

### DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori TREU, CENGARLE, VERNASCHI e DELLA PORTA

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 1° FEBBRAIO 1977

Modifiche ed integrazioni dell'articolo 16 della legge 30 luglio 1973, n. 484, sulla previdenza del personale di volo dipendente da aziende di navigazione aerea, concernente il riscatto dei periodi lavorativi diversi dall'attività di volo, coperti da assicurazione generale obbligatoria

ONOREVOLI SENATORI. — Con legge 30 luglio 1973, n. 484, sono state apportate modificazioni ed integrazioni alla legge 13 luglio 1965, n. 859, concernente norme di previdenza per il personale di volo dipendente da aziende di navigazione aerea, stabilendo, tra l'altro, l'istituzione della pensione d'invalidità per causa di servizio, la facoltà di chiedere il riconoscimento dei periodi di servizio militare in qualunque epoca compiuti, il riscatto dei periodi di studio necessari per l'acquisizione di una laurea, il riscatto previdenziale dei periodi lavorativi prestati presso aziende di navigazione aerea ed il riscatto previdenziale dei periodi lavorativi diversi dall'attività di volo coperti da assicurazione generale obbligatoria.

Tali modifiche ed integrazioni se, da una parte, hanno reso il trattamento di previ-

denza più rispondente alle particolari esigenze di una categoria atipica di lavoratori esposta ad innumerevoli rischi e disagi, dall'altra, hanno, però, creato ingiustificate e pregiudizievoli disparità di trattamento nell'ambito della categoria stessa, e ciò, soprattutto nei riguardi delle nuove generazioni, in quanto le varie possibilità di riscatto previdenziale, previste nella suaccennata legge n. 484, sono state differentemente disciplinate.

Ciò fa ritenere che nella predisposizione delle norme della legge anzidetta non si sia tenuta nella giusta considerazione la reale situazione del personale di volo e, in particolare, la composizione di esso, la provenienza e le precedenti attività lavorative degli appartenenti al personale aeronavigante.

Nè si è tenuto conto dell'evoluzione in atto nell'aviazione civile, e, cioè, del notevole incremento del traffico passeggeri e della immissione nei servizi di linea di nuovi tipi di aeromobili a media e grande capacità di posti, che hanno determinato, di conseguenza, in questi ultimi tempi, un considerevole aumento del personale addetto ai servizi complementari di bordo, comprendente gli assistenti di volo, gli assistenti commerciali, i tecnici di bordo e le categorie similari.

Va inoltre considerata la situazione venutasi a determinare a seguito dell'emanazione della legge 2 marzo 1974, n. 72, che ha reso obbligatoria l'abilitazione degli assistenti di volo a svolgere compiti di emergenza, per cui non è più possibile effettuare il trasporto dei passeggeri senza la presenza a bordo del numero minimo necessario degli assistenti abilitati.

La composizione numerica del personale di volo delle nostre aziende di trasporto aereo, in rapporto allo sviluppo ed alle nuove necessità del traffico, si è conseguentemente incrementata. Di tale personale la categoria degli assistenti di volo (Hostesses e Stewards) costituisce la parte preponderante degli iscritti al Fondo speciale autonomo di previdenza istituito presso l'Istituto nazionale della previdenza sociale, ai sensi della legge 13 luglio 1965, n. 859.

Per quanto attiene alle precedenti attività lavorative degli appartenenti al personale di volo, occorre tener presente che, mentre i piloti acquisiscono, di norma, nell'aeronautica militare l'addestramento e l'esperienza di volo confacenti ai requisiti voluti per essere assunti presso le aziende di trasporto aereo commerciale, gli assistenti di volo, invece, provengono da esperienze di lavoro diverse dall'attività aerea. Per questi ultimi, infatti, a cui sono affidati compiti prevalentemente di assistenza commerciale, come titoli preferenziali, ai fini dell'assunzione, sono richieste esperienze di lavoro nei settori alberghiero, turistico, dei trasporti, nonché soggiorni all'estero per l'apprendimento delle lingue straniere.

A dimostrare ora in concreto, dopo queste premesse, le anomalie di carattere giuridico

e morale insite nella citata legge n. 484, si fa rilevare che questa, mentre prevede (articolo 3, terzo comma), il riconoscimento senza limiti di tempo dei periodi di servizio militare per coloro che siano assunti da aziende di navigazione aerea successivamente alla data di entrata in vigore della legge stessa, non contempla, invece (articolo 16), analogo diritto nella normativa per il riscatto previdenziale dei periodi lavorativi coperti da assicurazione generale obbligatoria diversi dal volo e dal servizio militare.

L'articolo 16, infatti, si limita a consentire il riscatto previdenziale soltanto a coloro che alla data di entrata in vigore della legge risultino già iscritti al Fondo di previdenza per il personale di volo, lasciando quindi esclusi quelli assunti posteriormente, senza tener conto dei periodi di occupazione precedenti diversi dall'attività di volo e coperti da assicurazione generale obbligatoria.

Le disposizioni della legge in parola hanno, in sostanza, riservato un trattamento *ad hoc* al personale di volo già appartenente ai ruoli militari, danneggiando i lavoratori provenienti da altre attività e già iscritti a forme obbligatorie di previdenza.

Ciò ovviamente ha snaturato i principi e gli scopi per cui è stato introdotto l'istituto del riscatto nel nostro ordinamento pensionistico, provocando malcontento e sfiducia in tutte le categorie degli addetti ai servizi complementari di bordo, nonché di quei piloti che non provengono dai ruoli militari.

E da rilevare, altresì, che le norme contenute nel citato articolo 16 contrastano con quanto previsto dal sistema previdenziale per i dipendenti dello Stato, degli Enti locali, degli altri Enti pubblici e delle aziende private, che ammette illimitatamente la « **ricongiunzione delle posizioni assicurative** ».

Esse contrastano anche con i principi di uguaglianza e di sicurezza sociale sanciti dalla Costituzione, nonché con le finalità della progettata ed attesa riforma del nostro sistema previdenziale mirante ad istituire la « **pensione unica** », la cui misura si determinerebbe appunto con la totalizzazione di tutti i periodi di iscrizione a forme obbligatorie di previdenza.

Ma l'aspetto più grave della normativa previdenziale del personale di volo è il no-

cumento che verrebbero a subire i lavoratori come sopra emarginati dalla citata legge n. 484, nell'increscioso evento della perdita dell'idoneità al volo per infermità connessa al servizio e che solitamente si manifesta in prosieguo di tempo o si accerta in occasione delle periodiche visite mediche di controllo.

L'articolo 22, lettera a) della legge n. 484 stabilisce, infatti, che hanno diritto alla pensione d'invalidità gli iscritti che possano far valere un periodo utile di non meno di dieci anni, di cui almeno cinque d'iscrizione al Fondo di previdenza per il personale di volo, e siano divenuti permanentemente inabili ad esercitare la professione.

Ne deriva quindi che, mentre gli appartenenti al personale di volo che abbiano riscattato già cinque o più anni di servizio militare possono far valere il diritto alla pensione d'invalidità al compimento di cinque anni di servizio effettivo, i lavoratori provenienti da altre attività non di volo, invece, conseguono tale diritto soltanto dopo dieci anni di anzianità, quantunque già iscritti all'assicurazione generale obbligatoria.

Vero è che quando l'inidoneità al volo è conseguenza *diretta ed immediata* di traumi subiti e di infermità contratte in servizio il **lavoratore ha diritto al trattamento pensionistico privilegiato**, ma trattasi di casi limitati rispetto alla vasta gamma d'invalidità per malattia che col decorso del tempo insorgono nell'organismo del personale aeronavigante sottoposto ad un costante e progressivo logorio psicofisico a causa della natura del servizio, dell'ambiente in cui esso si svolge, della irregolarità degli orari di lavoro, dei repentini cambiamenti di fuso orario e di clima, degli sbalzi di pressione, delle vibrazioni, dei rumori assordanti, delle esalazioni di kerosene, delle radiazioni, eccetera.

L'unito disegno di legge tende ad eliminare i privilegi e le ingiustizie derivanti dalle norme contenute nella predetta legge 30 luglio 1973, n. 484, consentendo a tutti i lavoratori della categoria del personale di volo di potersi avvalere dell'istituto del riscatto nel rispetto dei principi per i quali esso è stato concepito ed introdotto nel nostro ordinamento previdenziale nell'intento di sanare gli effetti deleteri derivanti nel campo pensionistico a quei lavoratori che, pure avendo prestato complessivamente attività adeguata nel tempo, sono stati assoggettati ad un non costante rapporto di lavoro.

L'iniziativa non comporta oneri a carico dello Stato, delle aziende di navigazione aerea e del Fondo di previdenza del personale di volo, se si considera che la facoltà di riscatto previdenziale, di cui si chiede il riconoscimento a favore dei lavoratori che attualmente ne sono esclusi, concerne, come già accennato, periodi di lavoro coperti da assicurazione generale obbligatoria.

Si tratterebbe, pertanto, di far trasferire al Fondo stesso i relativi contributi già versati all'INPS, fermo restando l'adempimento del versamento contributivo, da parte degli interessati, nella misura del 20 per cento della riserva matematica calcolata secondo le norme e le modalità di cui all'articolo 13 della legge 12 agosto 1962, n. 1338.

Onorevoli senatori, anche a nome della benemerita categoria del personale di volo e delle organizzazioni sindacali interessate, **confidiamo che non mancherete di approvare l'iniziativa**, accomunando anche nei diritti sociali, secondo le norme ed i principi della Costituzione, così come già lo sono nello svolgimento dei compiti quotidiani, nei disagi e nelle sorti, tutti i lavoratori che adempiono ad un medesimo servizio di utilità pubblica.

**DISEGNO DI LEGGE**  
—*Articolo unico.*

Le disposizioni contenute nell'articolo 16 della legge 30 luglio 1973, n. 484, per il riscatto previdenziale dei periodi lavorativi, diversi dall'attività di volo, coperti da assicurazione generale obbligatoria, sono estese al personale assunto dalle aziende di navigazione aerea successivamente alla data di entrata in vigore della legge stessa.

Il termine previsto dal secondo comma del predetto articolo 16 decorre dalla data di entrata in vigore della presente legge, per il personale di volo già in servizio presso aziende di navigazione aerea e dalla data di iscrizione al Fondo di previdenza, ai sensi dell'articolo 4 della legge 13 luglio 1965, numero 859, per coloro che siano assunti successivamente.