

SENATO DELLA REPUBBLICA

VIII LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

9° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 19 MARZO 1980

Presidenza del Presidente TANGA

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

« Cessione in proprietà agli istituti autonomi provinciali per le case popolari di aree occorse per la costruzione di alloggi economici per i dipendenti dell'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni » (753), approvato dalla Camera dei deputati

(Discussione e approvazione)

PRESIDENTE	Pag. 56, 57
AVELLONE (DC), relatore alla Commissione	56
LA PORTA (PCI)	56
MASCIADRI (PSI)	56
ROCCAMONTE, sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni	56

« Copertura degli oneri residui del primo gruppo di opere della metropolitana di Roma (linea A) mediante l'utilizzazione di somme già stanziata » (770), approvato dalla Camera dei deputati

(Discussione e approvazione)

PRESIDENTE	Pag. 57, 58
DEGAN, sottosegretario di Stato per i trasporti	58
LA PORTA (PCI)	58
MASCIADRI (PSI)	58
RIGGIO (DC), relatore alla Commissione	58
VINCELLI (DC)	58

« Autorizzazione ad assumere ispettori di volo con contratto a termine da utilizzare presso la Direzione generale della aviazione civile » (771), approvato dalla Camera dei deputati

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE	58, 59, 63 e passim
DEGAN, sottosegretario di Stato per i trasporti	64
LA PORTA (PCI)	62, 63, 65
MASCIADRI (PSI)	59, 65
VINCELLI (DC), relatore alla Commissione	58, 63, 65

I lavori hanno inizio alle ore 16,50.

8ª COMMISSIONE

9º RESOCONTO STEN. (19 marzo 1980)

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

« Cessione in proprietà agli istituti autonomi provinciali per le case popolari di aree occorse per la costruzione di alloggi economici per i dipendenti dell'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni » (753), approvato dalla Camera dei deputati

(Discussione e approvazione)

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

« Cessione in proprietà agli istituti autonomi provinciali per le case popolari di aree occorse per la costruzione di alloggi economici per i dipendenti dell'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni », già approvato dalla Camera dei deputati.

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

AVELLONE, *relatore alla Commissione.* Il disegno di legge al nostro esame, già approvato in sede deliberante dalla 10ª Commissione permanente della Camera dei deputati, provvede alla regolarizzazione patrimoniale di alcuni immobili mediante cessione in proprietà agli istituti autonomi provinciali per le case popolari di aree occorse a suo tempo per la costruzione di alloggi economici per i dipendenti dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni.

Nel lontano 15 giugno 1949, l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, nell'ambito di quanto previsto dall'articolo 11 della legge 28 febbraio 1949, n. 43, otteneva da parte della gestione INA-Casa l'autorizzazione per costruire direttamente in varie località del territorio nazionale case per i propri dipendenti. Data l'urgenza di provvedere senza indugio alla costruzione degli alloggi, l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, nello stipulare il 31 dicembre 1949 la convenzione con la gestione INA-Casa, forniva, come per legge, gratuitamente i suoli necessari, ma non provvedeva gratuitamente al trasferimento della proprietà delle aree.

Ora, dovendo l'ente gestore — che per sopravvenuta legge è diventato l'istituto autonomo per le case popolari — procedere alla

cessione in proprietà degli alloggi al personale interessato che ne risulta assegnatario, si rende necessario procedere alla regolarizzazione patrimoniale degli immobili mediante il trasferimento a titolo gratuito delle aree sulle quali sono stati edificati gli alloggi.

A tal fine, in considerazione dell'articolo 21 della legge sulla contabilità generale dello Stato che prescrive l'autorizzazione legislativa per l'alienazione di immobili di proprietà dello Stato, il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, di concerto con i Ministeri delle finanze e dei lavori pubblici, ha predisposto il presente disegno di legge mediante il quale è prevista la cessione gratuita agli istituti autonomi provinciali per le case popolari dei terreni a suo tempo utilizzati per la costruzione di alloggi; e precisamente nelle località di Milano, Verona, Modena, Catania, Napoli, Torino e Roma.

Per le premesse considerazioni chiedo alla Commissione l'approvazione del disegno di legge in esame.

PRESIDENTE. Ringrazio il relatore e dichiaro aperta la discussione generale.

LA PORTA. Gli alloggi sono stati già costruiti in queste aree?

AVELLONE, *relatore alla Commissione.* Sono stati già costruiti; i dipendenti delle poste e delle telecomunicazioni hanno già riscattato, ma materialmente non si può procedere al passaggio in proprietà perchè la proprietà delle aree appartiene ancora alla Amministrazione postelegrafonica.

MASCIADRI. Mi dichiaro favorevole al disegno di legge.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

ROCCAMONTE, *sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni.* Il presente disegno di legge è inteso ad autorizzare l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni a cedere gratuitamente agli istituti autonomi provinciali per le case po-

8ª COMMISSIONE

9º RESOCONTO STEN. (19 marzo 1980)

polari le aree occorse per la costruzione di alloggi, ai sensi della legge 28 febbraio 1949, n. 43, per i dipendenti dell'Amministrazione stessa, in Milano, Modena, Verona, Catania, Napoli, Torino e Roma.

Il trasferimento di tale aree si rende necessario per consentire ai predetti istituti autonomi di procedere, a norma delle vigenti disposizioni, alla cessione in proprietà dei citati alloggi al personale postelegrafonico.

Per inciso si dice che il disegno di legge, già presentato alla Camera dei deputati il 20 ottobre 1976, è decaduto per la fine anticipata della VII legislatura; pertanto, è urgente la sua definitiva e sollecita approvazione da parte del Parlamento.

P R E S I D E N T E . Passiamo all'esame e alla votazione dell'articolo unico. Ne do lettura:

Articolo unico.

L'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni è autorizzata a cedere gratuitamente i seguenti suoli, occorsi per la costruzione da parte della gestione case per lavoratori (GESCAL), ai sensi della legge 28 febbraio 1949, n. 43, di alloggi per i dipendenti dell'Amministrazione stessa, agli Istituti autonomi per le case popolari della provincia nel cui territorio rispettivamente si trovano gli immobili:

MILANO: lotto di terreno della superficie di metri quadrati millesettecentodieci (mq. 1.710) circa, confinante con via Ala, via Veglia, proprietà dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni e viale Zara, distinto nel catasto terreni al foglio 191 particella 77;

MODENA: lotto di terreno della superficie di metri quadrati duemilacentododici (mq. 2.112) circa, confinante con via Monte Grappa, via S. Giovanni Bosco, via Enrico Morselli, salvo altri, distinto nel catasto terreni al foglio 99 particella 16823 subalterna a;

VERONA: lotto di terreno della superficie di metri quadrati duemilaquattrocentotanta (mq. 2.480) circa, confinante con via Cristoforo Colombo, proprietà comunale e

strade comunali, salvo altri, distinto nel catasto terreni al foglio III particella 536 subalterne a-b-c;

CATANIA: lotto di terreno della superficie di metri quadrati duemilatrecento (mq. 2.300) circa, confinante con strada di circonvallazione, via Mironi e restante proprietà dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni per due lati, distinto nel catasto terreni al foglio 20 particelle 434, 436 e 435/parte;

NAPOLI: lotto di terreno della superficie di metri quadrati tremilacentocinquanta (mq. 3.150) circa, confinante con via Giacomo Leopardi e per due lati con proprietà Caprioli Elvira o aventi causa, salvo altri, distinto nel catasto terreni al foglio 9 particelle 45, 46 e 47;

TORINO: lotto di terreno della superficie di metri quadrati millenovecentoquarantuno (mq. 1.941) circa, confinante con restante proprietà dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, via Pietracqua, piazza Cutro e corso Sempione distinto nel catasto terreni al foglio XLI particella 14 subalterna d;

ROMA: lotto di terreno della superficie di metri quadrati tremilacinquecentonovantacinque (mq. 3.595) circa, confinante con via Carlo Spinola e per altri lati con proprietà dell'Istituto postelegrafonici, distinto nel nuovo catasto terreni al foglio 826 sezione A particelle 123 subalterna a, 123 subalterna b, 124, 125, 126 e 127.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge nel suo articolo unico.

È approvato.

« Copertura degli oneri residui del primo gruppo di opere della metropolitana di Roma (linea A) mediante l'utilizzazione di somme già stanziata » (770), approvato dalla Camera dei deputati

(Discussione e approvazione)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Copertura degli oneri residui del primo gruppo di opere della metropolitana di Roma (linea

8ª COMMISSIONE

9º RESOCONTO STEN. (19 marzo 1980)

A) mediante l'utilizzazione di somme già stanziata », già approvato dalla Camera dei deputati.

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

R I G G I O, *relatore alla Commissione*. Il presente disegno di legge provvede alla copertura degli oneri residui del primo gruppo di opere della metropolitana di Roma mediante l'utilizzazione di somme già stanziata.

Il disegno di legge stesso è stato già approvato dalla 10ª Commissione permanente della Camera dei deputati nella seduta del 14 febbraio 1980. Torna utile ricordare che con la legge 1º febbraio 1978, n. 19, è stata stanziata la somma di lire 1 miliardo 250 milioni per la copertura residua degli oneri relativi all'esecuzione del primo gruppo di opere della linea A della metropolitana (Prati-Termini-Osteria del Curato).

L'articolo 2 di detta legge autorizzava altresì una spesa di 12 miliardi 750 milioni per l'esecuzione di ulteriori opere di completamento, portando così lo stanziamento a 14 miliardi.

Ora, per effetto dei maggiori oneri derivanti da espropriazioni e deviazioni di pubblici servizi, la somma stanziata all'articolo 1 risulta insufficiente, essendo necessari circa altri 200 milioni.

Con il disegno di legge al nostro esame, di cui chiedo l'approvazione, si autorizza l'utilizzazione della somma complessiva stanziata con la legge n. 19, in eccedenza all'importo di cui all'articolo 1 entro il limite massimo di lire 500 milioni che dovrebbero essere sufficienti.

P R E S I D E N T E. Ringrazio il relatore e dichiaro aperta la discussione generale.

L A P O R T A. Sono favorevole al disegno di legge.

M A S C I A D R I. Annuncio anch'io voto favorevole.

V I N C E L L I. Mi dichiaro favorevole al disegno di legge.

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

D E G A N, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ringrazio la Commissione e sollecito l'approvazione del disegno di legge.

P R E S I D E N T E. Passiamo all'esame e alla votazione dell'articolo unico. Ne do lettura:

Articolo unico.

Per la copertura dei residui oneri relativi all'esecuzione del primo gruppo di opere (sede stradale fabbricati armamento) della linea A (Prati-Termini-Osteria del Curato) della metropolitana di Roma è autorizzata l'utilizzazione della somma complessivamente stanziata con la legge 1º febbraio 1978, n. 19, in eccedenza all'importo di cui all'articolo 1 entro il limite massimo di lire 500 milioni.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge nel suo articolo unico.

E approvato.

« **Autorizzazione ad assumere ispettori di volo con contratto a termine da utilizzare presso la Direzione generale della aviazione civile** » (771), approvato dalla Camera dei deputati (Discussione e rinvio)

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « **Autorizzazione ad assumere ispettori di volo con contratto a termine da utilizzare presso la Direzione generale della aviazione civile** », già approvato dalla Camera dei deputati.

Comunico che sul presente disegno di legge le Commissioni 1ª e 5ª hanno espresso parere favorevole. Prego il senatore Vincelli di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

V I N C E L L I, *relatore alla Commissione*. Si tratta di un provvedimento di limitata portata destinato a sopperire ad una delle

tante deficienze che si verificano nell'ambito della Direzione generale dell'aviazione civile del nostro Paese.

Non dobbiamo qui ripetere cose già dette in sede di discussione del bilancio, in data più recente, a proposito del documento XXX, n. 2, il cui esame è iniziato ieri dalla Commissione e che merita di essere approfondito perchè dà una risposta adeguata a tutti i problemi esistenti nell'ambito della Direzione generale dell'aviazione civile. In questo senso può essere anche accolto il parere della 1ª Commissione che dice testualmente:

« La Commissione, esaminato il disegno di legge, esprime parere favorevole osservando tuttavia che sarebbe opportuno arrivare ad una normativa organica che dia un assetto definitivo alla materia che finora è regolamentata in modo frammentario ».

C'è da dire che nell'altro ramo del Parlamento si è verificato un fatto che ha ulteriormente accentuato la limitatezza del provvedimento. Infatti, i 15 ispettori di volo assolutamente indispensabili per il controllo su uomini e mezzi sono stati portati a 10, riducendo contestualmente anche il relativo stanziamento in bilancio.

Il disegno di legge in esame a mio avviso deve essere pertanto interpretato come stimolatore di una riforma generale, perchè per i piloti adibiti al servizio di ispettori di volo viene prevista una remunerazione di 800.000 lire al mese più un'indennità di 500 mila lire: complessivamente 1 milione e 400.000 lire. Si era fatto osservare che lo stanziamento di 150 milioni non sarebbe servito a coprire tutto l'importo relativo al 1980; ma dopo una più approfondita analisi abbiamo notato che, essendo già trascorsi tre mesi del 1980 e riferendosi lo stanziamento a tale esercizio, evidentemente vi è la copertura sufficiente.

Desidero ancora richiamare l'attenzione della Commissione sull'esigenza che anche sotto il profilo retributivo si cerchi una soluzione nell'ambito del più vasto discorso del riordinamento della Direzione generale dell'aviazione civile. Non vi è alcun dubbio che una delle cause del malessere (lo abbiamo visto recentemente) risieda nel fatto che nell'ambito di una stessa area aeroportuale vi sono dipendenti che godono di trattamenti

assolutamente differenziati pur svolgendo compiti identici. C'è il dipendente dell'Alitalia con la sua retribuzione; c'è il dipendente della Società aeroporti di Roma — che è una società a partecipazione statale — che ha un trattamento diverso; c'è il dipendente della pubblica amministrazione che gode di un differente trattamento. Oggi, con questo disegno di legge, noi inseriamo, anche se per un periodo limitato, un numero di persone con un trattamento ulteriormente differenziato — 1 milione e 400.000 lire al mese — con contratto a termine di tre anni.

Quindi tutto ciò deve richiamare il nostro senso di responsabilità a fare presto e a continuare il discorso per portare finalmente ordine in questo settore fondamentale per i trasporti aerei del nostro Paese.

Naturalmente questo disegno di legge non ci lascia del tutto soddisfatti, così come non ha lasciato soddisfatti i colleghi dell'altro ramo del Parlamento. Si tratta di un provvedimento tampone destinato a fronteggiare una situazione di emergenza. Data, però, la sua importanza e l'assoluta urgenza, io raccomando alla Commissione di approvarlo così come è. Tra le altre categorie che hanno espresso le loro riserve, ieri abbiamo, insieme al Presidente della Commissione, ricevuto i rappresentanti dei piloti; anche loro non sono entusiasti, ma ne hanno raccomandato l'approvazione, in attesa di apportare miglioramenti nel momento in cui tratteremo tutti i problemi dell'aviazione civile in maniera organica e completa.

P R E S I D E N T E . Dichiaro aperta la discussione generale.

M A S C I A D R I . Concordo con il relatore per quanto attiene la portata limitata del provvedimento, perchè ritengo non si debba prendere in esame solamente una parte del problema, ma l'intero settore dell'aviazione civile. Infatti credo sia opportuno analizzare non solo un tassello del mosaico, ma l'intero quadro.

I piloti da assumere sono dieci e non quindici come in un primo tempo era scritto nel testo presentato dal Governo. Vorrei dire al Sottosegretario se è mai tollerabile, in un

settore di lavoro così importante, dove vi sono coloro che devono certificare che possiamo volare in tranquillità, che possa avvenire — come è accaduto nel nostro caso — un tale depauperamento degli organici di ruolo per cui oggi abbiamo un solo ispettore, il quale per giunta sta andando via. Prima erano in due a svolgere questo indispensabile lavoro di certificare la sicurezza dei voli ai viaggiatori e ai cittadini italiani. A queste difficoltà se ne aggiungono delle altre e, come ha detto il collega Vincelli, questa è certamente una delle minori. Ampliare il discorso mi porterebbe ad uscire fuori tema, mentre ho il dovere di attenermi strettamente all'argomento in esame. Non vorrei che queste mie considerazioni inducessero i commissari a fare un ragionamento che io non potrei accettare e cioè a mettere in fretta una « pezza » a quanto denunciato. Se per anni la situazione è andata avanti così, perchè deve precipitare nell'arco di venti giorni, quando non è precipitata nell'arco di questi venti mesi! Attenzione, ragionare in questo modo sarebbe troppo facile! La Camera dei deputati ha cercato di migliorare alcuni articoli con dei ritocchi di non grande rilievo, ma comunque debbo dare atto che ha apportato alcune modifiche migliorative.

Ora, se il Presidente mi consente, io vorrei illustrare alcuni emendamenti intesi a migliorare gli articoli del disegno di legge, anche se mi rendo conto che, qualora venga toccata una virgola, tutto ritornerà all'altro ramo del Parlamento, il provvedimento non verrà approvato oggi e, quindi, la volontà espressa dall'associazione dei piloti nel sollecitare la sua approvazione, come ci ha riferito il relatore, verrà delusa.

Dopo la crisi di Governo che si preannuncia, allorchè ci sarà il nuovo Governo, la Camera dei deputati riprenderà in esame gli emendamenti che, spero, avremo apportati; questo, però, non mi preoccupa, perchè non parliamo di un anno, ma di quindici, venti giorni che ci separano dalla soluzione di una crisi che si profila nella giornata di oggi.

A questo punto mi accingo ad illustrare i miglioramenti da apportare al disegno di legge. Innanzitutto il titolo è errato. Non vi è un richiamo negli articoli alla parola

« ispettori di volo ». Non si tratta di un problema di vocaboli, ricordiamoci che siamo di fronte ad una legge. Per questo io vorrei richiamare la vostra attenzione sul fatto che non hanno diritto di essere chiamati ispettori di volo i futuri nuovi assunti, in quanto il titolo compete esclusivamente agli appartenenti al corrispondente ruolo della carriera direttiva della Direzione generale dell'aviazione civile al quale si accede mediante pubblico concorso. Questi sono assunti con contratto a termine annuale, rinnovabile di anno in anno sino ad un massimo di tre anni e senza concorso pubblico. Per questo mi permetto, ancora una volta, di richiamare la vostra attenzione su questo aspetto non secondario del problema.

Gli emendamenti che mi sono permesso di presentare sono i seguenti. Tra i requisiti richiesti si parla di età non superiore ai 55 anni. Debbo far presente che in una circolare recentissima del Ministero dei trasporti, servizio navigazione aerea, del 23 gennaio 1980, avente per oggetto il limite di età per i piloti impiegati come istruttori presso le scuole di volo a doppio comando, si prevede un limite di età fino a 65 anni. Io desidero proporre di portare il limite di età da 55 fino a 60 anni per l'assunzione dei piloti da destinare all'attività di ispezione, perchè i nuovi assunti devono essere esperti, non devono fare il lavoro di tutti i giorni come nella aeronautica militare. Deve trattarsi di gente che più elementi ha acquisito durante la lunga carriera, più è preparata.

Un altro emendamento che desidero apportare è quello relativo all'impiego degli ispettori nel settore degli alianti. L'aviazione è fatta in un certo modo, esistono anche gli alianti: la colpa non è mia nè vostra. Non capisco perchè non se ne parli come se non fosse un aspetto del settore dell'aviazione. Vi sono gli elicotteri, vi sono gli aeromobili ad ala fissa, ma vi sono anche gli alianti. Se qualcuno vuole il brevetto per alianti, chi fa l'esame? Per fare l'esame bisogna avere l'abilitazione, il brevetto proprio. Quindi, io propongo di aggiungere un terzo titolo al primo articolo per l'impiego degli ispettori nel settore degli alianti. Occorrerebbero i seguenti requisiti: a) diploma di scuola media supe-

riore o titolo equipollente; b) età non superiore ai 60 anni, in armonia con la mia precedente proposta; c) brevetto di pilota civile di terzo grado e brevetto di pilota di aliante; d) attività effettiva minima di almeno 1.000 ore di volo sugli alianti, di cui almeno 200 nell'ultimo triennio.

Se si aggiunge questo terzo titolo, al comma terzo dove è detto: « Costituiscono titolo preferenziale per entrambe le categorie le abilitazioni civili a svolgere le funzioni di istruttore » è necessario modificare la dizione « entrambe le » sostituendola con: « le tre ».

Ora vengo all'argomento sul quale desidero richiamare maggiormente la vostra attenzione. Io propongo che dopo l'articolo 3 si aggiunga un articolo 3-bis che prevede che al personale dipendente dalla Direzione generale dell'aviazione civile in servizio presso la navigazione aerea, in possesso dei requisiti professionali previsti per l'ammissione ai concorsi per l'accesso ai ruoli degli ispettori di volo, sia corrisposta una indennità mensile pari a quella di aeronavigazione prevista per l'ufficiale superiore dell'aeronautica, ed inoltre che al personale in possesso dei requisiti professionali previsti per l'ammissione ai concorsi per l'accesso ai ruoli degli esperti nella circolazione aerea e dell'assistenza al volo sia corrisposta una indennità mensile pari a quella del controllo per lo spazio aereo prevista per il terzo grado. Le indennità non sono cumulabili.

Ripeto che noi abbiamo, oggi, un ispettore di volo in ruolo il quale, svolgendo le stesse mansioni di coloro che dovranno o dovrebbero essere assunti, percepisce uno stipendio che corrisponde alla metà. Infatti il relatore ha detto che coloro che dovranno essere assunti percepiranno complessivamente 1 milione e 400 mila lire al mese; colui che è in servizio (naturalmente ha una maggiore anzianità, ha sempre fatto lo stesso mestiere, è di ruolo) percepisce grosso modo la metà. Ora, voi capite che questo lo indurrà ad andarsene; ma a parte ciò, che pure dovrebbe interessarci, al fine di non concedere le 500 mila lire aggiuntive che abbiamo dato agli altri in più delle 900.000 lire, l'articolo aggiuntivo che propongo in buona sostanza

equipara il trattamento di questi ispettori di volo in servizio, prevedendo un'indennità mensile pari a quella di aeronavigazione contemplata per gli ufficiali superiori dell'aviazione militare.

Mi richiamo cioè alla legge 5 maggio 1976, n. 187, relativa al riordinamento delle indennità nell'ambito delle Forze armate, dove sta scritto: indennità di aeronavigazione pari a 95.000 lire moltiplicato 2,5, vale a dire, grosso modo, 240.000 lire.

Questo per quanto riguarda la prima parte dell'articolo aggiuntivo. Per la seconda parte il ragionamento è praticamente uguale. Attualmente al Servizio 4º della Direzione generale vi sono 14 dipendenti (che pare dovranno diventare 12, perchè due stanno per licenziarsi), i quali percepiscono un'indennità di 95.000 lire per 1,5, il che significa 142 mila lire. Si tratta in ultima analisi di 14 persone che hanno la stessa specializzazione e compiono le stesse operazioni di coloro che nel riordinamento delle indennità sono stati considerati evidentemente in modo diverso perchè militari. Ma se non vogliamo che la patria sia matrigna verso alcuni bisogna a mio parere eliminare queste disparità.

Sono queste le ragioni per cui propongo l'articolo aggiuntivo. Mi si è detto che già alla Camera in sede di approvazione del disegno di legge è stato votato un ordine del giorno, accolto pare anche dal Governo, per corrispondere ai funzionari in servizio di Civilavia, di cui ho parlato, le indennità proposte. Ciò in quanto anche i nostri colleghi della Camera avevano capito che si andava a creare una disparità di trattamento rispetto a professionalità e a compiti assolutamente identici.

Nel caso che l'articolo aggiuntivo da me proposto dovesse essere approvato, è chiaro che dovrebbe essere modificato anche l'articolo 4, alla terza riga, sostituendo alle parole « 140 milioni » le altre « 165 milioni », perchè si è calcolato che nel corso dell'anno per queste persone cui ho fatto riferimento il maggiore onere sarebbe di 25 milioni.

Mi rendo conto che questo comporta i pareri di altre Commissioni del Senato e l'ulteriore esame della Camera; ma credo che sia indispensabile migliorare il provvedimento al fine di evitare il prodursi di di-

8ª COMMISSIONE

9º RESOCONTO STEN. (19 marzo 1980)

sparità nel trattamento retributivo tra persone che, con gli stessi livelli di professionalità, svolgono medesimi compiti.

Chiedo scusa se sono entrato nel merito del problema, ma vorrei invitare i colleghi a non lasciarsi indurre dalla fretta di approvare solo perchè se non approvassimo oggi dovremmo attendere venti giorni. Con venti giorni non casca il mondo; se sono passati tanti mesi non capisco quale danno potrebbe ulteriormente derivarne.

L A P O R T A . Il presente disegno di legge ci lascia molto perplessi, per cui alcune questioni andrebbero forse maggiormente chiarite.

La prima questione riguarda la formulazione dei contratti a termine, sia pure annuali, rinnovabili di anno in anno. Io credo che la norma generale vieti l'assunzione a termine di personale dipendente e che questi ispettori di volo, anche se di alto grado, si configurino come dipendenti dello Stato.

Ora, io non penso che possiamo, in deroga ad una norma generale, approvare un provvedimento con cui in modo specifico per questo settore della pubblica amministrazione autorizziamo l'assunzione con contratto a termine. C'è già una pratica molto criticabile nell'amministrazione dello Stato, in virtù della quale si assume personale per 90 giorni, 80 giorni e così via. Se adesso andiamo a stabilire con legge che si può assumere personale con contratto a termine per un anno deroghiamo alla norma generale; e questo naturalmente è un motivo sul quale io credo che bisogna riflettere maggiormente per vedere se è possibile o meno approvare una norma del genere.

Stiamo discutendo anche una legge che riguarda la riforma delle pensioni, con la quale si stabilisce il principio generale che fissa in 60 anni il limite di età per il collocamento in stato di quiescenza, salvo alcune deroghe concernenti i professori universitari, il personale dirigente dell'amministrazione pubblica, relative però all'utilizzazione da parte delle università e della stessa amministrazione pubblica di esperienze acquisite nel corso dell'attività professionale di questo personale dipendente. Per il resto si prevede

una norma generale di quiescenza a 60 anni. Per questo mi sembra che l'età massima a 55 anni debba essere un limite non valicabile; non si può giungere ad una assunzione a 60 anni come ha proposto il collega Masciadri poco fa. È necessario, pertanto, stabilire bene i requisiti richiesti per l'assunzione. Il primo requisito è ormai comune a quasi tutti i cittadini e corrisponde al diploma di scuola media superiore, gli altri sono il brevetto, l'abilitazione al volo, il brevetto civile di radiotelegrafia in lingua inglese, un'attività effettiva minima di 6000 ore di volo di cui almeno 300 nell'ultimo triennio. In fondo questo è il requisito vero ed importante per un'attività che è praticamente di controllo di gran parte delle funzioni che si svolgono nell'aviazione civile, come l'organizzazione operativa, il controllo delle rotte, esami a terra, accertamenti ed una serie di numerosissime mansioni che richiedono una capacità di giudizio ed una conoscenza che derivano da un'esperienza di notevolissima portata e per le quali probabilmente andrebbero bene funzionari che provengano dall'esercizio effettivo di questa attività attraverso un sistema che consenta di raggiungere questo grado come un grado superiore a quello professionalmente esercitato finora. Questo significherebbe cambiare il sistema delle assunzioni, creare i presupposti perchè queste responsabilità e queste mansioni diventino appetibili. Per i piloti dell'Alitalia che abbiano capacità organizzative e capacità di giudizio o per altri professionisti che abbiano esercitato questa attività nel disegno di legge non c'è alcuna traccia.

Certamente il provvedimento nella sua portata quantitativa è limitato, si tratta in definitiva di dieci ispettori. L'argomento esaminato dal collega concernente il personale di ruolo che verrebbe ad avere un trattamento inferiore rispetto al personale che si deve assumere con contratto a termine, è da valutare in profondità, così come bisogna fare un'altra considerazione che discende da questa, cioè che cosa può significare per l'amministrazione civile dello Stato stabilire una retribuzione di questa natura, per gli alti gradi che non esercitano queste mansioni ma altre altrettanto delicate ed importanti. È

8^a COMMISSIONE

9° RESOCONTO STEN. (19 marzo 1980)

una questione abbastanza complessa che bisognerebbe valutare in tutti i suoi molteplici aspetti e che non può essere sanata dal sistema del contratto a termine, che del resto è contrario a tutta la normativa in vigore nel nostro Paese. In fondo noi abbiamo vietato il sistema del contratto a termine per le imprese private e, quindi, non possiamo autorizzare lo Stato a fare quello che è negato nel settore privato allo scopo di tutelare i lavoratori.

PRESIDENTE. Non dimentichiamo, poi, che ognuno di questi nuovi assunti ha una ricca pensione che si aggiunge agli altri compensi!

LA PORTA. La pensione se la sono guadagnata lavorando, è un frutto del loro lavoro, se la sono guadagnata con la loro attività. Io desidero far rilevare che nella misura in cui si stabilisce un compenso superiore a quello corrisposto al dipendente di ruolo che esercita la stessa mansione si determinano delle inammissibili sperequazioni che non possono essere giustificate dalla considerazione che il contratto a termine ha un carattere anomalo per l'attività di questi dipendenti.

Un'ultima osservazione riguarda l'elenco delle mansioni previste per questo personale: sono troppe! Quando si elencano innumerevoli mansioni c'è sempre il rischio di dimenticarne qualcuna. Quella dimenticata può essere quella più utile in quel momento all'amministrazione. C'è da osservare che il personale esercita le funzioni che direttamente gli sono attribuite dalla legge e da regolamenti ministeriali. Io vorrei conoscere una sola legge o regolamento ministeriale che riguardi direttamente questi dieci dipendenti da assumere. Si tratta di personale con uno *status* anomalo nell'amministrazione pubblica e quindi qualsiasi altra mansione può non essere esercitata per il semplice fatto che non è richiamata in questa legge e nessuna circolare e nessuna legge può obbligare ad esercitarla. Anche questa mia considerazione può essere motivo di riflessione. La domanda che rivolgo è questa: è previsto tutto in questo disegno di legge? Poco fa il collega

Masciadri diceva che nel testo non si parla di alianti; è chiaro che non se ne parla, perchè non si tratta di mansioni riservate a queste specifiche attività. In un regolamento, in una circolare questa funzione potrebbe essere inserita, ma non in una legge così fatta. In una legge così determinata sarà difficile inserire questa norma.

Io ritengo che questo disegno di legge andrebbe rivisto tutto, approfondendo e guardando alla luce della legislazione generale tutto ciò che riguarda le mansioni, le assunzioni, i metodi, i rapporti, le retribuzioni esistenti all'interno della pubblica amministrazione, perchè non vorrei che per risolvere problemi urgenti, quali sono certamente quelli esistenti oggi in questo settore specifico, si finisse con l'aprirne degli altri e col creare una situazione di sperequazione, che è la cosa peggiore che potrebbe accadere in questo momento nella pubblica amministrazione.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

VINCELLI, relatore alla Commissione. Signor presidente, già nella mia relazione avevo espresso alcune riserve che poi sono state analiticamente illustrate dai colleghi Masciadri e La Porta.

Non vi è alcun dubbio che siamo di fronte ad un provvedimento tampone per fronteggiare una situazione di emergenza che si è verificata nell'ambito della Direzione generale dell'aviazione civile dove in questo momento c'è in servizio un solo ispettore di volo. Così com'è congegnato sul piano tecnico e finanziario, certamente il provvedimento è destinato ad aggravare la situazione di giungla retributiva esistente in questo settore. Tuttavia, le considerazioni fatte anche nell'altro ramo del Parlamento che ho recepito attraverso vari contatti mi hanno convinto che è assolutamente indispensabile creare questa struttura di carattere estremamente provvisorio (questo è il punto), che serve a sopperire ad esigenze immediate, proprio per dare un minimo di tranquillità a chi gestisce il trasporto aereo nel nostro Paese,

utilizzando persone che abbiano esperienza. Quindi, il fatto di avere scritto « ispettori di volo » nel titolo del disegno di legge evidentemente riguarda le funzioni che tali persone debbono espletare.

Sono anche d'accordo col collega La Porta circa l'invalidità del limite massimo di 55 anni, proprio per le funzioni che questi ispettori debbono esercitare. Il collega Masciadri che conosce bene il settore sa che questo non è il primo provvedimento tampone al quale si fa ricorso: anche in passato, per l'utilizzazione di personale di altre categorie, si è dovuto ricorrere al contratto a termine per far fronte a situazioni di emergenza. E rinviare continuamente senza affrontare i problemi in termini organici indubbiamente ha aggravato la situazione, per cui oggi ci troviamo nella condizione di dover decidere in maniera rapida e certamente non corrispondente alle esigenze obiettive di una ristrutturazione di tutto il settore.

Sotto il profilo dell'osservazione fatta per il settore degli alianti, penso che questi possano essere compresi benissimo nell'attività che gli ispettori di volo debbono svolgere: la questione potrebbe essere chiarita con un ordine del giorno.

Per quanto riguarda l'altra questione che è stata posta, nell'altro ramo del Parlamento il problema è stato risolto con un ordine del giorno che impegna il Governo affinché, sempre nell'ambito dell'imminente ristrutturazione della Direzione generale dell'aviazione civile, tutti i problemi posti dal senatore Masciadri sotto il profilo della differenza di trattamento siano affrontati e risolti.

Naturalmente sono anche d'accordo che questo provvedimento crea condizioni di ulteriore conflittualità tra l'ispettore di volo più anziano e gli altri ispettori di volo che vengono assunti con contratto a termine di tre anni e che certamente godono già di una cospicua pensione maturata per altri motivi e con altre condizioni di lavoro. Quindi la situazione va rivista nell'ambito della ristrutturazione generale dell'aviazione civile; ma per le motivazioni di urgenza raccomando alla Commissione l'approvazione di questo disegno di legge, ritenendo che quello che hanno detto i piloti corrisponda assoluta-

mente alla realtà. Questi ispettori di volo sono necessari, e c'è la garanzia che non viene turbata in alcun modo la normativa generale.

D E G A N , *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ringrazio il senatore Vincelli per la sua realistica introduzione e l'altrettanto realistica replica; come ringrazio i senatori Masciadri e La Porta per aver messo in luce aspetti che erano presenti anche allo stesso Governo quando proponeva il disegno di legge in esame.

Tutto può trovare al momento dei consensi se si tiene presente il fatto che si intende tamponare una situazione di emergenza che lo stesso Governo avrebbe preferito fosse affrontata in un ambito più generale ma che, stante la realtà in cui ci troviamo, ha richiesto e richiede un provvedimento che il senatore Vincelli correttamente ha definito « tampone ».

In verità si tratta di affiancare all'azione pubblica svolta dalla Direzione generale dell'aviazione civile, per difficoltà concretamente verificatesi e che hanno reso impossibile il completo espletamento di queste funzioni, 11 persone che sulla base della loro personale esperienza (per questo vale il limite di età indicato) possano affiancare, completare la capacità dell'attuale struttura amministrativa.

In questo senso è necessario affrontare il discorso con grande realismo. Il senatore Masciadri diceva che per venti giorni in più o in meno non casca il mondo. La verità è che tra venti giorni ci troveremo probabilmente di fronte allo stesso problema, perchè il dilemma è di consentire che la situazione venga provvisoriamente affrontata con questo provvedimento oppure di attendere la più completa e organica ristrutturazione della Direzione generale dell'aviazione civile, di cui questa Commissione ha cominciato a discutere ieri sulla base del documento ministeriale. Quindi, i venti giorni verrebbero agevolmente superati.

Ripeto, la scelta che il Senato deve compiere è fra tamponare la situazione quale essa è o viceversa accogliere la proposta che viene fatta di realizzare un intervento più gene-

8ª COMMISSIONE

9º RESOCONTO STEN. (19 marzo 1980)

rale, sulla base del documento presentato alla fine del 1979, così come richiesto dalla legge n. 299 del 1979, per reperire indicazioni e prospettive più complesse ed organiche per la ristrutturazione della Direzione dell'aviazione civile. Io credo che le preoccupazioni e le perplessità del senatore La Porta possano trovare soddisfacimento nella futura ristrutturazione della Direzione generale dell'aviazione civile.

Per questi motivi ritengo che la Commissione farebbe cosa utile, anche in vista di probabili scadenze politiche quali quelle che sono state qui sottolineate e data l'urgenza (questo però non deve costituire un precedente) ad approvare il disegno di legge che deve mantenere un carattere di assoluta eccezionalità.

Per le ragioni che ho elencato non posso esprimere un parere favorevole agli emendamenti proposti dal senatore Masciadri.

V I N C E L L I, *relatore alla Commissione*. Io vorrei chiedere al senatore Masciadri se per le considerazioni che sono state illustrate si possono trasformare questi emendamenti in ordini del giorno con l'impegno che saranno tenuti presenti alla ripresa dell'attività, quando discuteremo il piano organico per la ristrutturazione dell'aviazione civile.

M A S C I A D R I. Comprendo ed apprezzo le osservazioni del collega, ma non posso accettarle. Temo che il Sottosegretario abbia frainteso le mie parole o che io mi sia espresso in modo non chiaro, perchè non sono d'accordo col collega comunista, mentre lo sono col Sottosegretario a proposito dell'assunzione con contratto a termine.

L A P O R T A. Se vi sono motivi di urgenza, è chiaro che restituire questo disegno di legge alla Camera significa di fatto negare l'urgenza di questo provvedimento. Per quanto riguarda gli emendamenti presentati dal collega, il problema dell'età per noi costituisce una questione su cui dovremo riflettere molto a lungo, perchè stabilire che a 60 anni si va in pensione significa anche che non si

possono assumere dipendenti dello Stato a 60 anni. Per quanto concerne il secondo emendamento, che è di natura strettamente tecnica, noi saremmo d'accordo con Masciadri per approvarlo, anche se alla Camera dei deputati hanno tentato in tutti i sensi di sfoltire questa materia. Sul terzo emendamento, l'articolo aggiuntivo 3-bis, noi esprimiamo molte perplessità; infatti non crediamo nella possibilità di assegnare retribuzioni e qualifiche al personale dello Stato sulla base del solo principio di possedere i requisiti per accedere ad un concorso. I requisiti per accedere ad un concorso si hanno per concorrere, bisogna poi dimostrare di averli in misura più o meno eguale ad altri concorrenti. Inoltre, stabilire il possesso dei requisiti significa acquisire il diritto alla mansione, alla qualifica, alla retribuzione, che è un problema su cui è necessario fare molta attenzione. Anche se in questo caso è stabilito solo per un fatto specifico diventa comunque sanatoria per quel caso specifico, ma i precedenti quando si creano vengono invocati anche per i casi singoli e generali. Pertanto l'emendamento ci lascia molto perplessi.

Un'ultima questione riguarda l'emendamento all'articolo 4: anche se, lo riconosco, si tratta di un aumento molto tenue pari al 10 per cento della spesa prevista, probabilmente ha bisogno di pareri diversi da quelli della nostra Commissione e questo naturalmente significherebbe il rinvio del provvedimento ad altra data.

V I N C E L L I, *relatore alla Commissione*. Avevo chiesto all'amico Masciadri di trasformare gli emendamenti in ordini del giorno, ma non essendo ciò stato possibile, chiedo di aggiornare l'esame del provvedimento.

P R E S I D E N T E. Poichè non si fanno osservazioni, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 18,15.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il Direttore DOTT. GIOVANNI BERTOLINI