

CAMERA DEI DEPUTATI N. 885

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa dei Deputati FELICI e LOBIANCO

Presentata il 6 ottobre 1972

Valutazione, ai fini del trattamento di pensione, della indennità speciale prevista dalla legge 1° luglio 1966, n. 537, per il personale dell'aeronautica addetto alle operazioni di controllo dello spazio aereo

ONOREVOLI COLLEGHI! — L'istituzione dei servizi della difesa aerea e del traffico aereo è anteriore al 1949.

L'importanza delle operazioni di controllo dello spazio aereo, riferite al traffico ed alla difesa aerea, è evidente.

Tuttavia, si ritiene opportuno tratteggiarne gli aspetti più significativi.

Il servizio per la difesa aerea del territorio ha la responsabilità di provvedere alla sorveglianza continua dello spazio aereo nazionale, attraverso il meticoloso e costante controllo di tutti gli aerei.

A tal fine, il personale utilizza la complessa catena radar, a lungo raggio d'azione, che gli consente di visualizzare ed identificare il traffico in atto, in qualsiasi momento.

Dato il carattere riservato del servizio, si ritiene opportuno limitarne l'esposizione, evidenziando, tuttavia, che il predetto personale, nella quasi totalità, opera presso postazioni ubicate in galleria in condizioni ambientali di costante disagio. Qualsiasi ulteriore commento risulterebbe superfluo.

Il servizio del traffico aereo provvede, per accordi internazionali assunti dall'Italia, al-

l'assistenza, alla guida ed al controllo di tutti gli aerei che, comunque, interessano lo spazio aereo di competenza e responsabilità dell'Italia, siano essi aerei civili o militari, nazionali o stranieri in qualsiasi fase del volo: in rotta, in avvicinamento all'aeroporto, in atterraggio o in decollo, in una progressione ascendente o discendente. I controllori del traffico, in continuo collegamento radiotelefonico con i piloti, sono la garanzia di una navigazione sicura, ordinata e spedita.

Un cenno all'organizzazione:

torri di controllo di aerodromo;

controlli di avvicinamento;

controlli di aerovia;

centri di controllo regionale di: Roma, Milano e Brindisi.

A questi enti di controllo si aggiungono i centri di informazione volo, che estendono la loro attività a quasi tutta l'area del Mediterraneo.

Completano l'organizzazione:

una rete di radioaiuti alla navigazione, quale ausilio al pilota per la verifica della rotta;

una rete di ripetitori VHF ed UHF, indispensabile supporto per assicurare le comunicazioni terra-bordo-terra.

Il profilo della preparazione del personale controllore si estrinseca attraverso i corsi di preparazione, di qualificazione, di specializzazione che si concludono con l'acquisizione di specifiche abilitazioni, condizione indispensabile per poter esercitare le mansioni di controllore, come stabilito dalla attuale legislazione.

Il clima di forzata urgenza ed ansietà in cui, per sua stessa natura, si svolge il lavoro — aerei sempre più veloci e sempre più numerosi — genera in chi opera emozioni ripetute e continue; sono reazioni di particolare intensità nel senso del turbamento, che si riflettono sul comportamento motorio e si accompagnano a fenomeni quali: il pallore, il cardiopalma e l'alterazione della pressione arteriosa.

Si aggiunga, inoltre, l'attenzione concentrata per lunghi periodi di tempo in uno stato di ansia unito alle frustrazioni ed ai conflitti interiori che scaturiscono dal senso di responsabilità dell'operatore.

Non c'è dubbio nell'affermare che questa attività, così faticosa e logorante, impegnando al massimo le qualità psico-fisiche di chi la esercita, esige da questi la migliore produzione di lavoro insieme con un elevato indice di resistenza.

Il dispendio di energie richiesto al personale è tale da lasciare traccia palese sull'organismo, anche dopo periodi di attività relativamente brevi.

Approfonditi studi, condotti anche recentemente, hanno accertato come tale lavoro determini l'insorgere di disturbi fisici che possono acquisire il carattere di vere e proprie malattie professionali quali ad esempio: sinusite, artrosi diffusa, artrosi cervicale, ulcera, gastrite, ipertensione e tutta una serie di disturbi del sistema nervoso che possono costringere il controllore ad abbandonare la propria attività.

In questo caso al danno fisico, non valutabile, si aggiunge il danno economico.

Infatti, la corresponsione dell'indennità speciale è strettamente legata a determinati requisiti fisici, accertati dalle periodiche visite mediche di controllo a cui è tenuto il controllore per regolamento.

L'indennità speciale che il personale abilitato percepisce, riflette la delicata funzione che esercita ed il rischio ad essa connesso.

In considerazione di quanto esposto e, soprattutto, per le conseguenze a cui il fisico è soggetto con l'esercizio della professione, si chiede che la menzionata « indennità speciale » sia pensionabile.

Su questo personale grava oltre che la responsabilità disciplinare anche quella penale ed in qualche caso quella civile, per non citare quella morale di cui deve render conto alla propria coscienza.

Il presente provvedimento, che gli interessati auspicano ed attendono da lustri, si configura — per altro — a norme in vigore previste per il personale navigante.

Infine, si ritiene opportuno evidenziare che le disposizioni transitorie, inserite nel presente provvedimento, rappresentano il giusto riconoscimento al lodevole servizio prestato dai pionieri di queste attività.

Essi, con la loro tenace applicazione quotidiana, fin dal lontano 1949, hanno contribuito in maniera determinante alla realizzazione delle due attuali complesse organizzazioni relative al:

- servizio del traffico aereo; e
- servizio della difesa aerea.

Nella sua prima applicazione, e ancora per un certo numero di anni, dal presente provvedimento non deriverà alcun onere in quanto i benefici da essere dati diverranno operanti quando gli interessati, che non sono prossimi al collocamento in congedo, andranno in pensione.

Onorevoli colleghi! Sottopongo la presente proposta di legge al vostro esame ed al vostro giudizio, chiedendone l'approvazione.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

L'indennità speciale spettante, ai sensi degli articoli 2 e 3 della legge 1° luglio 1966, n. 537, e successive modificazioni, al personale dell'aeronautica in possesso di apposita abilitazione e addetto alle operazioni di controllo dello spazio aereo è pensionabile.

ART. 2.

L'aliquota pensionabile è stabilita nella misura di tanti venticinquesimi dei 9/10 dell'indennità speciale goduta dal personale nei vari gradi di abilitazione, calcolata anno per anno, per quanti sono gli anni di effettivo servizio con percezione dell'indennità, con un massimo di 18/25.

ART. 3.

Il calcolo dell'aliquota pensionabile dell'indennità speciale verrà effettuato, separatamente per ciascun periodo di impiego nei vari gradi di abilitazione, tenendo conto della durata di ciascuno di tali periodi e sulla base delle corrispondenti indennità.

Per periodi di servizio superiori al massimo pensionabile, sarà tenuto conto delle misure più favorevoli percepite nel tempo dagli interessati.

ART. 4.

Le norme previste dai precedenti articoli 2 e 3 sono estese al personale dell'esercito e della marina di cui al secondo comma dell'articolo 10 della legge 27 maggio 1970, n. 365.

DISPOSIZIONI TRANSITORIE

ART. 5.

Per il personale di cui all'articolo 1, in servizio alla data del 1° gennaio 1971, ai fini della determinazione della anzianità dovrà essere preso in considerazione l'intero periodo di impiego nelle operazioni di controllo dello spazio aereo anche se anteriore alla data di

entrata in vigore della presente legge e se esercitato senza la percezione dell'indennità speciale.

La decorrenza dell'anzianità non potrà essere anteriore al 1° gennaio 1949.

ART. 6.

Per i periodi di impiego di cui all'articolo 5, anteriori al 1° luglio 1970, il calcolo della aliquota pensionabile verrà effettuato sulla base delle corrispondenti indennità connesse al grado di abilitazione, stabilite dall'articolo 2 della legge 1° luglio 1966, n. 537.

Per periodi successivi al 1° luglio 1970, il calcolo verrà effettuato sulla base delle corrispondenti indennità connesse al grado di abilitazione, stabilite dal primo e dal terzo comma dell'articolo 10 della legge 27 maggio 1970, n. 365.