SENATO DELLA REPUBBLICA

— X LEGISLATURA -

8a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

119° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 8 GENNAIO 1992

(Antimeridiana)

Presidenza del Presidente BERNARDI

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

«Modifica della legge 23 settembre 1980, n. 591, concernente l'autorizzazione ad assumere ispettori di volo con contratto a termine da utilizzare presso la Direzione generale dell'aviazione» (2838)

(Discussione e approvazione)

Presidente	Pag. 2, 3, 5 e passim
PETRONIO, sottosegretario	dı Stato per i tra-
sporti	9, 12
SENESI (ComPDS)	3, 4, 8
ULIANICH (Sin. Ind.)	4, 6, 7 e passim
VELLA (PSI), relatore alla C	oininissione 2, 3,
	7 e passim

I lavori hanno inizio alle ore 9,20.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

«Modifica della legge 23 settembre 1980, n. 591, concernente l'autorizzazione ad assumere ispettori di volo con contratto a termine da utilizzare presso la Direzione generale dell'aviazione» (2838)

(Discussione ed approvazione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Modifica della legge 23 settembre 1980, n. 591, concernente l'autorizzazione ad assumere ispettori di volo con contratto a termine da utilizzare presso la Direzione generale dell'aviazione».

Prego il senatore Vella di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

VELLA, relatore alla Commissione. Signor Presidente, dopo l'approvazione della legge finanziaria, siamo in grado di prendere in esame il disegno di legge di legge n. 2838, il quale reca alcune modificazioni alla legge 23 settembre 1980, n. 591. Con tale provvedimento si autorizzò il Ministro dei trasporti ad assumere, con contratto a termine annuale, venti ispettori di volo al servizio della Direzione generale dell'aviazione civile (pur rimanendo sempre in attesa di una ristrutturazione, che deve avvenire per legge, del ruolo degli ispettori di volo).

Tale provvedimento si era reso necessario in quanto non era possibile espletare i consorsi per la qualifica di ispettore di volo, a causa dei requisiti richiesti e delle remunerazioni e retribuzioni non certo adeguate alle funzioni svolte dagli ispettori di volo. Quindi, il presente disegno di legge apporta alcune modifiche alla legge precedente che si riferiva a questa materia. Innanzitutto aumenta le remunerazioni stabilite dalla legge n. 591, anche se devo sottolineare che tale aumento viene fissato in misura inferiore al costo della vita. Inoltre, prevede che l'assunzione convenga con contratto a termine di durata annuale e rinnovabile, a differenza di quanto previsto dalla precedente regolamentazione, fino al compimento del 65º anno di età. Quindi, in sostanza, si modifica il sistema precedentemente adottato in base al quale il contratto annuale era rinnovabile soltanto per tre anni. Inoltre, viene aumentato il numero degli ispettori di volo (da venti vengono portati a trenta unità) e viene stabilito che i contratti in corso fino al 31 dicembre 1989 sono rinnovabili.

Si è ritenuto che gli aumenti delle retribuzioni siano giustificati proprio in relazione alla specifica professionalità ed esperienza che posseggono gli ispettori di volo. Desidero sottolineare che attualmente dei venti posti previsti ne sono ricoperti soltanto nove; ciò dimostra le difficoltà che esistono in tale settore e che derivano proprio dallo scarso numero esistente di persone specializzate.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, permangono ancora tutte le difficoltà già registrate nel passato per espletare i concorsi, che tra l'altro non possono essere riservati agli attuali ispettori di volo in quanto privi di laurea, titolo necessario per partecipare ai concorsi per la carriera direttiva. D'altra parte non è possibile effettuare dei concorsi interni riservati al personale della Direzione generale dell'aviazione civile in quanto non c'è personale che possieda i requisiti richiesti.

Riferirò brevemente agli onorevoli colleghi sul testo del provvedimento di legge. L'articolo 1 prevede l'assunzione in via provvisoria di trenta piloti e stabilisce la durata del contratto. L'articolo 2 estende la nuova normativa anche ai contratti a termine in corso che abbiano validità fino al 31 dicembre 1989. In relazione alla remunerazione e alla indennità previste dall'articolo 2 della legge 23 settembre 1980, n. 591, l'articolo 3 prevede appunto l'aumento della remunerazione da 900 mila lire a 1.500.000 lire mensili e dell'indennità di lire 500.000 a lire 1.200.000 mensili. In precedenza si erano incontrate delle difficoltà in relazione alla copertura dell'onere derivante dall'attuazione di questo provvedimento. Adesso, siccome è stata approvata la legge finanziaria, presento un emendamento, che tende a sostituire il comma 1 dell'articolo 4 con il seguente:

«1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato in lire 955 milioni annui a decorrere dall'anno 1992, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1992-1994, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1992, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento "Interventi urgenti in favore del personale della Direzione generale dell'aviazione civile, nonchè per l'assunzione a termine degli ispettori di volo"».

Penso che con questo emendamento il disegno di legge possa essere accolto.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, raccomando alla Commissione una rapida approvazione del provvedimento che è volto al raggiungimento di un obiettivo fondamentale e primario: assicurare a questo servizio la migliore efficienza e sicurezza.

PRESIDENTE. Ringrazio il senatore Vella per la sua esposizione. Dichiaro aperta la discussione generale.

SENESI. Signor Presidente, desidero avere un chiarimento da parte del relatore in quanto non mi è ben chiaro se l'assunzione di trenta piloti, prevista dall'articolo 1, è in aggiunta al numero dei venti oppure in sostituzione.

VELLA, *relatore alla Commissione*. È integrativa: da venti si passa a trenta.

SENESI. Ciò non è esplicitato nel testo del provvedimento (dalla lettura del quale si potrebbe pensare che i trenta sono in aggiunta).

PRESIDENTE. Lo dimostra la stessa postazione di bilancio.

SENESI. Signor Presidente, mi stavo riferendo ad un problema di organico della Direzione generale dell'aviazione civile. Non ho assolutamente un'idea di quanti ispettori di volo siano necessari per soddisfare il fabbisogno del traffico aereo del nostro paese. Comunque, il provvedimento al nostro esame, tampona in via provvisoria una situazione di carenza di personale.

Siccome i termini per l'emanazione del provvedimento legislativo di ristrutturazione della Direzione generale dell'aviazione civile non vengono definiti (cioè si lascia ancora una volta alla volontà e ai tempi del Ministero una ristrutturazione di questa direzione) mi lascia perplessa la previsione di soli trenta piloti. A mio avviso, dovrebbe essere previsto un numero superiore.

È vero che il numero è condizionato dalla stima di bilancio, però si potrebbe integrare tale previsione sollecitando o impegnando il Governo a presentare entro una determinata data il provvedimento di ristrutturazione. Quindi, si potrebbe cogliere l'occasione dell'emanazione di questa piccola legge di intervento per sollecitare il Governo a presentare una proposta di ristrutturazione reale. È necessario, infatti, che la struttura operativa della Direzione generale dell'aviazione civile possa disporre di un proprio organico definitivo. Faccio questa considerazione pur comprendendo la necessità di sopperire a tale vacanza di personale. A tal fine credo che sia previsto anche l'adeguamento delle remunerazioni e delle indennità: queste ultime più che altro servono per reperire personale.

Signor Presidente, per questi motivi invito la Commissione ed il relatore – se lo ritiene opportuno – a stimolare il Governo nella direzione da me indicata, affinchè entro un determinato numero di mesi presenti alle Camere un disegno di legge di ristrutturazione. Come già ci è capitato di constatare nelle discussioni che si sono svolte nella nostra Commissione, il problema del personale di volo è strettamente connesso alla sicurezza di questo servizio. Per questo motivo, ritengo che dovremmo cogliere l'occasione per impegnare il Governo alla redazione di un provvedimento di ristrutturazione di tale organizzazione.

Nel complesso, se verranno accettate le integrazioni proposte nei confronti del Governo, il parere sul provvedimento sarà favorevole. Non presenteremo emendamenti, tranne quello in precedenza annunciato.

ULIANICH. Signor Presidente, dalla lettura comparata della legge n. 591 del 1980 e del disegno di legge n. 2838 al nostro esame, emergono degli elementi che possono ingenerare perplessità. All'articolo 1 del disegno di legge in esame si afferma che il primo comma dell'articolo 1 della legge 23 settembre 1980, n. 591, è sostituito con un testo diverso. La legge 23 settembre 1980, n. 591, all'articolo 1 fa riferimento all'emanazione di un successivo provvedimento legislativo. Ebbene, a dodici anni dall'approvazione dell'articolo 1 della legge n. 591, siamo ancora in attesa di tale provvedimento, un'attesa ribadita nel presente disegno di legge. Signor Ministro, signor Presidente, sappiamo benissimo che quando una via cosiddetta transitoria è percorsa per dodici anni e quando ci si propone di ripercorrerla ancora, diventa in realtà una via definitiva e allora trovo ipocrita indicare di

nuovo che si è in attesa di un provvedimento legislativo. In attesa di che cosa? In attesa di quali eventi? Di quali fatti straordinari? Stiamo aspettando l'arrivo degli extraterrestri sul nostro pianeta?

Riscontro poi un altro elemento sempre in direzione della definitorietà di questo disegno di legge.

Nella legge n. 591 si stabiliva che, per esigenze di servizio della navigazione aerea, avrebbero dovuto essere assunti venti piloti professionisti e si puntualizzava che tale assunzione sarebbe avvenuta con contratto a termine annuale, rinnovabile di anno in anno fino ad un massimo di tre anni. Ciò era compatibile con l'attesa del provvedimento legislativo, cioè con la transitorietà. Il disegno di legge n. 2838 non contiene più la transitorietà e in esso si parla di trenta piloti professionisti (aumentando quindi l'originaria indicazione di venti piloti, ma ciò potrebbe essere ininfluente) e di contratto a termine annuale con possibilità di rinnovo di anno in anno. Non vi è più quindi l'indicazione del periodo massimo di tre anni. Nel disegno di legge si aggiunge solo che l'assunzione non può essere protratta oltre il compimento del sessantacinquesimo anno di età. È questa la spia più evidente della non transitorietà: infatti, in precedenza era previsto un triennio oltre il quale il contratto non poteva essere assolutamente rinnovato; oggi affermiamo che il contratto si può rinnovare di anno in anno fino al compimento del sessantacinquesimo anno di età e quindi un pilota professionista che venisse iscritto come ispettore di volo all'età di quarant'anni potrebbe, in base a questa normativa, prestare il servizio per venticinque anni. E allora mi chiedo: in attesa di che cosa? Una via transitoria verso che cosa? Ci troviamo invece di fronte ad una legge definitiva, pur utilizzando ancora espressioni come via transitoria ed altre.

Invito i colleghi ad agire con onestà e chiarezza, perchè altrimenti si tratta solo di pura ipocrisia legislativa. Togliete il riferimento alla transitorietà, formulate una legge chiara.

In secondo luogo, nell'introduzione al disegno di legge si puntualizza al numero 1): «I concorsi pubblici per reperire ispettori di volo, nell'ambito della dotazione organica prevista per la Direzione generale dell'aviazione civile, sono andati sempre deserti». Fino a che anno sono andati deserti? Evidentemente dal 1980 in poi questi concorsi non sono stati più banditi, altrimenti non sarebbe necessaria questa legge transitoria. Che cosa significa allora questa indicazione? Vorrei una risposta chiara dal Sottosegretario. A quando risale l'ultimo concorso? Mi pare che ci troviamo non soltanto di fronte a ipocrisia ma anche ad ignoranza dei termini. Ritengo, signor Presidente, che simili leggi non possano essere approvate. Pur accettando l'idea della necessità degli ispettori di volo, non condivido questo modo di comportarsi sul piano legislativo. Siamo in presenza di una soluzione che a mio avviso va rifiutata. Se il provvedimento dovesse restare in questi termini il mio voto sarà senz'altro contrario. Però, riterrei più saggio parlare con chiarezza, abbandonare l'ipocrisia, redigere una legge chiara e comprensibile.

PRESIDENTE. Senatore Ulianich, vorrei fare una breve considerazione, perchè non possiamo non rimanere colpiti da questo linguaggio

che ho definito vetero testamentario. Molte leggi iniziano con la formula: «In attesa di...» e poi questa attesa si protrae nel tempo. Però, questa volta probabilmente vi è qualcosa di nuovo, perchè il Governo ha presentato alla Camera dei deputati un disegno di legge di riforma del Ministero dei trasporti che prevede soluzioni appropriate per la ristrutturazione di Civilavia, nel quale cioè si ipotizza una diversa ristrutturazione e diversi compiti. Vi è addirittura in corso un dibattito sull'opportunità o meno di separare il servizio della navigazione, attualmente di competenza dello Stato attraverso la Direzione generale dell'aviazione civile, trasferendolo al Registro aeronautico italiano. Si deve dunque presumere che l'attesa di cui si parla vada riferita a questa possibilità. Però, non possiamo dimenticare da un lato che la sicurezza del volo ci impone anche di trangugiare provvedimenti definibili, come lei ha detto, di ipocrisia parlamentare, ma comunque provvisori e, dall'altro lato, che ci troviamo alla fine della legislatura, essendo questi gli ultimi giorni di lavoro. Se fossimo in una fase di regolare svolgimento dei lavori potremmo comportarci diversamente, potremmo chiamare il Parlamento ad esaminare il disegno di legge e a cadenzare i suoi impegni per definire la politica del trasporto aereo, ma siamo alla fine della legislatura e questa soluzione è oggi impensabile. Il rischio è che nella prossima legislatura un eventuale diverso Ministro dei trasporti possa essere di diverso parere, possa avere un'altra sensibilità e possa presentare un diverso disegno di legge, riportando tutto in alto mare.

Per questi motivi vorrei fare una proposta ai membri della Commissione, naturalmente restando ognuno libero di valutare l'opportunità di approvare il provvedimento che a me pare comunque essenziale per la sicurezza del volo. Presento un ordine del giorno, che invito a firmare da parte di tutti i Capigruppo, del seguente tenore:

«L'8ª Commissione permanente del Senato, considerata l'urgenza di determinare in tempi brevi un assetto definitivo dei servizi per la sicurezza del volo, impegna il Governo a presentare alle Camere entro il 31 dicembre 1992 un disegno di legge di ristrutturazione del ruolo della carriera direttiva degli ispettori di volo della Direzione generale dell'aviazione civile».

0/2838/1/8 BERNARDI

In questo modo impegneremo il Governo a realizzare quanto in parte ha già fatto con un disegno più ampio: entro il 1992 deve definire questa politica. Se questo ordine del giorno viene approvato dalla Commissione impegnerà anche i Governi futuri.

ULIANICH. Mi sembra che quanto il Presidente ha puntualizzato sia degno di attenzione. Tuttavia, proprio perchè degno di attenzione dovrebbe essere eliminata, dall'articolo 1 la seguente previsione: «l'assunzione non può essere potratta oltre il compimento del 65° anno di età».

Con il provvedimento al nostro esame si apportano delle modificazioni all'articolo 1 della legge 23 settembre 1980, n. 591, che riguarda il

numero degli ispettori di volo, che viene portato da venti a trenta soprattutto in considerazione del fatto che attualmente sono nove e che quindi ne è avvertita la necessità. Però, se è vero quanto ha sostenuto il Presidente, cioè che presso la Camera dei deputati è stato presentato un disegno di legge che dovrebbe ristrutturare l'intera materia, ritengo che potremo fare a meno di inserire nel testo quella iprocrisia a cui mi sono precedentemente riferito, togliendo la previsione che l'assunzione non potrà essere protratta oltre il compimento del 65° anno di età. Con il ragionamento che prima mi sono permesso di sottoporre all'attenzione dei colleghi ho voluto semplicemente sottolineare come sia possibile, con la nuova formulazione, per un ispettore di volo restare in servizio anche per 25-30 anni. Se noi, al contrario, vogliamo ribadire la transitorietà di tale soluzione dobbiamo ripetere la previsione dell'articolo 1 della legge n. 591 del 1980, con la sola differenza del numero dei posti (che verrebbe portato da venti a trenta). Se viene accettata questa mia proposta, non ho nulla in contrario a sottoscrivere l'ordine del giorno che si intende presentare, in quanto la norma risulterebbe estremamente chiara e non contraddittoria. Se, invece, manteniamo il limite dei 65 anni di età, diamo la possibilità che il transitorio diventi in qualche modo, sul piano legislativo, un preliminare del definitivo.

PRESIDENTE. Il rischio è quello di dare una interpretazione diversa.

ULIANICH. No, signor Presidente. L'articolo 1 della legge n. 591 del 1980, non dà possibilità di equivoci; esso recita: «è autorizzato ad assumere in via transitoria per le esigenze del servizio della navigazione aerea 20 piloti professionisti» (ed io propongo 30) «con contratto a termine annuale rinnovabile di anno in anno fino ad un massimo di 3 anni».

VELLA, relatore alla Commissione. Signor Presidente, condivido alcune preoccupazioni espresse durante il dibattito sia dalla senatrice Senesi che dal senatore Ulianich. In effetti, questo provvedimento mette in evidenza la precarietà della situazione e la provvisorietà della normativa, provvisorietà e precarietà che si protraggono ormai da troppo anni. Ritengo che con l'approvazione dell'ordine del giorno presentato dal Presidente potremo essere più tranquilli rispetto ad una provvisorietà che potrebbe diventare definitiva. Con questo ordine del giorno, infatti, si impegna il Governo a provvedere, entro una data specifica, alla redazione di un disegno di legge di ristrutturazione del ruolo della carriera direttiva degli ispettori di volo. Dobbiamo anche tener presente che potrebbe essere approvata la riforma di Civitavia e che quindi il problema degli ispettori di volo potrebbe essere risolto in maniera diversa, superandosi così diverse preoccupazioni.

Per quanto riguarda la proposta avanzata dal senatore Ulianich, tendente a ripristinare il precedente testo dell'articolo 1 (prevedendo in sostanza che l'assunzione venga effettuata di anno in anno, fino ad un massimo di tre anni, e che comunque non venga protratta oltre il compimento del 65° anno di età) potrei anche esprimere parere favorevole. Tuttavia, desidero sottolineare alla Commissione lo scopo di

questa precisazione. Oggi dei venti ispettori di volo previsti soltanto nove sono in servizio, in relazione a tale situazione abbiamo anche individuato le cause: gli ispettori di volo - come ho già evidenziato non soltanto non si sentono retribuiti in modo giusto, ma si sentono anche in una situazione precaria. Pertanto, la possibilità che si dà agli ispettori di volo di rimanere in servizio fino a quando non venga approvata la legge di riforma, credo che sia un beneficio più che altro sul piano psicologico, un elemento che stimola gli ispettori di volo ad accettare questo ruolo; quindi, non deve aumentare le nostre preoccupazioni circa la possibilità che la provvisorietà diventi definitiva. Se ne frattempo, cioè entro un anno e mezzo, verrà emanata la nuova normativa oppure verrà dato seguito all'ordine del giorno (che mi auguro venga accettato dal Governo e su tale aspetto mi riservo di sentire l'autorevole rappresentante dell'Esecutivo) penso che la novità introdotta dall'articolo 1 del provvedimento possa anche rimanere solo a tale fine, che è molto importante per gli ispettori di volo.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, darò adesso lettura dell'emendamento presentato dal senatore Ulianich, in maniera tale che la Commissione possa dare il proprio parere. Esso tende a sostituire al comma 1 dell'articolo 1 le parole da «assunzione non può essere protratta» fino alla fine, con le seguenti: «sino ad un massimo di tre anni e comunque non oltre il sessantacinquesimo anno di età». In sostanza il senatore Ulianich propone implicitamente il mantenimento del triennio.

VELLA, relatore alla Commissione. Signor Presidente, su questo emendamento mi rimetto al Governo.

SENESI. Signor Presidente, intervengo brevemente per esprimere il mio parere sull'ordine del giorno che lei ha presentato e che accoglie la richiesta che avevo avanzato nel mio intervento precedente. Personalmente avrei preferito inserire questa previsione nel disegno di legge, perchè sarebbe stata più significativa. Il provvedimento è sottoposto al nostro esame in prima lettura e quindi potremo integrarlo con un emendamento per poi trasmetterlo alla Camera dei deputati modificato.

Gli ordini del giorno sono un valido strumento e quindi il Gruppo parlamentare che rappresento lo sottoscriverà, ma intendo lo stesso ribadire la nostra riserva: sarebbe stato più opportuno inserire tale impegno nell'ambito del disegno di legge, proprio per farlo essere più vincolante anche per un futuro Governo.

Per quanto riguarda la questione del compimento del 65 anno di età, desidero che il Governo ci dia qualche chiarimento sul rinnovo dei contratti annuali e sulla loro durata massima. In base alle mie conoscenze, so che chi accede alla carriera di ispettore di volo, lo fa dopo aver conseguito una lunga esperienza di pilotaggio. Il provvedimento al nostro esame mi sembra che favorisca uno sbocco e uno sviluppo di carriera trasversale degli attuali piloti, in quanto non tutti riescono a trovare un impiego in altre mansioni dopo un certo numero di anni.

Ho anche io qualche perplessità sull'opportunità di togliere il riferimento ai sessantacinque anni, perchè credo che oltre questa età questi soggetti non siano più in grado di dare garanzie per una mansione così delicata e così stressante.

ULIANICH. Nessuno nega questo fatto. Si potrebbe aggiungere il rinnovo per non più di tre anni e, in ogni caso, non oltre il sessantacinquesimo anno di età. A questo punto la norma sarebbe chiara, mentre lasciando il testo così com'è la norma potrebbe avere il significato di permettere l'inizio del servizio, ad esempio, a quarant'anni e con una durata fino a sessantacinque anni.

PRESIDENTE. Non vi è il rischio di scoraggiare l'entrata in servizio prevedendo solo un contratto triennale?

ULIANICH. Il problema non riguarda il triennio, ma il triennio inserito in un contesto di legislazione *de iure condendo*, un contesto che dovrebbe dunque spostare di nuovo l'intera questione.

PETRONIO, sottosegretario di Stato per i trasporti. Signor Presidente, vorrei raccomandare l'approvazione del provvedimento nel testo in esame perchè, pur ritenendo valide le osservazioni sulla provvisorietà di certi provvedimenti, sta di fatto che, dopo i gravissimi avvenimenti verificatisi, il problema della sicurezza è stato affrontato solo a parole e questo in discussione è l'unico vero provvedimento che il Governo è riuscito ad emanare. Siamo alla fine della legislatura, se non approviamo questo testo, corriamo il rischio di ritrovarci di qui ad un anno di nuovo all'anno zero, di nuovo di fronte ad un pericolo che non possiamo correre.

Per quanto riguarda l'emendamento presentato dal senatore Ulianich, esprimo parere negativo, perchè vi è il rischio obiettivo di non reperire personale qualificato perchè non stimolato a diventare ispettore di volo solo per tre anni. Potremmo rischiare di ripetere all'infinito la situazione che con questo disegno di legge vogliamo superare, creando condizioni oggettive di presenza qualificata nel servizio.

Esprimo invece parere favorevole sull'ordine del giorno presentato dal Presidente.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno 0/2838/1/8.

È approvato.

Passiamo all'esame e alla votazione degli articoli. Do lettura dell'articolo 1:

Art. 1.

1. Il primo comma dell'articolo 1 della legge 23 settembre 1980, n. 591, è sostituito dal seguente:

«In attesa dell'emanazione di un provvedimento legislativo che preveda la ristrutturazione del ruolo della carriera direttiva degli ispettori di volo della Direzione generale dell'aviazione civile, il Ministro dei trasporti è autorizzato ad assumere, in via transitoria, per le esigenze del Servizio della navigazione aerea, trenta piloti professionisti con contratto a termine annuale e con possibilità di rinnovo dello stesso di anno in anno; l'assunzione non può essere protratta oltre il compimento del sessantacinquesimo anno di età».

A questo articolo è stato presentato il seguente emendamento:

All'articolo 1, comma 1, sostituire le parole da: «l'assunzione non può essere protratta» fino alla fine, con le seguenti: «sino ad un massimo di tre anni e comunque non oltre il sessantacinquesimo anno di età»

1.1 Ulianich

ULIANICH. Signor Presidente, vorrei far presente che il Governo non ha risposto ad alcuni quesiti da me avanzati. Credo che l'approvazione dell'articolo nel testo proposto dal Governo rappresenti – l'ho già detto – un esempio di ipocrisia legislativa, perchè rinvia ancora a successivi provvedimenti.

VELLA, relatore alla Commissione. Esprimo parere contrario all'emendamento del senatore Ulianich.

PRESIDENTE. Ricordo che il Governo ha espresso parere negativo sull'emendamento del senatore Ulianich.

Metto ai voti l'emendamento 1.1, presentato dal senatore Ulianich.

Non è approvato.

Metto ai voti l'articolo 1.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 2. Ne do lettura:

Art. 2.

1. L'applicabilità del primo comma dell'articolo 1 della legge 23 settembre 1980, n. 591, così come modificato dall'articolo 1 della presente legge, è estesa agli ispettori di volo con contratto a termine in corso di validità alla data del 31 dicembre 1989; i predetti contratti, qualora vengano a scadenza prima della data di entrata in vigore della presente legge, sono automaticamente prorogati sino a quest'ultima data.

Lo metto ai voti.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 3. Ne do lettura.

Art. 3.

- 1. La remunerazione e l'indennità previste dall'articolo 2 della legge 23 settembre 1980, n. 591, sono aumentate come segue:
- *a*) la remunerazione, da lire 900.000 mensili a lire 1.500.000 mensili;
 - b) l'indennità, da lire 500.000 mensili a lire 1.200.000 mensili.

Lo metto ai voti.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 4. Ne do lettuera.

Art. 4.

- 1. All'onere derivante dalla attuazione della presente legge, valutato in lire 460 milioni per l'anno 1991 e in lire 915 milioni annui a decorrere dall'anno 1992, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1991-1993, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1991, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento «Ristrutturazione del Ministero».
- 2. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

A questo articolo è stato presentato il seguente emendamento:

Sostituire il comma 1 con il seguente:

«1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato in lire 955 milioni annui a decorrere dall'anno 1992, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1992-1994, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1992, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento Interventi urgenti in favore del personale della Direzione generale dell'aviazione civile, nonchè per l'assunzione a termine degli ispettori di volo».

4.1 VELLA

119º RESOCONTO STEN. (8 gennaio 1992)

PETRONIO, sottosegretario di Stato per i trasporti. Il Governo esprime parere favorevole sull'emendamento del relatore.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 4.1, presentato dal relatore Vella.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 4 del testo modificato.

È approvato.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

È approvato.

I lavori terminano alle ore 10.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici
Doitissa MARISA NUDDA