici cui fa riferimento l'interrogazione sulla qualità del sito (fattore vento) non sono condivisibili. È infondata, ad esempio, la notizia che si pensi di trasferire gli edifici già costruiti per il telescopio Vaticano o per quello tedesco, che anzi sono stati recentemente inaugurati (18 settembre 1993) senza particolari proteste da parte delle organizzazioni ambientaliste locali. Nulla è stato ancora costruito per LBT. Gli studi in questione sono stati realizzati proprio per conto dell'Università dell'Arizona per individuare il miglior sito. È evidente che questa università non sosterebbe un progetto sul quale avesse dubbi di varia natura. L'osservatorio di Arcetri è pienamente informato e partecipa alle discussioni sulla localizzazione migliore del telescopio nell'area prevista di Mount Graham; varie possibilità di collocazione sono state studiate accuratamente e l'ultima possibile scelta, se confermata, sembra soddisfacente da tutti i punti di vista.

Inoltre il progetto LBT è stato recentemente (novembre 1993) vagliato da una commissione internazionale comprendente noti esperti

in astronomia, fisica, ingegneria (alcuni dei quali impegnati in progetti «concorrenti»): il rapporto degli esperti è stato estremamente lusinghiero.

Premesso tutto ciò, si precisa che l'onere di spesa assunto dal Governo italiano per la costruzione del telescopio LBT ammonta a lire 21 miliardi di cui 2,4 miliardi già spesi.

Il Governo è a conoscenza dello studio dell'Università dell'Arizona, ma al riguardo occorre sottolineare che questo non ha apportato elementi sufficienti da indurre questa università a rinunciare al progetto. Allo stato attuale non si vede alcuna ragione per sospendere il finanziamento al progetto Columbus.

Il Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica
COLOMBO

(24 marzo 1994)

SERENA. - *Al Ministro dei trasporti.* - Premesso:

che il servizio Chef express offerto sul pendolino Milano-Roma e viceversa è gestito dalla società Agape spa di Castelvetro (Modena);

che tra i cibi offerti nel menù vi sono: un primo piatto confezionato dalla stessa Agape, del succo di frutta della Yoga-Massalombarda (Ravenna), formaggio Frediano Rigoni di Pilastro (Parma), zucchero per caffè della Eridania-gruppo Ferruzzi (Ravenna),

l'interrogante chiede di sapere se si ritenga che sia una coincidenza il rapporto tra società legate al gruppo Ferruzzi e l'insediamento alla carica di amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato spa di Lorenzo Necci, ex amministratore di imprese del gruppo Ferruzzi.

(4-04988)

(14 dicembre 1993)

RISPOSTA. - Le Ferrovie dello Stato spa riferiscono che la società Agape, con sede in Milano in via Caldera 21, gestisce dal 1° marzo 1990 il servizio di ristorazione a bordo dei treni circolanti sulla rete ferroviaria delle Ferrovie dello Stato spa.

La predetta società è impegnata, nell'ambito della sua autonomia contrattuale, a garantire che le materie prime acquistate dal gruppo Agape dai più importanti fornitori operanti sul territorio nazionale rispondano alle normative vigenti in materia di composizione, di confezionamento, imballo, etichettatura e trasporto che deve essere effettuato con automezzi igienicamente e tecnologicamente idonei.

Gli stabilimenti di produzione vengono ispezionati da tecnici del controllo qualità aziendale per verificare la serietà professionale dei fornitori, i quali accompagnano le forniture con analisi di partita effettuate presso il proprio laboratorio e/o laboratori esterni.

Il controllo qualità aziendale procede poi, con mezzi interni, ad un campionamento statistico per verificare la salubrità delle derrate nonché la loro conformità ai relativi capitolati.

È, inoltre, facoltà delle Ferrovie dello Stato effettuare o far effettuare controlli periodici sui treni, ove si svolge il servizio di ristora-

31 MARZO 1994

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

FASCICOLO 68

zione, al fine di verificare la corretta attuazione da parte della società delle obbligazioni assunte e derivanti dal rapporto contrattuale con essa intercorrente.

Si fa infine presente che Antonio Lorenzo Necci, nominato amministratore straordinario dell'ente Ferrovie dello Stato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1990, non risulta aver ricoperto la carica di amministratore delle imprese del gruppo Ferruzzi.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione

COSTA

(30 marzo 1994)

of the State of New York

Act of 1951

Section 1. The State Education Board is authorized to

and to cause to be printed and distributed to the

of the State of New York