

SENATO DELLA REPUBBLICA

VIII LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

23° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 4 FEBBRAIO 1981

Presidenza del Presidente TANGA

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

« Particolari indennità in favore di talune categorie di personale dipendente dalla Direzione generale dell'aviazione civile » (1167) (Discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE	Pag. 151, 153, 155 e <i>passim</i>
CROLLALANZA (MSI-DN)	154
GUERRINI (PCI)	154, 155
MASCIADRI (PSI)	153, 154
ROCCAMONTE, sottosegretario di Stato per i trasporti	155, 156
VINCELLI (DC), relatore alla Commissione	151 152, 153 e <i>passim</i>

I lavori hanno inizio alle ore 10,10.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

« Particolari indennità in favore di talune categorie di personale dipendente dalla Direzione generale dell'aviazione civile » (1167)

(Discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge:

« Particolari indennità in favore di talune categorie di personale dipendente dalla Direzione generale dell'aviazione civile ».

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

VINCELLI, *relatore alla Commissione*. Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, abbiamo dinanzi a noi un disegno di legge, sul quale riferirò molto brevemente, che è scaturito da un accordo tra le organizzazioni sindacali confederali ed il Ministro dei trasporti per evitare disagi ed agitazioni negli aeroporti italiani.

La normativa in esame stabilisce particolari indennità in favore del personale della Direzione generale dell'aviazione civile; in modo particolare, si tratta di categorie di personale che operano negli aeroporti e, sotto un certo aspetto, si tratta della rivalutazione di una vecchia indennità prevista dalla legge 6 dicembre 1965, n. 1441, che venne stabilita quando si operò il passaggio del personale dall'Aeronautica militare alla Direzione generale dell'aviazione civile. I dipendenti dell'Aeronautica militare godevano

8ª COMMISSIONE

23ª RESOCONTO STEN. (4 febbraio 1981)

della mensa gratuita mentre, nel nuovo *status*, questa veniva a cessare; si stabilì così un'indennità di 550 lire giornaliere che, evidentemente, deve ora essere rivalutata a seguito dell'inflazione verificatasi dal 1965 ad oggi ed è stata fissata nella misura di lire 3.000 giornaliere.

Al secondo comma dell'articolo 1 si chiarisce poi che la dizione « giornate di effettiva presenza » (contenuta nell'articolo 1 della citata legge n. 1441) deve essere interpretata non come giorni solari, ma nel senso di giornate di lavoro.

L'articolo 2 stabilisce l'obbligo della reperibilità e determina il relativo compenso per i direttori di aeroporto in analogia a quanto viene già fatto nelle Ferrovie dello Stato ed in considerazione delle specifiche competenze e responsabilità riconosciute a costoro dal codice della navigazione in materia di traffico aereo.

L'articolo 3, analogamente a quanto si è già realizzato o si sta realizzando per altri settori quali il Ministero della difesa e dell'interno - Direzione generale della protezione civile, stabilisce che l'espletamento a bordo di aeromobili dei compiti istituzionali della Direzione generale dell'aviazione civile specificati nel decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1979, n. 825, sia compensato non solo per la peculiare preparazione professionale richiesta, ma anche per i rischi connessi a tali attività.

Come certamente i commissari ricordano, questo problema è stato recentemente oggetto di una lunga controversia; infatti, applicando alla lettera il regolamento relativo al suddetto decreto, si era determinata una vera e propria paralisi nell'attività degli aeroporti italiani. A seguito di incontri tra le parti si è maturata la decisione di corrispondere un'indennità oraria di lire 6.000 lorde proprio per tener conto, ripeto, dell'azione di alta qualificazione tecnica che i direttori degli aeroporti devono esercitare.

L'articolo 4, infine, stabilisce l'onere finanziario derivante dalla presente normativa.

Faccio presente che la Commissione bilancio del Senato, esaminato il disegno di

legge sotto il profilo di sua competenza, non si oppone al suo corso ulteriore ma, nel proprio parere, condiziona il proprio assenso al fatto che la clausola finanziaria di cui all'articolo 4 sia integrata rendendo espliciti gli oneri e la copertura per l'anno finanziario 1981. Aggiunge poi che, verificata l'esistenza di uno specifico accantonamento destinato a tale finalità nell'elenco allegato al fondo speciale di parte corrente, propone di inserire dopo il primo comma dell'articolo 4 il seguente nuovo comma: « All'onere per l'anno finanziario 1981, valutato in lire 1.100 milioni, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo iscritto al capitolo n. 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per il medesimo anno finanziario ». L'ultimo comma dell'articolo 4 resterebbe invariato.

Da parte della Direzione generale di Civiltavia è stato fatto osservare che estendendo questi benefici di carattere economico a coloro che operano negli aeroporti si viene a determinare una situazione di sperequazione tra i dirigenti che lavorano presso la Direzione generale e i funzionari che lavorano negli aeroporti.

Si potrebbero, di conseguenza, determinare situazioni di disagio dovute alle richieste che verrebbero da parte di coloro che non godono di queste maggiori indennità e che vorrebbero andare a lavorare negli aeroporti anzichè nella sede centrale.

Il problema ha, in effetti, un suo fondamento non rispetto allo specifico provvedimento in esame ma nei confronti del complesso della normativa che regola la retribuzione di coloro che agiscono negli aeroporti rispetto a coloro che, invece, lavorano fuori: infatti la sperequazione esistente è destinata ad aggravarsi sempre di più a seguito della normativa in esame, cui il mio Gruppo dà il proprio consenso ma che certamente viene a determinare ulteriori motivi di conflittualità se non si scioglie il nodo della riorganizzazione seria ed organica dell'aviazione civile del nostro Paese.

Occorre ricondurre tutto il discorso ad un punto unitario senza togliere valore all'incontro di carattere sindacale ed al conseguente accordo: facciamo in modo di met-

tere ordine nel settore, oppure in futuro ci troveremo di fronte a situazioni di disagio che, per un verso o per l'altro, potranno paralizzare il traffico aereo nel nostro Paese.

Esprimo dunque parere favorevole al disegno di legge che il Governo ci propone, accompagnato tuttavia dalla viva raccomandazione che in tempi molto brevi si arrivi ad un provvedimento organico per la riforma dell'aviazione civile; ogni giorno che si perde assicura soltanto conflittualità negli aeroporti e pericolo di paralisi con grave danno per l'economia del Paese.

PRESIDENTE. Ringrazio il senatore Vincelli per la sua relazione e dichiaro aperta la discussione generale.

MASCIADRI. Molto brevemente, signor Presidente, per affermare che la relazione del senatore Vincelli mi trova perfettamente concorde non solo e non tanto nell'esposizione iniziale — quando ha illustrato in dettaglio l'articolato del provvedimento — quanto nelle conclusioni che ha tratto dalla normativa in esame prima di preannunciare il proprio assenso all'approvazione della medesima, approvazione che anche io esprimo.

Siamo di fronte ad un provvedimento di carattere limitato che interessa poche persone; si tratta di un'indennità che deve essere rivalutata in rapporto ad altre categorie consimili dipendenti da altre amministrazioni. Indubbiamente, però, i beneficiari di queste norme sono poche persone! Vi è dunque il pericolo che tale normativa vada non dico ad « irritare », ma a « solleticare » altre categorie di personale che agiscono nell'ambito dell'aviazione civile e della sua Direzione generale.

Si pone dunque in maniera urgente ed insistente — come del resto evidenziato dallo stesso relatore — il problema della riforma della Direzione generale dell'aviazione civile che non può certo considerarsi meno impellente anche in presenza del provvedimento che stiamo per approvare e che riguarda i controllori del traffico aereo; in quella sede anche questo problema dovrà essere inglobato lasciando però alla Direzione generale dell'aviazione civile la mas-

sima dignità. Se così non si facesse verrebbe ad essere sminuito il potere di controllo e di programmazione che deve appartenere allo Stato *in primis* e che quindi deve far capo ad una Direzione riorganizzata e ristrutturata nei propri compiti che dovranno essere ben precisi; attualmente, infatti, dobbiamo lamentare che tali compiti sono dispersi, di poco conto, di poco valore e pesano, in ultima analisi, troppo poco.

Molti di noi hanno fatto riferimento in questa sede ed in Assemblea, in tante occasioni, al problema del vero e proprio dissesto esistente nell'ambito della Direzione generale dell'aviazione civile, e non a caso alcuni Gruppi politici, tra i quali il mio, si sono premurati di chiedere addirittura non una indagine conoscitiva bensì una vera e propria inchiesta (tale proposta risale al 1975) per approfondire tutti i problemi afferenti a tale Direzione.

Siamo purtroppo arrivati vicino al livello di guardia, ci stiamo avvicinando in modo pericoloso e, oramai, l'acqua sta per tracimare: la direzione di Civilavia, ripeto, non ha più alcun peso, alcun valore e oramai, diciamo la verità, è il Gabinetto che dirige l'intero comparto dell'aviazione civile saltando a piè pari o quasi le attribuzioni spettanti ai dirigenti di Civilavia.

Con queste brevi considerazioni ho ancora una volta sintetizzato quello che è stato sempre il nostro pensiero ed orientamento che, nel tempo, si è sempre dimostrato unitario. Questo ci induce a dare il nostro assenso al provvedimento in esame nella maniera limitatissima, tuttavia, cui lo stesso relatore ha fatto riferimento: ripeto, si tratta di un adeguamento economico che interessa solo poche persone, ma dobbiamo renderci conto che se tutti i giorni ci troveremo a decidere in ordine a legghine di questo tipo, rischiamo di fare considerazioni di carattere generale interessantissime che, però, non hanno alcun seguito perchè noi sbricioliamo il discorso unitario in una serie di tesserine che non riescono mai a comporsi in un mosaico unitario. Raccomando dunque al rappresentante del Governo, che ritengo sia sensibile al problema, di pervenire rapidamente (dopo aver risolto il problema dei controllori del traffico aereo sen-

8^a COMMISSIONE

23° RESOCONTO STEN. (4 febbraio 1981)

za, peraltro, usurpare attribuzioni ad altri spettanti) alla ristrutturazione della Direzione generale dell'aviazione civile delineandone con chiarezza compiti e funzioni.

C R O L L A L A N Z A . Signor Presidente, anche la mia parte politica voterà a favore del disegno di legge in esame. Trattasi di un provvedimento legislativo a carattere provvisorio, che trova la sua giustificazione in relazione alla svalutazione della lira ed alle condizioni non più adeguate, dal punto di vista economico, del personale in servizio negli aeroporti nonchè di quello dipendente dalla Direzione generale della aviazione civile che talvolta partecipa sia ad attività aeroportuali sia di volo.

Vorrei ricordare al riguardo che sia da parte del senatore Mitrotti in una precedente seduta della Commissione, sia ora dal senatore Vincelli è stata prospettata la necessità di provvedere in modo organico alla sistemazione definitiva della Direzione generale dell'aviazione civile, perchè si ha la impressione che si tratti di un ramo dell'attività ministeriale alquanto trascurato sia per quanto riguarda il suo prestigio e la sua funzionalità di carattere generale, sia in modo specifico per i problemi di carattere aeroportuale e di volo. Non dobbiamo dimenticare inoltre che una parte del personale addetto ai controlli di volo è militare; quindi, è necessario adottare una definitiva soluzione del problema.

Il Ministro dei trasporti, e per esso la Direzione generale dell'aviazione civile, si deve rendere conto delle condizioni in cui si trovano la maggior parte degli aeroporti e deve cercare di ottenere dal Tesoro quel minimo di fondi indispensabili per provvedere alle esigenze più urgenti.

Vorrei ricordare per esempio, per l'aeroporto di Bari, che pur essendo state realizzate nuove costruzioni per le esigenze di servizio, esse non sono funzionali. È il caso, tra i più incresciosi, della stazione passeggeri, che anche se completata, non è ancora agibile, ciò che costringe i viaggiatori ad usare gli autobus per pas-

sare dal vecchio al nuovo aeroporto, per giunta non ancora saldati tra loro ed ancora divisi da una strada che deve essere soppressa.

Si tratta di una situazione veramente assurda, e se per gli arrivi il problema è meno increscioso, quando si parte, invece, la situazione diviene non più tollerabile. Sottolineo tale questione in considerazione che l'aeroporto di Bari è frequentato anche giornalmente da emigranti attesi o accompagnati da numerosi parenti che nella vecchia minuscola stazione non trovano spazio per ripararsi dalla pioggia e dal sole o per attendere alle varie funzioni per la consegna ed il reperimento delle valigie. Sono questi problemi per i quali è necessario trovare un'immediata soluzione.

Ultimamente era stato annunciato per le varie esigenze un finanziamento di 40 miliardi, ma tale cifra risulta che sia stata stornata in gran parte, ciò che allontana la possibilità di una sistemazione almeno dei problemi più urgenti dell'aeroporto di Bari, nonostante che esso sia in fase di crescente sviluppo del traffico passeggeri e merci, e quindi sia meritevole di particolare attenzione.

Ritengo che sia un errore, stante gli scarsi mezzi finanziari, voler risolvere contemporaneamente con provvedimenti sporadici tutti i problemi degli aeroporti nazionali, ivi compresi quelli di scarso rilievo; è necessario, invece, concentrare tali mezzi, secondo un razionale piano di priorità.

G U E R R I N I . Signor Presidente, onorevoli senatori, purtroppo ci troviamo sempre a fare delle considerazioni comuni nei confronti di pratiche quotidiane con interventi legislativi che tutti deprechiamo, con dibattiti generali che si succedono e nel corso dei quali usiamo parole di fuoco.

Credo che non si troverà mai la soluzione al problema fino a quando non si riuscirà ad avere un Governo capace di elaborare ed attuare indirizzi di carattere organico per l'esigenza avvertita, in modo par-

ticolare, nel settore dell'aviazione civile. La logica settoriale in cui il provvedimento si inserisce, a nostro avviso, corrisponde ad una pratica che riteniamo perversa e alla quale non possiamo sottostare, anche se non respingiamo l'accordo sindacale in sè perchè ha un certo valore, così come sottolineato dal relatore e dal senatore Masciadri, per la soluzione limitata che dà al problema provocando anche una possibile conflittualità.

Abbiamo sottolineato la necessità di una riforma per l'aviazione civile, in maniera eclatante, in occasione degli incontri avuti con il direttore generale dell'aviazione civile e il direttore dell'Alitalia e non credo che il bisogno urgente di un intervento organico di riforma, sottolineato anche da chi mi ha preceduto, possa cedere il passo a provvedimenti, interventi o leggi insufficienti.

Ripeto, non respingiamo l'accordo sindacale in sè, ma la logica d'intervento da parte del Parlamento e del Governo in una materia che richiede invece una visione più organica e riformatrice; questa è la ragione per cui ci asterremo dalla votazione sul provvedimento in discussione.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

V I N C E L L I , *relatore alla Commissione.* Signor Presidente, ringrazio gli onorevoli senatori intervenuti e vorrei osservare come fatalmente, trattandosi di temi vivi nella comune sensibilità politica, il discorso relativo ad un piccolo, limitato provvedimento si sia allargato alla tematica generale che riguarda tutto il settore dell'aviazione civile a favore del quale abbiamo sollecitato interventi organici e seri.

Infatti l'altro giorno in sede di Commissione bicamerale il senatore Libertini, sollecitando il Governo a predisporre degli strumenti per la riforma dell'aviazione civile, ha detto che se si tardava ancora, per motivi che sfuggono alla nostra valutazione,

i vari Gruppi politici che formavano la Commissione avrebbero presentato delle proposte di legge: questo credo che sia il punto centrale del problema.

Senatore Crollanza, sono d'accordo anche io che l'aeroporto di Bari rappresenta uno dei tanti aspetti negativi di questa situazione, ma purtroppo, per la mancata riforma dell'aviazione civile e per il mancato rifinanziamento a favore degli aeroporti maggiori, provvedimenti presentati a suo tempo da parte del Governo, non abbiamo potuto ridefinire la situazione dell'aviazione civile e oggi ne paghiamo le gravi conseguenze per la situazione in cui si trovano molti aeroporti italiani, come ad esempio quello di Fiumicino, dove è importantissimo intervenire con immediatezza, l'aeroporto di Milano e gli aeroporti minori.

Quindi, ritengo che si tratti di un problema che va affrontato con grande senso di responsabilità e con grande respiro. Essere favorevoli a questo provvedimento — ne siamo convinti — non risolverà assolutamente nulla se non verrà collegato ad una visione organica di tutta la vasta problematica della ristrutturazione dell'organo di governo dell'aviazione civile.

R O C C A M O N T E , *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Con il disegno di legge n. 1167 si provvede a dare esecuzione all'accordo ottenuto con le organizzazioni sindacali che prevede la corresponsione di particolari indennità a favore di alcune categorie di personale dipendente dell'aviazione civile impiegato negli aeroporti e nei settori operativi.

In merito al predetto provvedimento legislativo si è avuto parere favorevole della 1ª Commissione condizionato dall'introduzione di un emendamento da parte della 5ª Commissione che ha letto poco fa il relatore.

Ho seguito molto attentamente gli interventi dei senatori Masciadri, Crollanza e Guerrini con i quali sono perfettamente d'accordo. Vorrei aggiungere che stamattina volevamo proporre delle modificazioni al provvedimento per estendere i benefici ad

altre categorie, ma vi abbiamo rinunciato per non ritardarne l'iter.

Pertanto, esprimendo il parere favorevole del Governo al provvedimento in esame, dichiaro che mi farò interprete presso il Ministro dei trasporti perchè si vari al più presto la riforma per l'aviazione civile.

P R E S I D E N T E . Passiamo all'esame ed alla votazione degli articoli. Ne do lettura:

Art. 1.

(Interpretazione e modificazione della legge 6 dicembre 1965, n. 1441)

A decorrere dal 1º luglio 1980 l'importo dell'indennità prevista dalla legge 6 dicembre 1965, n. 1441, sarà corrisposto, anche al personale inquadrato nelle qualifiche dirigenziali, nella misura di lire 3.000 giornaliere lorde.

Per il personale obbligato ad effettuare turni di servizio di durata superiore a quella normale, l'indennità giornaliera è rapportata ad un sesto del normale orario di lavoro settimanale e può essere corrisposta per non più di sei giorni alla settimana.

È approvato.

Art. 2.

(Reperibilità)

Al fine di soddisfare le esigenze del traffico aereo il personale della Direzione generale dell'aviazione civile, anche con qualifiche dirigenziali, inquadrato nel ruolo dei direttori di aeroporto può essere incluso in appositi turni di reperibilità per non meno di sette e per non più di quindici giorni al mese.

Per ogni giornata di reperibilità è corrisposta agli interessati una indennità di lire 6.000 lorde.

Con decreto del Ministro dei trasporti sarà disciplinato l'obbligo della reperibilità.

È approvato.

Art. 3.

(Attività di volo)

Al personale dei ruoli della Direzione generale dell'aviazione civile, compreso quello inquadrato nelle qualifiche dirigenziali, che svolga, a bordo di aeromobili in volo, i compiti istituzionali specificati nel decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1979, n. 825, è corrisposta una indennità oraria di lire 6.000 lorde.

È approvato.

Art. 4.

(Onere finanziario)

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, valutato per l'anno finanziario 1980 in lire 550 milioni, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo iscritto al capitolo n. 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per il predetto anno, all'uopo utilizzando parte dell'accantonamento predisposto per il « ripiano dello squilibrio patrimoniale al 31 dicembre 1979 della gestione speciale per l'assicurazione invalidità, vecchiaia e superstiti dei coltivatori diretti, coloni e mezzadri ».

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.

A questo articolo il relatore, accogliendo la richiesta della Commissione bilancio, ha presentato un emendamento tendente ad inserire, dopo il primo, il seguente comma aggiuntivo: « All'onere per l'anno finanziario 1981, valutato in lire 1.100 milioni, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo iscritto al capitolo n. 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per il medesimo anno finanziario ».

Poichè nessuno domanda di parlare, passiamo alla votazione.

Metto ai voti il primo comma, cui non sono stati presentati emendamenti.

È approvato.

8^a COMMISSIONE

23° RESOCONTO STEN. (4 febbraio 1981)

Metto ai voti l'emendamento aggiuntivo presentato dal relatore, di cui ho dato lettura.

È approvato.

Metto ai voti il secondo comma, cui non sono stati presentati emendamenti.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 4 nel suo insieme, con l'emendamento testè accolto.

È approvato.

L'esame degli articoli è così esaurito.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso nel testo modificato.

È approvato.

I lavori terminano alle ore 10,30.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Direttore: Dott. GIOVANNI BERTOLINI