

49.

ALLEGATO AL RESOCONTO DELLA SEDUTA DEL 22 OTTOBRE 1980

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

INDICE

	PAG.	PAG.
ACCAME: Sull'utilizzazione del personale attualmente impegnato nei servizi tecnici che opera in supporto al controllo di Torre per la manutenzione delle apparecchiature elettroniche, in seguito alla creazione dell'agenzia per l'aviazione civile (4-02749) (risponde FORMICA, <i>Ministro dei trasporti</i>).	2239	COSTAMAGNA: Sulla gestione della Navigazione Lago Maggiore e sul ventilato trasferimento della direzione a Verbania (Novara) (4-04629) (risponde FORMICA, <i>Ministro dei trasporti</i>). 2242
AMBROGIO: Sull'illegittimità della legge in via di approvazione da parte della regione Calabria concernente la corresponsione ad alcune categorie di dipendenti della regione stessa, di un emolumento di lire 70 mila mensili, in aggiunta a quelli previsti dal contratto nazionale per il periodo successivo al 1° ottobre 1978 (4-03478) (risponde VINCENZO RUSSO, <i>Ministro per gli affari regionali</i>).	2240	FERRARI MARTE: Sulla situazione di Elena Spira, già emigrante in Francia e attualmente in Italia in attesa di occupazione (4-04052) (risponde DELLA BRIOTTA, <i>Sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>). 2243
COSTAMAGNA: Sullo stato in cui versa il dormitorio della stazione ferroviaria di Ivrea (Torino) (4-03218) (risponde FORMICA, <i>Ministro dei trasporti</i>).	2241	GRIPPO: Sull'operato della direzione didattica italiana presso il Consolato italiano di Hannover in Germania (4-03884) (risponde DELLA BRIOTTA, <i>Sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>). 2244
COSTAMAGNA: Sulle carenze dei servizi igienici della stazione di Portanuova a Torino (4-04610) (risponde FORMICA, <i>Ministro dei trasporti</i>).	2242	MARTINAT: Sugli episodi di teppismo che si verificano sui treni notturni (4-01059) (risponde FORMICA, <i>Ministro dei trasporti</i>). 2244
		ACCAME. — <i>Al Ministro della difesa.</i> — Per conoscere, in relazione alla creazione dell'agenzia per l'aviazione civile, quale impiego si prevede per il personale attualmente impegnato nei servizi tecnici che opera in supporto al controllo di tor-

re per la manutenzione delle apparecchiature elettroniche.

Per conoscere, in particolare, quale sarà la ripartizione delle competenze specie in settori come quelli delle apparecchiature per l'atterraggio strumentale degli aeromobili, tenuto conto che dette apparecchiature:

1) vengono acquistate dal Ministero dei trasporti;

2) il sito dove devono essere alloggiate viene costruito dal Genio civile;

3) la manutenzione del suddetto sito è affidata alla gestione dell'aeroporto, e così il condizionamento;

4) la manutenzione ordinaria viene affidata al personale militare, in servizio 24 ore su 24 per tutti i giorni dell'anno;

5) la manutenzione straordinaria è stata data in affitto a ditte private;

6) il controllo in volo delle suddette apparecchiature da 4-5 anni è sotto il controllo della società ATI, mentre in alcuni aeroporti è ancora affidato al reparto di R/M di Pratica di Mare.

Per conoscere inoltre come verrà tutelata la professionalità degli ufficiali e sottufficiali attualmente in servizio presso l'ITAV e operanti nel settore della radioassistenza.

Per conoscere infine quali modalità sono previste per eventuali gare di appalto per quanto riguarda la manutenzione delle apparecchiature tecniche e specificatamente delle apparecchiature delle telecomunicazioni e se sono previsti trasferimenti di personale militare in conseguenza dell'affidamento di incombenze a ditte civili. (4-02749)

RISPOSTA. — La legge 23 maggio 1980, n. 242, conferisce al Governo delega a disciplinare, nell'ambito del Ministero dei trasporti, l'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico generale.

Le modalità relative al passaggio alle dipendenze della nuova azienda del personale attualmente impegnato nei servizi tecnici, che opera in supporto al controllo di torre per la manutenzione delle apparecchiature elettroniche, saranno definite dalle norme delegate.

Per quanto riguarda l'attribuzione delle competenze nel settore delle apparecchiature per l'atterraggio strumentale degli aeromobili, la legge stessa, all'articolo 2, punto 2, ne prevede la concentrazione presso la costituenda azienda, demandando ad essa l'approvvigionamento, l'installazione e la manutenzione degli impianti ed apparati occorrenti al servizio di assistenza al volo.

Quanto alla tutela della professionalità degli ufficiali e sottufficiali attualmente in servizio presso l'ITAV essa — come del resto quella di tutto il personale che transiterà alle dipendenze dell'azienda — sarà realizzata, nell'ambito dei decreti delegati, secondo i principi e i criteri direttivi fissati dalla legge delega. Fermo restando che il personale, dopo che la costituzione dell'azienda rimarrà nell'organizzazione dell'aeronautica militare, continuerà ad essere impiegato in armonia con la professionalità acquisita.

Analogamente, le norme delegate, regoleranno le modalità con le quali svolgere, in deroga alla normativa sulla contabilità di Stato, le gare di appalto, ivi comprese quelle eventuali per la manutenzione delle apparecchiature tecniche e delle telecomunicazioni. In tale occasione, e sulla base della situazione normativa che verrà a determinarsi, sarà verificata l'ipotesi, prospettata dall'interrogante, di trasferimento di personale militare in conseguenza dell'affidamento di incombenze a ditte civili.

I lavori relativi ai decreti legislativi da emanare in attuazione della legge delega sono stati avviati e sono, altresì, in corso i necessari contatti per il concerto fra i vari ministeri competenti in base all'articolo 1 della legge stessa.

Il Ministro dei trasporti: FORMICA.

AMBROGIO E POLITANO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere:

se sono vere le notizie riferite dalla stampa secondo cui il Governo si appresterebbe ad approvare la legge della regione Calabria che prevede la corrispondenza ad alcune categorie di dipendenti

della Regione, di un emolumento di lire 70 mila mensili, in aggiunta a quelli previsti dal contratto nazionale per il periodo successivo al 1° ottobre 1978;

se è stato fatto un esame approfondito ed oggettivo di questa legge che presenta aspetti di incostituzionalità per il fatto, tra l'altro, che discrimina dal beneficio diverse centinaia di dipendenti, viene a porsi in alternativa ai contratti di lavoro i cui ultimi quattro non sono stati recepiti dalla regione Calabria e mentre sono in corso trattative per il rinnovo del nuovo contratto di lavoro;

come si concilia questa elargizione di chiara impronta elettoralistica e che si aggirerebbe attorno ai 10 miliardi (poiché l'emolumento decorre dal 1972, data in cui il personale dipendente è stato assunto in servizio presso la regione, e senza che ci sia l'intera copertura finanziaria) con la conclamata esigenza di rigore della spesa pubblica ribadita dai responsabili della politica finanziaria del paese.

(4-03478)

RISPOSTA. — La legge della regione Calabria recante « Concessione acconto al personale in attesa dell'applicazione dell'accordo nazionale dei dipendenti regionali », sulla scia di quanto disposto dalla più parte delle altre regioni, ha anticipato al personale — in attesa dell'integrale recepimento dell'accordo nazionale del 10 febbraio 1979, seguito per altro subito dopo — i miglioramenti economici concordati nella sede contrattuale.

Nell'occasione la regione si trovò a dover risolvere anche un altro problema: quello del doppio regime economico determinatosi di fatto e di diritto fra il personale. Infatti, andando per le lunghe il lavoro di inquadramento a ruolo del personale comunque trasferito alla regione ed essendo stato accordato con legge regionale n. 7 del 1973 al personale stesso un acconto sul trattamento economico spettante a seguito dell'inquadramento, in sostanza il personale, quanto a *status* economico, si divideva in due categorie: gli inquadri, che avevano il trattamento eco-

nomico regionale definitivo e gli inquadrandi, che continuavano a percepire lo stipendio proprio della posizione giuridica di provenienza più l'acconto (di lire 70 mila mensili) di cui si è detto. E poiché non sempre, a seguito dell'inquadramento, i dipendenti venivano ad acquisire titolo ad un trattamento economico più favorevole di quello di godimento (comprensivo del cennato acconto), è stato giocoforza per la regione, sia per non dar luogo a *reformatio in peius*, sia per evitare la restituzione di emolumenti chiaramente percepiti e consumati in buona fede, sia infine per eliminare il duplice trattamento economico del personale alle sue dipendenze, conservare il menzionato acconto anche dopo la data dell'inquadramento in ruolo, per altro con integrale riassorbimento nei miglioramenti economici contrattuali.

Pertanto la conservazione dell'acconto, anche dopo la data dell'inquadramento in ruolo, non costituisce attribuzione di un emolumento aggiuntivo in deroga al contratto nazionale ed in spregio alla *par condicio* fra i dipendenti regionali, ma rappresenta lo strumento tecnico attraverso cui si è evitata la restituzione di somme legalmente erogate ed in buona fede riscosse, mentre il lamentato effetto aggiuntivo è escluso dal fatto che l'acconto resta assorbito fino a concorrenza (e quindi in tutto o parzialmente) del beneficio economico derivante dal contratto.

Il Ministro per gli affari regionali:
MAZZOTTA.

COSTAMAGNA. — Ai Ministri dei trasporti e della sanità. — Per sapere se sono a conoscenza dello stato di fatiscenza in cui versa il dormitorio della stazione ferroviaria di Ivrea, destinato al personale viaggiante, dove non c'è una doccia, i locali dei servizi sono senza sfiato, gli infissi esterni sono cadenti, i muri presentano un'alta percentuale di umidità, e dove mancano i segnali d'allarme previsti dal regolamento e non esistono i più elementari dispositivi antinfortunistici;

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 22 OTTOBRE 1980

per sapere se è vero che l'azienda ferroviaria ha in atto un piano di risanamento dei vari dormitori secondo una graduatoria in cui Ivrea è stata messa all'ultimo posto. (4-03218)

RISPOSTA. — Le caratteristiche strutturali dell'edificio adibito a ferrotel in stazione di Ivrea non consentono radicali modifiche nella distribuzione degli ambienti. Pertanto, non è stato possibile provvedere ad una completa ristrutturazione del fabbricato stesso, per la creazione di camere singole, dotate ognuna di servizi igienici, secondo gli *standards* da tempo adottati dalle ferrovie dello Stato. Né è stata, sinora possibile la costruzione di un nuovo ferrotel, per mancanza di fondi.

Infatti, in relazione a più pressanti analoghe esigenze, gli interventi per il ferrotel di Ivrea si sono dovuti portare all'ultimo posto della graduatoria di priorità redatta in sede compartimentale, d'intesa con le organizzazioni sindacali, per la utilizzazione del finanziamento che il piano interventi straordinari (legge 14 agosto 1974, n. 377) ha destinato agli impianti del genere.

Sono stati, tuttavia, eseguiti, anche recentemente, lavori di manutenzione straordinaria, con sostituzione di apparecchi igienico-sanitari, revisione degli infissi, rifacimento di intonaci ed installazione di docce, che sono ora in numero sufficiente.

L'impianto elettrico di chiamata di soccorso è funzionante e il fabbricato è, complessivamente, in condizioni di abitabilità adeguata, anche se non del tutto confortevole.

Il Ministro dei trasporti: FORMICA.

COSTAMAGNA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se non ritenga opportuno far eseguire un sopralluogo alla stazione di Portanuova a Torino, per controllare quanto asserisce su « Specchio dei Tempi » della *Stampa* del 29 agosto 1980 una lettrice di Pinerolo in attesa del treno per Torre Pellice sul primo binario: « di fronte ai servizi igienici sentiva le lamen-

tele di quanti vi si recavano e che subito uscivano per la loro impraticabilità ». Nella stessa situazione si troverebbero quelli dislocati nell'altra ala della stazione. (4-04610)

RISPOSTA. — L'inagibilità dei servizi igienici esistenti sul marciapiede n. 1 della stazione di Torino Porta Nuova si è verificata il giorno 22 agosto 1980, in un momento di particolare affollamento della stazione per la presenza di numerose persone in attesa dei viaggiatori rientranti dalle ferie.

In particolare, nel predetto giorno, dei due gabinetti del reparto donne uno era chiuso per guasto all'impianto idrico e l'altro era inagibile a causa di un intasamento provocato da una bottiglietta di aranciata. Nello stesso giorno gli inconvenienti sullamentati sono stati eliminati dagli operai del locale ufficio lavori.

Non risulta, al contrario, che il giorno 22 agosto stesso fossero inagibili anche i gabinetti esistenti sul marciapiede n. 20, e cioè nell'altra ala della stazione.

Il Ministro: FORMICA.

COSTAMAGNA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per avere notizie sul problema relativo alla gestione della « Navigazione Lago Maggiore » e sul ventilato trasferimento della direzione a Verbania;

per sapere se il problema ha investito il costituendo consorzio regionale per i trasporti del VCO;

per sapere infine se è vero che è previsto che i servizi tecnici (cantieristica, eccetera) resterebbero ad Arona.

(4-04629)

RISPOSTA. — Sino a quando la navigazione sui laghi dipenderà dalla attuale gestione governativa non sono previsti trasferimenti dei servizi amministrativi e neppure dei servizi tecnici per la navigazione sul lago Maggiore, che dal 1975 (con l'accordo delle autorità locali e sindacali) sono stati tutti concentrati ad Arona per motivi di funzionalità.

In una riunione tra autorità locali svoltesi a Verbania il 17 luglio 1980, si è riconosciuto che il problema di eventuali nuovi trasferimenti potrebbe essere affrontato solo dopo che la gestione della navigazione sui laghi fosse stata assunta da un consorzio tra le regioni, che non risulta per altro avviato a costituzione.

Per quanto concerne poi il costituendo consorzio del comprensorio Verbania-Cusio-Ossola, esso, una volta costituito, potrà interessarsi dei servizi svolgentesi nel suo territorio, tutto compreso nella provincia di Novara, e non potrà assumere i servizi sul lago Maggiore effettuati dalla gestione che esercita anche la navigazione sui laghi di Como e di Garda, estranei al comprensorio predetto.

Il Ministro: FORMICA.

FERRARI MARTE. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per conoscere - atteso che:

è certamente conosciuta la situazione riguardante la connazionale Elena Spira già emigrante in Francia, e precisamente nella città di Parigi;

è stata occupata in una attività di lavoro dipendente per circa 10 anni e più precisamente dal 1970 al 1979;

risulterebbe essere stata sollecitata al rientro in Italia, ove si trova tutt'ora come disoccupata, da interventi svolti da personale impegnato al Consolato italiano nella sede di Parigi, a cui si era rivolta per denunciare determinati fatti e situazioni al limite del «terrorismo psicologico»;

ciò è stato evidenziato dalla stampa nazionale in data 2 luglio 1979 -

quali sono gli interventi svolti presso le autorità consolari di Parigi per accertare i fatti e la conseguente tutela della dignità e dei diritti al lavoro e ad una vita civile e personale con la piena tutela dei diritti personali, sociali e civili di ogni emigrante;

quali sono le risultanze di un impegno del Ministero, affinché la nostra emigrante abbia a trovare un posto di lavoro confacente al proprio stato civile e socia-

le, con un carico sociale che non può essere dalla medesima assunto a proprio carico. (4-04052)

RISPOSTA. — Il Ministero degli affari esteri fu interessato al caso della signora Elena Spira con una comunicazione del Ministero dell'interno in data 17 novembre 1976 con la quale si trasmettevano due note dattiloscritte indirizzate al Sommo Pontefice, ai ministeri dell'interno e degli esteri ed all'Interpol, dalla suddetta signora, che si dichiarava vittima di persecuzioni e di terrorismo psicologico da parte delle autorità francesi.

Il consolato generale a Parigi in data 4 gennaio 1977 riferiva che la signora Spira, ben nota a quella rappresentanza, era affetta da squilibri di ordine nervoso, documentati anche da un certificato rilasciato il 14 ottobre 1976 da un medico parigino.

La signora Spira è stata più volte sollecitata a sottoporsi volontariamente alle cure più appropriate per ovviare a quello che si definiva esaurimento nervoso, ma si è sempre rifiutata di avviare una terapia specifica sostenendo di non averne alcuna necessità.

Le prospettive di un deterioramento indicate dallo specialista si sono poi materializzate: la signora Spira ha cominciato a profferire minacce di suicidio e di vendetta ai danni dei presunti responsabili della sua situazione. Il suo stato si è ulteriormente aggravato da quando l'interessata ha perso il posto di lavoro a causa delle sue condizioni di salute.

La questione è stata studiata in tutti i suoi possibili aspetti. Da contatti avuti con il servizio dell'assistenza sociale della Croce rossa italiana a Roma, è emerso che la signora Spira non ha parenti in Italia che siano in grado di occuparsene e che comunque essa rifiutava categoricamente di trasferirsi in Italia. Anche le autorità francesi competenti sono state a suo tempo interessate per un eventuale ricovero d'ufficio in un locale istituto di cura per malattie nervose. Tuttavia il medico francese cui era stato demandato il compito di accertare il reale stato di pericolosità, per

se stessa e per gli altri, della signora Spira, ha ritenuto che essa non necessitava di ricovero in un apposito nosocomio.

Il consolato generale di Parigi, pertanto, ha continuato a corrispondere alla signora Spira dei sussidi che le consentissero, quan meno, di non aggiungere problemi di sostentamento a quelli di ordine mentale, non risolvibili se non per libera scelta dell'interessata.

In un messaggio in data 11 ottobre 1976 inviato al Ministro degli esteri ed all'ambasciata a Parigi, la signora Spira ringraziava i funzionari del consolato generale a Parigi per l'opera svolta in suo favore e per l'interessamento dimostrato al suo caso.

In data 13 agosto 1980 il consolato generale a Parigi ha comunicato di non avere nuove informazioni da fornire in merito.

Il Sottosegretario di Stato: DELLA BRIOTTA.

GRIPPO E LEONE. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per conoscere se ritenga che l'operato della direzione didattica italiana presso il Consolato italiano di Hannover (Germania) si configuri, come denunciato da una delle maggiori associazioni operanti in emigrazione, come fazioso, condizionante, volto più a favorire una determinata parte politica che a curare i reali interessi della popolazione scolare italiana nella zona di competenza.

Gli interroganti chiedono altresì di conoscere se risponda a verità il fatto che ben due familiari del responsabile della citata direzione didattica italiana siano stati assunti e vengano retribuiti dal locale COASCIT, ente finanziato esclusivamente con provvidenze dello Stato italiano.

Nel caso il fatto risulti vero, gli interroganti chiedono anche di sapere se ciò corrisponda ad una corretta gestione del mandato affidato al responsabile della direzione didattica di Hannover.

(4-03884)

RISPOSTA. — L'accusa di collusione tra il direttore didattico di Hannover e alcune forze politiche locali — secondo quanto comunicato dalla nostra rappresentanza diplomatica in Bonn — è risultata completamente destituita da fondamento. Anche la notizia che ben due familiari del direttore didattico di Hannover siano stati assunti e/o retribuiti dal CoAsScIt di Hannover è del tutto falsa. Né ora, né in passato alcun familiare o affine del direttore didattico in parola è mai stato a carico del CoAsScIt.

Quanto sopra è confortato dalle smentite ufficiali dell'interessato e dal presidente del CoAsScIt.

Il Sottosegretario di Stato: DELLA BRIOTTA.

MARTINAT, BAGHINO, PARLATO E PAZZAGLIA. — *Ai Ministri dei trasporti, dell'interno e della sanità.* — Per conoscere — in seguito al dilagare di episodi di teppismo e di delinquenza cui sono soggetti passeggeri e ferroviari, particolarmente sui treni notturni (non ultimo quello accaduto il 26 settembre 1979 sull'espresso n. 315 proveniente da Chiasso e diretto a Milano) ad opera di giovani malviventi per lo più drogati — quali provvedimenti i Ministri interessati intendono adottare per la salvaguardia dell'incolumità fisica e dei beni dei cittadini e dei dipendenti delle ferrovie dello Stato. (4-01059)

RISPOSTA. — L'incremento dei furti a danno di passeggeri, riscontrato soprattutto nelle ore notturne sui convogli ferroviari a lungo percorso deve essere valutato in relazione all'andamento di tutte le manifestazioni criminose in genere ed, in particolare, di quelle contro il patrimonio. Sotto questo aspetto, si può affermare che la criminalità in ambito ferroviario non fa che seguire, per altro ad un livello più modesto, l'andamento del fenomeno generale.

Al riguardo non sempre autori dei furti sono giovani malviventi dediti all'uso di sostanze stupefacenti, ma spesso, coin-

volti negli episodi di cui trattasi sono gruppi di stranieri che agiscono soprattutto lungo le linee ferroviarie prossime ai confini territoriali.

Per quanto riguarda, in particolare, le modalità dell'episodio cui fanno riferimento gli interroganti, il capo treno del treno diretto n. 315, Chiasso-Milano, all'arrivo nella stazione di Seregno (ore 0,22) chiese l'intervento della forza pubblica in seguito alla presenza sul treno stesso di malviventi che, oltre a derubare una viaggiatrice, avevano minacciato il personale ferroviario in servizio, isolandolo anche in una carrozza mediante bloccaggio con filo di ferro di una porta. I carabinieri di Seregno provvidero, nell'occasione, ad una accurata ispezione del treno, senza per altro rilevare tracce dei malviventi, probabilmente già scesi dal convoglio.

Quanto ai provvedimenti necessari per contrastare adeguatamente il fenomeno di cui trattasi, la polizia ferroviaria ha intensificato al massimo i servizi negli scali e sui treni.

Un ostacolo alla ulteriore intensificazione dei servizi è, tuttavia, posto dall'attuale limitata disponibilità di personale, il quale deve anche far fronte alle non meno pressanti esigenze connesse alla tutela delle installazioni e dell'esercizio ferroviario.

È infatti indispensabile assicurare la presenza di personale Polfer negli scali, soprattutto in quelli nei quali è molto intenso il movimento di passeggeri; né possono essere trascurati i servizi fissi e di pattugliamento a tutela degli obiettivi più

delicati e sensibili, come pure la vigilanza nei grandi scali merci, ove transitano e sostano merci anche d'ingente valore.

In sostanza, non è possibile, nella distribuzione dei servizi, avere riguardo solo ad un settore, ma occorre considerare tutte le esigenze di sicurezza che si manifestano in ambito ferroviario, organizzando e coordinando di conseguenza, nei limiti delle risorse disponibili, la vasta gamma delle esigenze medesime.

Il numero degli arresti operati dai militari della polizia ferroviaria è, tuttavia, notevole, ma, purtroppo, talvolta si verifica che arrestati posti in libertà provvisoria in quanto in attesa di giudizio, reiteratamente incorrono negli stessi reati.

La più alta incidenza di furti si riscontra, come rilevato dagli interroganti, sui treni notturni ed in particolare su quelli composti di vetture cuccette.

Al fine di arginare il fenomeno, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, tra gli altri provvedimenti, ha adottato quello — rivelatosi particolarmente efficace — di dotare le carrozze cuccette di un dispositivo che consente la chiusura dall'interno dei singoli compartimenti senza possibilità di apertura dall'esterno.

Tale dispositivo, la cui sperimentazione è iniziata già dal 1977, trova attualmente applicazione su tutte le carrozze di quel tipo.

Il Ministro dei trasporti: FORMICA.