

# SENATO DELLA REPUBBLICA

VIII LEGISLATURA

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

### 14° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 16 LUGLIO 1980

Presidenza del Vice Presidente BAUSI

#### INDICE

##### Disegni di legge in sede deliberante

« Ulteriori disposizioni per il ripristino dei beni privati distrutti dalla guerra » (696)

« Modifiche alla legge 13 luglio 1966, n. 610, in materia di provvidenze per la ricostruzione dei fabbricati danneggiati dalla guerra » (692), d'iniziativa dei senatori Barsacchi ed altri

(Discussione congiunta e rinvio)

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 92, 93
GIGLIA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici . . . . .	92
OTTAVIANI (PCI) . . . . .	92
SEGRETO (PSI), relatore alla Commissione . . . . .	92

« Trattamento pensionistico degli assuntori delle ferrovie dello Stato cessati dal servizio e loro aventi causa » (733)

(Discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE . . . . .	95, 97, 98
LA PORTA (PCI) . . . . .	97
MASCIADRI (PSI) . . . . .	97
ROBALDO, sottosegretario di Stato per i trasporti . . . . .	98
SEGRETO (PSI), relatore alla Commissione . . . . .	95
TONUTTI (DC) . . . . .	97

« 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

(Seguito della discussione e rinvio)

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 99, 100, 101 e <i>passim</i>
LA PORTA (PCI) . . . . .	100, 101, 102 e <i>passim</i>
MASCIADRI (PSI) . . . . .	101, 102, 103
ROBALDO, sottosegretario di Stato per i trasporti . . . . .	101, 103
VINCELLI (DC), relatore alla Commissione . . . . .	100, 101, 103 e <i>passim</i>

« Adeguamento dei contributi previsti dalla legge 8 giugno 1978, n. 306, per la ricostruzione degli immobili distrutti, danneggiati o trasferiti per effetto della catastrofe del Vajont » (902), d'iniziativa dei deputati Migliorini ed altri, approvato dalla Camera dei deputati

(Discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE . . . . .	93, 94
GIGLIA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici . . . . .	94
GRANZOTTO (PCI) . . . . .	94
TONUTTI (DC), relatore alla Commissione . . . . .	93

8ª COMMISSIONE

14º RESOCONTO STEN. (16 luglio 1980)

*I lavori hanno inizio alle ore 19.*

**DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE**

« Ulteriori disposizioni per il ripristino dei beni privati distrutti dalla guerra » (696)

« Modifiche alla legge 13 luglio 1966, n. 610, in materia di provvidenze per la ricostruzione dei fabbricati danneggiati dalla guerra » (692), d'iniziativa dei senatori Barsacchi ed altri

(Discussione congiunta e rinvio)

**P R E S I D E N T E .** L'ordine del giorno reca la discussione dei seguenti disegni di legge: « Ulteriori disposizioni per il ripristino dei beni privati distrutti dalla guerra » e « Modifiche alla legge 13 luglio 1966, n. 610, in materia di provvidenze per la ricostruzione dei fabbricati danneggiati dalla guerra », d'iniziativa dei senatori Barsacchi, Vignola e Signori.

Data l'identità della materia, se non si fanno osservazioni, i due disegni di legge saranno discussi congiuntamente.

Prego il senatore Segreto di riferire alla Commissione sui disegni di legge.

**S E G R E T O ,** *relatore alla Commissione.* Signor Presidente, onorevoli senatori, il disegno di legge n. 696 al nostro esame, presentato dal precedente Governo, è un atto di giustizia nei confronti di tanti cittadini che nell'ultima guerra hanno avuto gravemente danneggiati i propri beni. Infatti, con l'articolo 27 della legge 25 giugno 1949, n. 409, si stabilì che l'autorizzazione ad iniziare le opere poteva essere data una volta revisionata la perizia di stima, anche in pendenza della istruttoria per la concessione del contributo, ma comunque non oltre il 31 dicembre 1955. Detto termine è stato più volte prorogato e, da ultimo, con l'articolo 17 della legge 13 luglio 1966, n. 610, al 31 dicembre 1970. Entro tale ultima data il sinistrato era autorizzato a presentare domanda di contributo per la ricostruzione del bene distrutto. Tale meccanismo ha prodotto effetti iniqui; è accaduto, infatti, che in prossimità

della scadenza di tale termine, per non perdere il diritto ad ottenere il contributo dello Stato, i danneggiati che ancora intendevano ricostruire la propria abitazione si sono premurati di avanzare domanda di ricostruzione, ma gli uffici del Genio civile non sono stati in grado di svolgere tempestivamente gli adempimenti previsti dalla legge e, pertanto, di concedere l'autorizzazione richiesta. Riaprire quindi i termini, limitatamente alle sole domande presentate entro il 31 dicembre 1970, rappresenterebbe, in definitiva, un provvedimento di giustizia. A questo punto devo dire che qui in Senato sono venute due delegazioni, la prima delle quali ha posto il problema dicendo che il disegno di legge va bene così come è stato presentato dal Governo, mentre la seconda è fautrice di alcune modifiche. Poichè tali delegazioni sono state ascoltate anche dal Governo, vorrei conoscerne il parere. Personalmente mi sembra opportuno approvare il testo del disegno di legge n. 696 così come è stato presentato dal Governo.

**G I G L I A ,** *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Il Governo è favorevole a rinviare la discussione perchè desidera prendere in esame le richieste presentate da alcuni settori ai fini di apportare qualche miglioramento al testo del disegno di legge n. 696.

Chiedo pertanto il rinvio della discussione.

**O T T A V I A N I .** Concordo sul rinvio; sarebbe anche opportuno che il Governo cogliesse l'occasione per approfondire un tema che, allo stato attuale, non sembra essere molto convincente. Ricordo che quando si discusse il disegno di legge n. 896 della passata legislatura, diventato poi legge, relativo ai piani di ricostruzione, si attinse, come finanziamento, proprio alla legge che finanziava le riparazioni dei danni ai privati. Probabilmente, quindi, c'è anche un aspetto concernente il finanziamento, perchè se apriamo nuovamente i termini di autorizzazione per la ricostruzione, non è escluso che

8ª COMMISSIONE

14º RESOCONTO STEN. (16 luglio 1980)

ci troviamo nell'impossibilità di procedere agli opportuni finanziamenti. Pertanto è opportuno vedere che cosa è rimasto di quello stanziamento.

**PRESIDENTE.** Poichè non si fanno osservazioni, il seguito della discussione dei disegni di legge è rinviato ad altra seduta.

« **Adeguamento dei contributi previsti dalla legge 8 giugno 1978, n. 306, per la ricostruzione degli immobili distrutti, danneggiati o trasferiti per effetto della catastrofe del Vajont** » (902), d'iniziativa dei deputati Migliorini ed altri, approvato dalla Camera dei deputati (Discussione e approvazione con modificazioni)

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Adeguamento dei contributi previsti dalla legge 8 giugno 1978, n. 306, per la ricostruzione degli immobili distrutti, danneggiati o trasferiti per effetto della catastrofe del Vajont », d'iniziativa dei deputati Migliorini, Fioret, Fortuna, Orsini Gianfranco e Tessari Giangiacomo, già approvato dalla Camera dei deputati.

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

**TONUZZI, relatore alla Commissione.** Signor Presidente, onorevoli senatori, con legge n. 306 del 1978 si aumentarono i limiti massimi di contributo a favore dei danneggiati della catastrofe del Vajont, contributo previsto dalla legislazione precedente, in particolare dall'articolo 6 della legge 31 maggio 1964, n. 357, poi aumentato dall'articolo 2 della legge 19 dicembre 1973, n. 837. Con la stessa legge n. 306 del 1978 si fissava una data per poter usufruire dell'aumento del contributo previsto, cioè la data del 1º gennaio 1977, sia per i proprietari che a questa data non avevano avuto l'emissione del decreto di concessione del contributo, sia per coloro che avevano già iniziato la ricostruzione, sia pure limitatamente alla parte del contributo liquidato o da liquidarsi posteriormente al 1º gennaio 1977.

Lo stanziamento previsto dall'articolo 1 della legge n. 306 (4.300 milioni) copriva tutti i casi ancora aperti e fu calcolato in relazione alle reali necessità. Sul piano pratico, però, la data indicata del 1º gennaio 1977 è risultata non esatta per dare una risposta concreta ai casi ancora non risolti e pertanto, alla luce dell'esperienza e della realtà, col presente disegno di legge si propone lo spostamento della data prevista dall'articolo 2 al 1º luglio 1977. Ma mentre ciò è esatto per i proprietari che a questa data non avevano ancora ottenuto l'emissione del decreto di concessione del contributo, è necessario apportare un emendamento per coloro che avevano già iniziato la costruzione portando quella data al 1º luglio 1976, e questo, come viene sottolineato da una richiesta dei sindaci dei comuni interessati, sia in relazione alla realtà della situazione, sia specialmente per non provocare una esclusione dai benefici già contemplati dalla legge del 1978. La modifica delle date, come risulta dall'emendamento, dà una soluzione definitiva agli ultimi casi riguardanti la ricostruzione privata della zona del Vajont e non comporta alcun aumento di stanziamento, perchè al momento dell'approvazione della legge n. 306, col relativo stanziamento, erano stati previsti e giudicati ancora aperti dei casi che, sul piano pratico, trovarono difficoltà di soluzione per una non esatta indicazione della data di partenza per la concessione dell'aumento del contributo.

L'articolo 2 del disegno di legge proroga poi di tre anni il termine per usufruire di alcune disposizioni agevolative per le nuove imprese che abbiano impostato i propri impianti nelle aree industriali indicate nei precedenti provvedimenti per il Vajont e l'articolo 3 prevede la proroga di cinque anni della durata dei piani di fabbricazione per nuovi insediamenti dei centri abitati da trasferire. Si propone pertanto l'approvazione del disegno di legge, con l'emendamento dianzi esposto all'articolo 1.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione generale.

**G R A N Z O T T O** . Stante l'esattezza della relazione, credo che non ci sia nulla da aggiungere a quanto detto dal senatore Tonutti. Si tenga però presente che questo provvedimento non definirà una certa situazione di divaricazione che si è creata sul versante friulano rispetto a quello bellunese, in quanto in questo si fa riferimento, per la determinazione del contributo, alla contabilità ad opera ultimata, mentre sul versante friulano si fa riferimento al momento della perizia iniziale. Ciò, per la verità, era stato tenuto presente dai presentatori del provvedimento alla Camera, ma il Governo obiettò e così si è giunti alla modifica. Riteniamo, tuttavia, che questo disegno di legge sia positivo e meriti l'approvazione. Colgo l'occasione, però, per fare un riferimento in via generale, che discende da una iniziativa che alcuni mesi fa i sindaci delle due zone hanno assunto in un incontro col Presidente della Repubblica, nel quale hanno rappresentato la condizione in cui ancora si trova la ricostruzione dei paesi sinistrati, molto relativamente per quanto riguarda le opere di natura privata, con consistente importanza per quel che concerne le opere di natura pubblica che rischiano di non essere completate, con ovvie conseguenze. Valutata tale situazione, ci potrebbe essere questa opportunità: esaminare l'applicazione della legge del 1964 e successive modificazioni ai fini dei problemi che rimangono ancora aperti sul piano della ricostruzione. Un esame più puntuale potrebbe essere fatto con un intervento *in loco* della Commissione.

Vi è questa necessità evidenziata dalle iniziative degli enti locali. Ritengo che nè il Parlamento nè il Governo possano non farsi carico di questa situazione; e così come è avvenuto per i problemi derivanti dal terremoto del Friuli, devono constatare direttamente la situazione per apprestare gli strumenti opportuni.

Vorrei che il Governo riflettesse su questi problemi delicati che diventeranno urgenti nelle prossime settimane e che, per le implicazioni che hanno avuto nel nostro Paese, non possono essere accantonati in questo momento.

Per quanto riguarda il provvedimento al nostro esame il nostro Gruppo è favorevole alla sua approvazione nonostante le osservazioni che ho espresso.

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

**G I G L I A** , *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Dichiaro di essere favorevole all'approvazione del disegno di legge e all'emendamento presentato dal relatore.

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

#### Art. 1.

L'articolo 2 della legge 8 giugno 1978, numero 306, è così modificato:

« Il limite massimo dei contributi previsti dai commi primo, secondo, terzo, sesto e settimo dell'articolo 4 della legge 4 novembre 1963, n. 1457, come sostituito dall'articolo 6 della legge 31 maggio 1964, n. 357, e successive modificazioni ed integrazioni, nell'ammontare risultante dalla elevazione disposta dall'articolo 2 della legge 19 dicembre 1973, n. 837, è ulteriormente elevato di lire 8 milioni per l'ipotesi di cui al primo, secondo e settimo comma e di lire 10 milioni per le ipotesi di cui al terzo comma e di lire 6 milioni per l'ipotesi di cui al sesto comma in favore dei proprietari che, alla data del 1º luglio 1977, non abbiano ottenuto l'emissione del decreto di concessione del contributo.

L'aumento di cui al comma precedente è altresì concesso proporzionalmente a favore di coloro che hanno già iniziata la ricostruzione, limitatamente alla parte di contributo liquidata o da liquidare posteriormente al 1º luglio 1977, anche a prescindere dalle perizie effettuate, nonchè per l'esecuzione ai prezzi correnti dei lavori indispensabili per il completamento e la funzionalità delle unità immobiliari, ancorchè non previsti nel progetto originario.

8ª COMMISSIONE

14º RESOCONTO STEN. (16 luglio 1980)

Gli aumenti di cui ai precedenti commi sono concessi nei limiti degli stanziamenti di cui al secondo comma, lettera a), del precedente articolo 1 ».

Il relatore, senatore Tonutti, ha presentato un emendamento tendente a sostituire, nel secondo comma del nuovo testo dell'articolo 2 della legge n. 306, di cui al primo comma di questo articolo, le parole: « 1º luglio 1977 » con le altre: « 1º luglio 1976 ». Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

**E approvato.**

Metto ai voti il primo comma nel testo emendato.

**E approvato.**

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

**E approvato.**

Metto ai voti l'articolo 1 nel suo insieme, con l'emendamento testè accolto.

**E approvato.**

#### Art. 2.

Il termine previsto dal secondo comma dell'articolo 5 della legge 8 giugno 1978, numero 306, è ulteriormente prorogato di tre anni.

**E approvato.**

#### Art. 3.

L'efficacia e la durata dei piani di cui all'articolo 1 della legge 26 giugno 1965, numero 785, sono prorogate di cinque anni.

**E approvato.**

L'esame degli articoli è così esaurito.

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

**E approvato.**

**« Trattamento pensionistico degli assuntori delle ferrovie dello Stato cessati dal servizio e loro aventi causa » (733)**

(Discussione e approvazione con modificazioni)

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Trattamento pensionistico degli assuntori delle ferrovie dello Stato cessati dal servizio e loro aventi causa ».

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

**SEGRETO**, *relatore alla Commissione.* La legge 7 ottobre 1969, n. 747, dispose l'inquadramento degli assuntori nelle qualifiche dei gestori e ausiliari o del personale di vigilanza dei passaggi a livello, ma non si provvede, nei decreti delegati, alla determinazione dei nuovi stipendi conglobati per gli assuntori (categoria soppressa tra le qualifiche del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato dalla legge n. 747 del 1969) ai fini della riliquidazione delle pensioni, prevista dagli articoli 33 e seguenti della legge delega n. 249 del 1968, e quindi anche degli assegni vitalizi degli ex assuntori dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, già in godimento alla data del 1º marzo 1968.

Pertanto, nel procedere alla riliquidazione nei confronti degli ex assuntori, a cui non era stato, nè poteva esserlo, attribuito un nuovo stipendio fu necessario prendere come base quello in vigore fin dal 1963, facendo così corrispondere il nuovo assegno vitalizio con quello già conferito sulla base degli stessi stipendi nel 1963. Peraltro i due aumenti del 30 per cento poi applicati su questi assegni in virtù dell'articolo 2 della legge 27 settembre 1963, n. 1315, e dell'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1965, n. 754, vennero in considerazione come eccedenza del precedente trattamento economico rispetto al nuovo e quindi lasciati in godimento *ad personam*, come assegno non reversibile e da assorbire nei successivi miglioramenti giusta l'articolo 37 della citata legge delega

n. 249; talchè, in effetti, devesi riconoscere che questi sono stati vanificati per compensazione con quello, generandosi, così, una manifesta, inammissibile sperequazione, alla luce del principio generale di uguaglianza sancito dall'articolo 3 della Costituzione, tra gli assuntori dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato titolari di assegno vitalizio prima del 1º marzo 1968 e tutti gli altri dipendenti dello Stato che hanno beneficiato dell'aumento del 60 per cento sopra citato.

Sarebbe, dunque, certamente iniquo non voler disporre un provvedimento legislativo riparatorio, che ridetermini gli assegni vitalizi in parola, tenendo conto di quanto sopra specificato, almeno con decorrenza dal 1º gennaio 1976, data dalla quale torna applicabile l'istituto della perequazione automatica previsto dalla legge 29 aprile 1976, n. 177, dando, invece, conferma legislativa per i periodi pregressi dal 1º marzo 1968.

Tale sanatoria dovrebbe avvenire conglobando, dal 1º marzo 1968, l'aumento del 60 per cento suddetto con gli stipendi in precedenza conferiti e applicando sul coacervo i successivi aumenti.

La spesa che ne deriva si calcola in ragione di 100 milioni annui, atteso che i titolari degli assegni in parola alla data del 1º gennaio 1976 risultavano essere circa 900, e ammonta, quindi, a lire 500 milioni per gli anni dal 1976 al 1980.

I mezzi finanziari per farvi fronte sono indicati nell'articolo 3 del disegno di legge.

Si prevede, inoltre, la soppressione ed il trasferimento degli eventuali residui del fondo di previdenza per gli assuntori, istituito dalla legge 30 dicembre 1959, n. 1236, nel bilancio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, poichè ad essa spetta di corrispondere i menzionati assegni vitalizi agli aventi titolo.

Passando ordinatamente all'esame dei singoli articoli del disegno di legge in parola, osserviamo che con l'articolo 1 viene appunto soppresso il fondo di previdenza per gli assuntori ferroviari istituito con la legge 30 dicembre 1959, n. 1236, per l'inutilità rilevata poc'anzi, imputando le relative entrate e uscite nonchè gli eventuali residui al bi-

lancio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

All'articolo 2 si dispone, sia per il trattamento di quiescenza diretto, che per quello di reversibilità, derivante da prestazioni lavorative degli assuntori delle Ferrovie dello Stato cessati dal servizio prima del 1º marzo 1968, che l'integrazione temporanea mensile, concessa con la legge 27 settembre 1963, n. 1315, raddoppiata con il decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1965, numero 754, e soppressa con l'articolo 36 della legge 18 marzo 1968, n. 249, venga mantenuta a titolo di assegno personale fino al 31 dicembre 1975, o alla data di cessazione dei singoli vitalizi, se anteriore.

Con il secondo comma di questo articolo si dispone, inoltre, come atto riparatorio per le ragioni dianzi illustrate, che i predetti assegni e quelli decorrenti a far tempo dal 1º marzo 1968, purchè in godimento alla data del 1º gennaio 1976, siano da questa data così maggiorati.

a) del 60 per cento, pari alla cennata integrazione temporanea mensile complessivamente risultante dall'applicazione del combinato disposto dell'articolo 2 della legge 27 settembre 1963, n. 1315, e dell'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1965, n. 754, sopra citati;

b) del 12 per cento, come stabilito dall'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1081, tra l'altro, espressamente per « gli assegni vitalizi a carico del fondo di previdenza per gli assuntori ferroviari », limitatamente, però, al solo assegno vitalizio già in godimento, esclusa la maggiorazione di cui alla precedente lettera a).

Conseguentemente, sempre ai fini della auspicata parificazione con le altre categorie di beneficiari che versano in condizioni obiettivamente e subiettivamente identiche, sono attribuiti ai titolari degli assegni vitalizi in parola il beneficio della perequazione automatica della pensione previsto dall'articolo 3 della legge 29 aprile 1976, n. 177, in analogia a quanto da tempo già stabilito per le pensioni erogate dall'INPS, nonchè le maggiorazioni previste dall'articolo 8 della legge 29 aprile 1976, n. 177, ai fini dell'adeguamento

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

14° RESOCONTO STEN. (16 luglio 1980)

delle pensioni corrisposte al personale ivi specificato, nella misura e con le decorrenze stabilite dalle stesse norme di legge.

L'ultimo comma di questo articolo, peraltro, dispone, in relazione alla decorrenza della prima di dette maggiorazioni, che il citato articolo 8 fissa alla data del 1° gennaio 1976, che le eventuali ritenute per assorbimento della predetta maggiorazione del 12 per cento, stabilita dall'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1081, cessano ove in corso alla stessa data del 1° gennaio 1976, con estinzione dei rapporti di debito o di credito relativi al periodo precedente, per i quali non dovrà quindi procedersi ad alcun recupero o rimborso, se non già effettuato.

Infine, in ottemperanza al noto precetto posto dal 4° comma dell'articolo 81 della Costituzione, l'articolo 3 indica i mezzi per far fronte all'onere finanziario derivante dall'applicazione della legge in esame, ovviamente, qualora sia approvata. E a tal fine si ritiene congrua — in quanto fondata su un censimento attendibile del numero dei beneficiari del provvedimento — la valutazione fatta dagli esperti delle due amministrazioni del Tesoro e delle Ferrovie dello Stato, secondo la quale la spesa totale non supererà i 500 milioni di lire, fino a tutto l'anno 1980, ed i 100 milioni per ciascuno degli anni successivi.

A tale onere finanziario si prevede di far fronte con sovvenzione del Ministero del tesoro, per l'anno 1980, ricorrendo al fondo per la « Disciplina delle ricerche e coltivazioni di risorse geotermiche », autorizzando il Ministro del tesoro ad apportare, con proprio decreto, le necessarie variazioni di bilancio.

Per i motivi sopra esposti, propongo, dunque, di approvare il disegno di legge in discussione.

Devo, altresì, ricordare il parere espresso favorevolmente dalla 1<sup>a</sup> Commissione e quello, che mi accingo a leggere, della 5<sup>a</sup>:

« La Commissione Bilancio e Programmazione economica, esaminato il disegno di legge, per quanto di propria competenza, non si oppone al suo ulteriore corso a condi-

zione che il primo comma dell'articolo 3 venga riformulato nel seguente modo: "All'onere finanziario derivante dall'applicazione della presente legge, valutato a tutto l'anno 1980 in lire 500 milioni ed in lire 100 milioni per ciascuno degli anni successivi, si provvede nell'anno finanziario 1980 mediante riduzione del capitolo n. 6856 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per il medesimo anno finanziario, all'uopo utilizzando parzialmente l'accantonamento predisposto per: « Disciplina delle ricerche e coltivazione di risorse geotermiche »."

La modificazione proposta per il primo comma dell'articolo 3 intende ovviare ad un evidente errore materiale: infatti, nel testo originario manca ogni riferimento, pur necessario, al capitolo dello stato di previsione del Ministero del tesoro che identifica il fondo speciale di parte corrente del quale si utilizza, per finalità parzialmente difformi, l'accantonamento preordinato per la disciplina delle ricerche e coltivazioni geotermiche ».

Io penso che si possa accettare il suggerimento della 5<sup>a</sup> Commissione e quindi il provvedimento possa essere accolto perchè, così facendo, compiamo un atto riparatore per questi pensionati e di giustizia nei confronti di cittadini italiani.

**P R E S I D E N T E .** Ringrazio il senatore Segreto per la sua chiara ed esauriente relazione e dichiaro aperta la discussione generale.

**L A P O R T A .** Prendo la parola solo per dichiararmi d'accordo.

**T O N U T T I .** Anch'io sono favorevole al disegno di legge.

**M A S C I A D R I .** Sono d'accordo anch'io.

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

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

14° RESOCONTO STEN. (16 luglio 1980)

**R O B A L D O**, sottosegretario di Stato per i trasporti. Sono favorevole all'approvazione del disegno di legge.

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

**Art. 1.**

Il fondo di previdenza per gli assuntori ferroviari, istituito con la legge 30 dicembre 1959, n. 1236, è soppresso e le entrate e le uscite per esso previste sono imputate al bilancio dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, cui sono altresì versate le eventuali disponibilità.

Alle necessarie modifiche di bilancio si provvede con il decreto di cui al successivo articolo 3.

**È approvato.**

**Art. 2.**

Sugli assegni vitalizi diretti ed indiretti degli assuntori ferroviari cessati dal servizio in data anteriore al 1° marzo 1968, l'integrazione temporanea mensile, istituita con la legge 27 settembre 1963, n. 1315, raddoppiata con il decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1965, n. 754, e soppressa con l'articolo 36 della legge 18 marzo 1968, n. 249, è mantenuta quale assegno personale fino al 31 dicembre 1975 od alla data di cessazione dei singoli assegni vitalizi, se anteriore. La stessa norma si applica agli assegni vitalizi di reversibilità posti in essere nel periodo suddetto.

Gli assegni di cui al comma precedente, nonchè quelli decorrenti da data successiva al 1° marzo 1968, sono maggiorati, purchè in godimento al 1° gennaio 1976, a partire dalla data stessa:

*a)* del 60 per cento, corrispondente alla integrazione temporanea mensile complessivamente risultante dall'articolo 2 della legge 27 settembre 1963, n. 1315, e dall'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 5 giugno 1965, n. 754;

*b)* del 12 per cento, previsto dall'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1081, da applicare sul solo assegno vitalizio già in godimento, esclusa la maggiorazione di cui alla precedente lettera *a)*.

I benefici di cui agli articoli 3 ed 8 della legge 29 aprile 1976, n. 177, nei confronti dei titolari dei suddetti assegni vitalizi, sono attribuiti dalle date stabilite dagli articoli stessi e sulla base degli assegni maggiorati ai sensi del comma precedente.

Eventuali ritenute per assorbimento della maggiorazione del 12 per cento di cui alla lettera *b)* del secondo comma, ove in corso al 1° gennaio 1976, cessano dalla data stessa. A tale titolo nessun recupero o rimborso dovrà effettuarsi per il periodo precedente al 1° gennaio 1976, qualora non risulti già effettuato.

**È approvato.**

**Art. 3.**

All'onere finanziario derivante dall'applicazione della presente legge, valutato a tutto l'anno 1980 in lire 500 milioni ed in lire 100 milioni per ciascuno degli anni successivi, si provvede nell'anno 1980 con sovvenzione del Ministero del tesoro, in corrispondenza della quale si farà fronte a carico dello stato di previsione del predetto Ministero per l'anno finanziario 1980, all'uopo utilizzando parzialmente l'accantonamento predisposto per « Disciplina delle ricerche e coltivazioni di risorse geotermiche ».

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con proprio decreto, le occorrenti variazioni di bilancio.

In accoglimento della richiesta espressa nel parere della Commissione bilancio, il relatore ha presentato un emendamento tendente a sostituire il primo comma con il seguente:

« All'onere finanziario derivante dall'applicazione della presente legge, valutato a tutto l'anno 1980 in lire 500 milioni ed in lire 100 milioni per ciascuno degli anni successivi, si

8ª COMMISSIONE

14º RESOCONTO STEN. (16 luglio 1980)

provvede nell'anno finanziario 1980 mediante riduzione del capitolo n. 6856 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per il medesimo anno finanziario, all'uopo utilizzando parzialmente l'accantonamento predisposto per: "Disciplina delle ricerche e coltivazione di risorse geotermiche" ».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

**È approvato.**

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

**È approvato.**

Metto ai voti l'articolo 3 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 testo modificato nel suo complesso.

**È 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 (Seguito della discussione e rinvio)

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della 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.

Riprendiamo l'esame del provvedimento sospeso nella seduta del 19 marzo scorso dopo la replica del relatore e del rappresentante del Governo.

Passiamo all'esame e alla votazione degli articoli. Ne do lettura:

Art. 1.

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, dalla data di entrata in vigore della presente legge il Ministro dei trasporti è autorizzato ad assumere, in via transitoria, per le esigenze del servizio della navigazione aerea, dieci piloti professionisti con contratto a termine annuale rinnovabile di anno in anno sino ad un massimo di tre anni.

I piloti da assumere dovranno essere in possesso, fatti salvi gli altri requisiti previsti dalla legge per l'ammissione al pubblico impiego, dei seguenti requisiti minimi:

1) per l'impiego nel settore degli aeromobili ad ala fissa:

- a) diploma di scuola media superiore o titolo equipollente;
- b) età non superiore a 55 anni;
- c) brevetto di pilota civile di terzo grado;
- d) abilitazione civile al volo strumentale (IFR);
- e) brevetto civile di radiotelegrafia di lingua inglese;
- f) attività effettiva minima di almeno 6.000 ore di volo, di cui almeno 300 ore nell'ultimo triennio;

2) per l'impiego nel settore degli aeromobili ad ala rotante:

- a) diploma di scuola media superiore o titolo equipollente;
- b) età non superiore a 55 anni;
- c) brevetto di pilota commerciale di elicottero;
- d) abilitazione civile al volo strumentale (IFR) per elicotteri o aeromobili ad ala fissa;
- e) attività effettiva minima di almeno 2.000 ore di volo su elicottero, di cui almeno 200 ore nell'ultimo triennio.

Costituiscono titolo preferenziale per entrambe le categorie le abilitazioni civili a svolgere le funzioni di istruttore. Le predette abilitazioni potranno essere sostituite dal comprovato espletamento dell'attività di istruttore alle dipendenze di una impresa nazionale di navigazione aerea titolare della

concessione governativa di cui all'articolo 776 del codice della navigazione.

I brevetti e le abilitazioni di cui sopra debbono essere in corso di validità alla scadenza del termine previsto per la presentazione delle domande, di cui al successivo comma.

La Direzione generale dell'aviazione civile provvederà a dare notizie delle assunzioni, da effettuare mediante avvisi da pubblicarsi nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica e mediante le ulteriori forme di pubblicità ritenute opportune, assegnando un termine per la presentazione delle domande.

Con gli avvisi di cui al comma precedente l'Amministrazione dovrà altresì indicare gli eventuali ulteriori requisiti richiesti, oltre a quelli minimi sopra indicati, nonchè i criteri che saranno seguiti nella valutazione delle domande ai fini di conferire priorità nelle assunzioni.

V I N C E L L I , *relatore alla Commissione*. A questo articolo propongo alcuni emendamenti, sottoscritti anche dal senatore Masciadri.

All'articolo 1, primo comma, portare da dieci a venti i piloti professionisti. Non esiste, al riguardo, un problema di copertura per il congegno finanziario della norma per cui la somma viene utilizzata invece che per dieci per venti piloti. D'altra parte, l'assunzione di venti piloti è una esigenza obiettiva rilevata dal Ministero.

L A P O R T A . Sono passati solo cinque mesi e un aggravio ci deve pur essere!

P R E S I D E N T E . Per il 1980, no.

V I N C E L L I , *relatore alla Commissione*. Sempre all'articolo 1, al secondo comma, punto 1), lettera *b*), propongo di dire, anzichè « età non superiore a 55 anni », « età non superiore a 60 anni ».

Tale modifica è stata suggerita dai tecnici dell'aviazione civile in quanto è una funzione che non comporta il comando di aeromobili e, pertanto, si possono utilizzare anche persone in età matura. Alle funzioni ispettive, infatti, si possono adibire ex piloti

di 60 anni, senza impiegarli nella guida di aeromobili.

L A P O R T A . Perchè non assumiamo ingegneri aeronautici?

P R E S I D E N T E . Riassumendo, al secondo comma, lettera *b*), si dovrebbe aggiungere « ... o a 60 anni per tutte le funzioni che non comportano l'impiego ai comandi degli aeromobili ».

V I N C E L L I , *relatore alla Commissione*. Sempre al secondo comma, alla fine del punto 2), propongo di inserire il seguente punto 3), che risponde alla richiesta del senatore Masciadri:

« 3) per l'impiego nel settore degli alianti:

a) diploma di scuola media superiore o titolo equipollente;

b) età non superiore a 55 anni;

c) brevetto di pilota civile di terzo grado;

d) brevetto di pilota di aliante;

e) brevetto civile di radiotelefonia in lingua inglese;

f) attività effettiva minima di almeno 1.000 ore di volo su aliante, di cui almeno 200 ore nell'ultimo triennio ».

Conseguentemente, al terzo comma propongo di sostituire le parole: « entrambe le categorie » con le altre: « le tre categorie ».

Propongo poi di aggiungere, dopo il quarto, il seguente comma: « Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, determina il contingente dei posti da destinare mediante avviso di concorso alle specializzazioni previste dal presente articolo »; al quarto comma andrebbero di conseguenza soppresse le parole: « di cui al successivo comma ».

L A P O R T A . Il termine « concorso », quando si tratta di assunzioni per un anno, mi pare un controsenso.

8ª COMMISSIONE

14º RESOCONTO STEN. (16 luglio 1980)

VINCELLI, *relatore alla Commissione*. « Mediante avviso di concorso » significa concorso per titoli.

LA PORTA. Andrebbe specificato.

MASCIADRI. Mi sembra sia superfluo il riferimento all'avviso di concorso.

PRESIDENTE. L'osservazione del senatore Masciadri mi pare giusta.

VINCELLI, *relatore alla Commissione*. Su questo problema si fa una questione fondamentale e si ritiene che debba essere fatta una graduatoria di titoli per assicurare un minimo di obiettività alla selezione.

LA PORTA. Non si può dire: « avviso di concorso per titoli? »

PRESIDENTE. Il penultimo comma dice che la Direzione generale dell'aviazione civile provvederà a dare notizie delle assunzioni da effettuare mediante avviso di concorso, da pubblicare sulla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica. Questo è l'unico avviso. Allora, forse, è inutile metterlo anche nell'emendamento proposto dal relatore Vincelli. Perciò, si potrebbe sopprimere l'inciso « mediante avviso di concorso ».

VINCELLI, *relatore alla Commissione*. Accetto il suggerimento del Presidente.

PRESIDENTE. Pertanto, l'emendamento proposto è da intendersi senza le parole: « mediante avviso di concorso ».

LA PORTA. Ma questo non scioglie i rilievi mossi.

VINCELLI, *relatore alla Commissione*. Noi abbiamo fatto un esperimento nell'aviazione civile, riguardo alle assunzioni volute dalla legge n. 825, per il quale ero anch'io in parte responsabile. Ritengo che non si possa lasciare tutto all'assoluta discrezionalità del Ministro; anche perchè come si opera la selezione? C'è una graduatoria, di

merito, di anzianità, di titoli. Questo è il problema, che rimane invariato.

PRESIDENTE. L'ultimo comma dice così: « Con gli avvisi di cui al comma precedente l'Amministrazione dovrà altresì indicare gli eventuali ulteriori requisiti richiesti, oltre a quelli minimi sopra indicati, nonchè i criteri che saranno seguiti nella valutazione delle domande ai fini di conferire priorità nelle assunzioni ». Si potrebbe aggiungere: « per la formulazione della relativa graduatoria ».

LA PORTA. La cosa sarebbe estremamente giusta se si dicesse « ... criteri che saranno seguiti nella valutazione dei titoli », anzichè delle domande. E poi si potrebbe aggiungere, visto che è necessario mettere la parola « graduatoria »: « ... per la formulazione della graduatoria per le assunzioni ».

ROBALDO, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Sì, può andare.

PRESIDENTE. Pertanto, l'ultimo periodo potrebbe essere così formulato: « ... criteri che saranno seguiti nella valutazione dei titoli per la formazione della graduatoria ai fini delle assunzioni ».

LA PORTA. Vorrei avere dei chiarimenti. Si dice « età non superiore a 55 anni o a 60 ». A 60 anni abbiamo assunzioni che hanno una durata massima di tre anni (per un anno, rinnovabili fino a tre anni). Noi crediamo che si stia affermando il principio che a 60 anni si vada in pensione, per molte ragioni, non ultime quelle presenti nell'emendamento, vale a dire che per eseguire un lavoro di natura così delicata come questo degli ispettori di volo, 60 anni sono già troppi, e non si è in grado di effettuare tutte le funzioni alle quali gli ispettori di volo sono chiamati. Tanto che è previsto un limite alla loro attività.

Se nel nostro Paese non vi fossero piloti, non vi fossero persone con questi titoli e fossimo costretti a chiedere ancora un servizio a chi ha già maturato l'età della pensione, a chiedere un sacrificio — peraltro per tre

anni — oltre l'età pensionabile, allora lo capirei. Ma in un Paese come il nostro, dove vi sono persone che concorrono per acquisire un posto in tutti i settori e per tutte le mansioni, io non capisco il senso dell'emendamento, che va contro i principi generali, contro l'interesse della pubblica amministrazione, e contemporaneamente consente una serie di eccezioni che finora sono previste soltanto per docenti universitari, per gli altissimi gradi della pubblica amministrazione e per nessun altro. Vogliamo fare un'altra eccezione?

Potrei capire se si volesse fare un'eccezione per un corso di ispettori di volo in servizio della cui prestazione l'amministrazione non può fare a meno e a cui chiede pertanto di prolungare di due, tre anni la quiescenza, come succede per i docenti universitari. Ma ricorrere ad un concorso, sia pure per titoli, per assumere personale che ha già compiuto 60 anni, mi pare andare contro ogni principio che si va seguendo in materia di lavoro nel nostro Paese.

In secondo luogo, i contingenti che dovrebbero essere stabiliti dal Ministro non sono più due ma diventano tre: contingente degli ispettori di volo, contingente specializzato per il settore degli alianti (e questa è una formulazione che capisco sempre meno) e infine contingente degli ultrasessantenni. A me pare che questo sia un modo di procedere al reclutamento di venti persone di cui, molto chiaramente, si conosce l'identità.

Per quanto riguarda gli alianti, io sono convinto che un'aggiunta dell'impiego degli ispettori di volo nel settore sia necessaria; ma gli ispettori di volo che hanno tutti quei requisiti non possono essere utilizzati anche per il settore degli alianti? O per il settore degli alianti — io non conosco a fondo la materia — è necessaria una conoscenza diversa, una specializzazione diversa rispetto agli altri ispettori di volo? Perchè se è necessaria una esperienza e una professionalità diversa rispetto a quelle che si richiedono agli altri ispettori di volo allora capisco la formulazione usata; in caso contrario, non la capisco.

M A S C I A D R I . Per quanto riguarda l'assunzione di venti piloti, anzichè di dieci, debbo dichiararmi convinto della necessità della prima soluzione e ancora più convinto dopo la discussione in Aula sulla sciagura di Ustica, dalla quale sono apparse in modo chiaro una serie di lacune, tra le quali non solo il cedimento della struttura dell'aereo ma anche la qualificazione dei piloti; occorrerebbe all'uopo fare un discorso assai lungo, che non voglio fare.

L A P O R T A . Pare che, almeno nel caso di Ustica, si trattasse di piloti tra i più qualificati della flotta aerea italiana.

M A S C I A D R I . È bene che precisi il mio pensiero; l'importanza degli ispettori è nota. Deve sapere, il collega La Porta, che fino a poco tempo fa avveniva quanto segue per l'abilitazione di un pilota: il pilota che desiderava avere l'abilitazione per un aereo era esaminato da una persona che non aveva l'abilitazione per quell'aereo, cosa assolutamente paradossale.

Voi sapete che l'abilitazione per un DC 9 è diversa da quella per un DC 10 (assumo come esempio lo stesso tipo di aereo). Tanto peggio se è un Boeing 747. Per ogni tipo di aereo il pilota deve avere una sua abilitazione. Il pilota del DC 9, quando passa a un Boeing, deve prendere un'altra abilitazione. Ebbene, il pilota che andava a farsi abilitare alla guida, mettiamo, di un Boeing 747, veniva esaminato da un ispettore che non era abilitato alla guida del 747. Quindi, una truffa, una finzione. Ed è per questo che (non nel caso di Ustica, ha ragione il collega La Porta), ad esempio nella disgrazia avvenuta a Palermo, alcuni hanno delle prove, a loro dire, del fatto che i piloti non erano all'altezza del loro compito. Ad ogni modo, a parte le disgrazie, il fatto fondamentale è che gli ispettori di volo hanno una funzione essenziale; per cui, se il loro numero è insufficiente, chi provvede alle abilitazioni? Oggi, ad esempio, all'Aviazione civile non ne esistono, praticamente, per cui ad abilitati sono dei piloti presi in prestito dall'Alitalia o richiamati dal pensionamento, che però non hanno il titolo *ad hoc*; così co-

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

14° RESOCONTO STEN. (16 luglio 1980)

me accade, del resto, alla Motorizzazione civile per la patente di guida.

**L A P O R T A** . Il fatto è che il disegno di legge non risolve tali problemi.

**M A S C I A D R I** . Non dimentichiamo che già nel 1963 nei ruoli erano previsti quindici ispettori di volo. Oggi, nel 1980, con lo sviluppo dell'aviazione che ognuno conosce, con il numero di aerei e di piloti esistenti, è giusto portare il numero degli stessi ispettori a venti; altrimenti era sbagliato allora prevederne quindici. Comunque, se si vuol dare veramente sicurezza al volo occorre avere ispettori di volo i quali siano in grado di abilitare piloti tali da offrire delle garanzie alla collettività.

Per quanto riguarda il limite d'età a sessant'anni, non ne faccio una questione di fondo, anche perchè non sono molto addentro in tali cose. Mi sembra però che il problema sia il seguente: per la funzione di supervisione, di controllo, è determinante la esperienza; maggiore è l'esperienza, cioè, più si è in grado di poter essere utili. Ad ogni modo ritengo che il numero dei casi del genere sia abbastanza ristretto, tanto che probabilmente sarà difficile raggiungere il numero richiesto di persone aventi la necessaria esperienza e capacità. Forse era proprio questo il motivo che consigliava di portare il limite a sessant'anni.

Quanto agli altri emendamenti, mi sembra sia tutto chiaro. Per gli alianti occorre avere il brevetto relativo ...

**V I N C E L L I** , *relatore alla Commissione*. Ed aver fatto mille ore di volo.

**M A S C I A D R I** . Di cui almeno duecento nell'ultimo triennio.

**V I N C E L L I** , *relatore alla Commissione*. Il modesto provvedimento in esame non risolve il problema dell'aviazione civile, sono d'accordo: è inutile ripetere cose dette e ridette. Si tratta infatti di una legge-tampone, sulla cui efficacia tutti ci affidiamo alla sorte.

Per quanto riguarda l'elevazione del limite d'età a sessant'anni, si tratta di un emendamento suggerito dagli organi tecnici della Direzione generale dell'aviazione civile: io non so, in dettaglio, se nasca dal fatto che esiste una difficoltà a reperire il personale adatto. Ad ogni modo, poichè non ne facciamo una questione di principio, il collega Masciadri ed io siamo pronti a ritirare l'emendamento. Per quanto riguarda, invece, gli alianti, si tratta proprio di una specializzazione tipica, per cui non c'è nulla da fare.

Il resto è stato tutto concordato.

**R O B A L D O** , *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo è favorevole agli emendamenti.

**L A P O R T A** . Dichiaro che mi asterò dalla votazione.

**P R E S I D E N T E** . Poichè nessun altro domanda di parlare, passiamo alla votazione degli emendamenti proposti dal relatore e sottoscritti dal senatore Masciadri.

Metto ai voti l'emendamento tendente a sostituire nel primo comma, la parola: « dieci » con l'altra: « venti ».

**È approvato.**

Metto ai voti l'emendamento tendente ad aggiungere, al secondo comma, dopo il punto 2), il seguente punto 3):

« 3) per l'impiego nel settore degli alianti:

a) diploma di scuola media superiore o titolo equipollente;

b) età non superiore a 55 anni;

c) brevetto di pilota civile di terzo grado;

d) brevetto di pilota di aliante;

e) brevetto civile di radiotelefonia in lingua inglese;

f) attività effettiva minima di almeno 1.000 ore di volo su aliante, di cui almeno 200 nell'ultimo triennio ».

**È approvato.**

Metto ai voti l'emendamento tendente a sostituire, al terzo comma, le parole: « per

8ª COMMISSIONE

14° RESOCONTO STEN. (16 luglio 1980)

entrambe le categorie » con le altre: « per le tre categorie ».

**È approvato.**

Il relatore ed il senatore Masciadri hanno proposto poi un emendamento tendente ad aggiungere, dopo il quarto, il seguente comma: « Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, determina il contingente dei posti da destinare alle specializzazioni previste dal presente articolo ».

Poichè il comma aggiuntivo si riferisce alle categorie di impiego di cui al secondo comma, mi sembrerebbe opportuno, ai fini di un migliore coordinamento del testo, inserirlo dopo il secondo anzichè dopo il quarto comma dell'articolo, nella seguente formulazione:

« Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, determina il contingente dei posti da destinare alle singole categorie di impiego di cui al precedente comma ».

V I N C E L L I , *relatore alla Commissione.* D'accordo.

P R E S I D E N T E . Metto allora ai voti il comma aggiuntivo, da inserire dopo il secondo comma, nel testo di cui ho dato lettura.

**È approvato.**

Sempre ai fini di una migliore redazione del testo, anche in relazione al comma aggiuntivo testè approvato, propongo un emendamento formale al terzo comma tendente ad aggiungere, dopo le parole: « Costituiscono titolo preferenziale per le tre categorie », le altre: « di impiego di cui al precedente secondo comma ».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

**È approvato.**

Anche al quarto comma propongo un emendamento di carattere formale tendente a sostituire le parole: « di cui sopra » con le altre: « di cui al presente articolo ».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

**È approvato.**

Metto infine ai voti l'emendamento da me proposto al sesto comma, tendente a sostituire l'ultimo periodo, dalle parole « sopra indicati » sino alla fine, con la seguente formulazione: « indicati al precedente secondo comma, nonchè i criteri che saranno seguiti nella valutazione dei titoli ai fini della formazione della graduatoria valevole per l'assunzione ».

**È approvato.**

Metto ai voti nel suo insieme l'articolo 1 che, nel testo emendato, risulta così formulato:

#### Art. 1.

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, dalla data di entrata in vigore della presente legge il Ministro dei trasporti è autorizzato ad assumere, in via transitoria, per le esigenze del servizio della navigazione aerea, venti piloti professionisti con contratto a termine annuale rinnovabile di anno in anno sino ad un massimo di tre anni.

I piloti da assumere dovranno essere in possesso, fatti salvi gli altri requisiti previsti dalla legge per l'ammissione al pubblico impiego, dei seguenti requisiti minimi:

1) per l'impiego nel settore degli aeromobili ad ala fissa:

- a) diploma di scuola media superiore o titolo equipollente;
- b) età non superiore a 55 anni;
- c) brevetto di pilota civile di terzo grado;
- d) abilitazione civile al volo strumentale (IFR);
- e) brevetto civile di radiotelefonìa di lingua inglese;

8ª COMMISSIONE

14º RESOCONTO STEN. (16 luglio 1980)

f) attività effettiva minima di almeno 6.000 ore di volo, di cui almeno 300 ore nell'ultimo triennio;

2) per l'impiego nel settore degli aeromobili ad ala rotante:

a) diploma di scuola media superiore o titolo equipollente;

b) età non superiore a 55 anni;

c) brevetto di pilota commerciale di elicottero;

d) abilitazione civile al volo strumentale (IFR) per elicotteri o aeromobili ad ala fissa;

e) attività effettiva minima di almeno 2.000 ore di volo su elicottero, di cui almeno 200 ore nell'ultimo triennio;

3) per l'impiego nel settore degli alianti:

a) diploma di scuola media superiore o titolo equipollente;

b) età non superiore a 55 anni;

c) brevetto di pilota civile di terzo grado;

d) brevetto di pilota di aliante;

e) brevetto civile di radiotelegrafia in lingua inglese;

f) attività effettiva minima di almeno 1.000 ore di volo su aliante, di cui almeno 200 ore nell'ultimo triennio.

Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, determina il contingente dei posti da destinare alle singole categorie di impiego di cui al precedente comma.

Costituiscono titolo preferenziale per le tre categorie di impiego di cui al precedente secondo comma le abilitazioni civili a svolgere le funzioni di istruttore. Le predette abilitazioni potranno essere sostituite dal comprovato espletamento dell'attività di istruttore alle dipendenze di una impresa nazionale di navigazione aerea titolare della concessione governativa di cui all'articolo 776 del codice della navigazione.

I brevetti e le abilitazioni di cui al presente articolo debbono essere in corso di validità alla scadenza del termine previsto

per la presentazione delle domande, di cui al successivo comma.

La Direzione generale dell'aviazione civile provvederà a dare notizie delle assunzioni, da effettuare mediante avvisi da pubblicarsi nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica e mediante le ulteriori forme di pubblicità ritenute opportune, assegnando un termine per la presentazione delle domande.

Con gli avvisi di cui al comma precedente l'Amministrazione dovrà altresì indicare gli eventuali ulteriori requisiti richiesti, oltre a quelli minimi indicati al precedente secondo comma, nonché i criteri che saranno seguiti nella valutazione dei titoli ai fini della formazione della graduatoria valevole per l'assunzione.

**È approvato.**

Art. 2.

Ai piloti assunti secondo quanto previsto dal precedente articolo verrà corrisposta la remunerazione di lire 900.000 mensili, oltre ad una indennità mensile di lire 500.000.

**È approvato.**

Art. 3.

Al personale di cui al precedente articolo 1 sono attribuite, tra le altre, le seguenti mansioni:

a) controllo dell'organizzazione operativa e dell'attività delle società e dei privati titolari della concessione governativa di cui all'articolo 776 del codice della navigazione ovvero di una o più delle licenze di cui all'articolo 788 del codice della navigazione;

b) controllo delle rotte della linea aerea e degli scali per quanto concerne le operazioni di volo;

c) esami a terra e in volo dei piloti per il conseguimento dei brevetti di pilotaggio; esami di abilitazione per il pilotaggio dei diversi tipi di aeromobile; prove in volo per il rilascio delle abilitazioni alla condotta di aeromobili in volo strumentale (IFR);

d) accertamento e controllo delle capacità dei piloti per la qualificazione e il mantenimento delle capacità, delle licenze e delle abilitazioni;

e) controllo dell'addestramento degli equipaggi di condotta;

f) controllo della rispondenza operativa di apparecchiature particolari;

g) ispezione alle scuole di volo;

h) controllo sull'impiego degli aeromobili delle scuole di volo.

Compete inoltre al predetto personale la trattazione delle pratiche relative alle seguenti materie:

a) direttive operative riguardanti le scuole di volo;

b) proposte per la definizione dei programmi di studio e di esame per il conseguimento dei titoli aeronautici;

c) valutazione e approvazione degli ausili didattici necessari alle scuole di volo;

d) studio dei risultati delle attività delle scuole di volo;

e) pareri sull'adozione di nuovi tipi di aeromobili e sulla istituzione di linee;

f) studi relativi all'agibilità degli aeroporti sotto il profilo operativo;

g) pareri per le manifestazioni aeree;

h) elaborazione della normativa operativa, controllo dei manuali operativi e approvazione dei minimi operativi delle compagnie di navigazione aerea.

Compete altresì al personale innanzi citato l'esercizio di ogni altra funzione ad esso direttamente attribuita da leggi o regolamenti anche ministeriali.

**E approvato.**

V I N C E L L I , *relatore alla Commissione*. Assieme al collega Masciadri propongo, dopo l'articolo 3, il seguente articolo aggiuntivo:

Art. 3-bis.

Al personale dipendente dalla Direzione generale dell'aviazione civile in servizio pres-

so il servizio navigazione aerea in possesso dei requisiti professionali previsti per l'ammissione ai concorsi per l'accesso al ruolo degli ispettori di volo è corrisposta una indennità mensile pari a quella di aeronavigazione prevista per gli ufficiali superiori dell'Aeronautica dalla colonna I della Tabella II annessa alla legge 5 maggio 1976 numero 187 e successive modificazioni.

Al personale dipendente dalla Direzione generale dell'aviazione civile in servizio presso il servizio navigazione aerea in possesso dei requisiti professionali previsti per l'ammissione ai concorsi al ruolo degli esperti della circolazione aerea e dell'assistenza al volo è corrisposta una indennità mensile pari a quella del controllo dello spazio aereo prevista per il terzo grado di abilitazione della Tabella IV annessa alla legge di cui al precedente comma e successive modificazioni.

Le indennità stabilite dai precedenti commi non sono cumulabili.

P R E S I D E N T E . Dato il contenuto di questo articolo aggiuntivo, è necessario, a norma di Regolamento, acquisire i pareri della 1ª e della 5ª Commissione.

L A P O R T A . Si tratta di vedere quali ripercussioni una misura del genere possa avere nella pubblica amministrazione.

V I N C E L L I , *relatore alla Commissione*. È comunque una norma perequativa, che ci appare necessaria. Comunque, accettiamo il rinvio della discussione se è necessario acquisire i pareri delle Commissioni competenti.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 20,20.*