

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 5003

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**RIDI, ANGELINI GIORDANO, FAGNI, CANNELONGA,  
MANGIAPANE, CIOCCI LORENZO**

*Presentata il 26 luglio 1990*

**Modifiche alla legge 23 settembre 1980, n. 591,  
concernente gli ispettori di volo con contratto a termine**

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il traffico aereo ha registrato in questi ultimissimi anni uno sviluppo rilevante sia in termini di persone e merci trasportate, sia di aeromobili impiegati.

Il fatto che tutto ciò sia avvenuto ben al di là di ogni più ottimistica previsione non poteva non suscitare nuovi e più complessi problemi.

Le questioni connesse alla sicurezza del volo, le innumerevoli sollecitazioni passate e presenti di misure volte ad innalzare la cosiddetta « soglia di sicurezza », si sono fatte pressanti. Ne sono testimonianza i ripetuti segnali delle maggiori associazioni sindacali dei piloti, le ammissioni degli stessi organi responsabili dello Stato, le innumerevoli proposte di legge sulla sicurezza del volo di iniziativa parlamentare presentate nella X legislatura.

La Commissione trasporti della Camera e l'VIII Commissione del Senato stanno svolgendo da oltre un anno un'indagine conoscitiva sui problemi della sicurezza del volo; il Ministro dei trasporti ha annunciato recentemente alle organizzazioni sindacali del settore, la decisione di trasmettere entro settembre al Consiglio dei ministri una proposta di riforma complessiva di tutto il comparto dei trasporti, nella quale verrà proposto un nuovo modello di governo e di controllo del trasporto aereo nazionale.

Ciò è riprova del fatto che i livelli di sicurezza nel trasporto aereo nel nostro Paese sono ben lungi dall'essere « assoluti », come da qualche autorevole fonte è stato di recente incautamente affermato.

L'opportunità, quindi, di interventi urgenti, seppure parziali è pienamente giustificata. E non tanto per corrispondere

in qualche modo alle forti reazioni emotive dell'opinione pubblica, ma piuttosto per riempire vuoti vistosi, forti ritardi nella innovazione e nell'adeguamento delle normative a fronte di esigenze nuove che maturano con l'impetuoso sviluppo del trasporto aereo.

Ci pare altresì opportuno richiamare la riflessione dei colleghi sul fatto che la definizione di un provvedimento di riforma complessiva di tutto il comparto, come annunciato dal Ministro, per ridisegnare con esso anche il sistema preposto al governo e al controllo del trasporto aereo nazionale, pur auspicabile, è da considerare un obiettivo cui tendere, un punto di arrivo, da non potersi affidare ad un unico provvedimento legislativo.

L'obiettivo complessità della materia da affrontare comporta, realisticamente, tempi tutt'altro che brevi e nelle more dei quali i rischi di provvedimenti amministrativi estemporanei e pasticciati (già *in itinere*) finirebbero per divenire inevitabili.

La pluralità dei soggetti, l'articolazione di competenze e responsabilità specifiche, da mantenere e salvaguardare in molti casi, anche se da ricondurre ad una eventuale nuova struttura *ad hoc* e a una architettura diversa di sistema, non escludono affatto, ma anzi postulano, la necessità e l'opportunità di provvedimenti mirati, attraverso i quali, per quanto possibile innovando ed adeguando le normative vigenti, dare positiva risposta ai più urgenti problemi aperti in un'ottica certamente non divaricante e di assoluta coerenza con le finalità e l'obiettivo verso il quale si vuol tendere.

A questa logica realistica di risposte positive, seppure parziali, ai problemi urgenti come l'arresto del degrado nella sicurezza del volo, si ispira la proposta di legge al vostro esame.

Sono note infatti le carenze del servizio di navigazione aerea di Civilavia.

La legge 23 settembre 1980, n. 591 fissa in 20 unità l'organico degli ispettori di volo.

Venti piloti professionisti, recita l'articolo 1 della legge 23 settembre 1980, n. 591, con « attività effettiva minima di almeno 6.000 ore di volo, di cui almeno 300 nell'ultimo triennio ».

Al servizio di navigazione aerea sono attribuite dall'articolo 3 della legge n. 591 del 1980 complesse e delicate mansioni che è opportuno richiamare alla riflessione dei colleghi:

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, controlli 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.

Ebbene: per far fronte a tali incombenze il servizio della navigazione aerea, attualmente, ha in servizio meno di una decina di ispettori.

La ragionevole spiegazione di tale gravissimo vuoto prodottosi in uno dei centri nevralgici a cui sono affidate responsabilità per la sicurezza del volo, è offerta dalla lettura dell'articolo 2 della legge 23 settembre 1980, n. 591. Recita infatti l'articolo 2: « Ai piloti assunti secondo quanto previsto dal precedente articolo verrà corrisposta la renumerazione di lire 900.000 mensili, oltre ad una indennità mensile di lire 500.000 ».

Un pilota con le caratteristiche richieste per poter essere assunto come ispettore, può essere abilitato alla conduzione di un « Jumbo » con stipendio lordo di 8 milioni mensili ....

Onorevoli Colleghi, la proposta di legge al vostro esame si prefigge di correggere taluni vistosi anacronismi.

All'articolo 1 si propone di elevare ad almeno 30 unità l'organico degli ispettori di volo.

Una tale misura pur rimanendo al di sotto delle dotazioni organiche previste in altri Paesi europei (la Svizzera dispone di 52 ispettori), rappresenta la soglia minima per garantire un efficiente servizio.

Si propone altresì di estendere da 1 a 3 anni, con possibilità di rinnovo per almeno due volte, la durata del contratto a tempo determinato per gli assunti nell'incarico di ispettore di volo.

All'articolo 2 si propone di elevare almeno a 120 milioni lordi annui il compenso da corrispondere agli ispettori. E ciò in considerazione del fatto che un compenso di poco superiore a quello percepito da un pilota cui si richiedono requisiti di elevato profilo come quelli indicati dall'articolo 1 della legge 23 settembre 1980, n. 591, costituisce adeguato incentivo da offrire per acquisire sul mercato le necessarie professionalità per l'assolvimento di mansioni di elevata responsabilità.

Un ulteriore decisivo incentivo, tale da non comportare oneri eccessivi a carico dello Stato, è quello proposto della introduzione dell'istituto dell'aspettativa, per dar luogo all'eventuale rientro nelle compagnie di provenienza dei piloti dopo il periodo trascorso nella funzione di ispettori di volo.

Ciò porrebbe i piloti nella condizione di poter optare con maggiore interesse per la funzione di ispettore e offrirebbe agli organi competenti i presupposti ottimali per una selezione delle professionalità e delle competenze.

All'articolo 3 si propone, conseguentemente, l'innalzamento delle coperture per i maggiori oneri da imputare ai medesimi capitoli di cui alla legge 23 settembre 1980, n. 591.

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

1. Il primo comma dell'articolo 1 della legge 23 settembre 1980, n. 591, è sostituito dal seguente:

« 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, il Ministro dei trasporti è autorizzato ad assumere, in via transitoria, per le esigenze del servizio della navigazione aerea, trenta piloti professionisti con contratto a termine triennale rinnovabile per non più di due volte ».

## ART. 2.

1. L'articolo 2 della legge 23 settembre 1980, n. 591, è sostituito dal seguente:

« ART. 2. — 1. Ai piloti assunti secondo quanto previsto dall'articolo 1 verrà corrisposto un compenso annuo lordo di lire 120 milioni.

2. I piloti di cui al comma 1 che siano in servizio presso compagnie aeree, sono posti in posizione di aspettativa dalle compagnie di provenienza. I relativi oneri previdenziali, sia quelli a carico delle compagnie, sia quelli a carico degli interessati, sono assunti dalla Direzione generale dell'aviazione civile ».

## ART. 3.

1. Alla copertura dell'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato per l'anno 1990 in lire 4 miliardi, per l'anno 1991 in lire 8 miliardi, e per

l'anno 1992 in lire 8 miliardi, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1990-1992, al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1990, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento « Riforma della dirigenza ».