

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

N. 1435

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro della difesa

(MARTINO)

di concerto col Ministro dell'economia e delle finanze

(TREMONTI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 23 MAGGIO 2002

—————

Disposizioni per disincentivare l'esodo del personale militare
addetto al controllo del traffico aereo

—————

INDICE

Relazione	<i>Pag.</i>	3
Analisi tecnico-normativa	»	5
Analisi di impatto della regolamentazione (AIR)	»	8
Relazione tecnica	»	10
Disegno di legge	»	17

ONOREVOLI SENATORI. - Il controllo militare dello spazio aereo assume una valenza fondamentale ai fini della sicurezza nazionale: infatti, oltre a regolare l'attività di volo degli aeromobili militari e di parte di quelli civili (negli aeroporti militari aperti al traffico civile e negli spazi aerei di interesse generale, in Patria e all'estero), il controllore di volo militare concorre alla guida degli interventi a carattere militare contro vettori potenzialmente pericolosi per la sicurezza del volo e degli obiettivi al suolo.

A fronte di tali essenziali compiti, resi ancor più rilevanti dall'attuale momento di crisi internazionale - che richiederebbe un rafforzamento in termini assoluti delle predisposizioni di sicurezza, con particolare riguardo alla componente finalizzata alla difesa nazionale - le Forze armate continuano a registrare un consistente esodo dei controllori di volo del traffico aereo (CTA). Questi ultimi, infatti, dietro la spinta delle migliori condizioni economiche offerte, sono indotti a transitare presso l'Ente nazionale di assistenza al volo (ENAV), lasciando l'amministrazione proprio nel momento in cui hanno raggiunto il massimo della loro efficienza operativa.

Nell'anno 2001, su una forza complessiva di 460 unità, 101 controllori sono stati collocati in congedo su domanda ed altri 51 hanno chiesto di sospendere gli effetti della propria domanda di congedo.

La forte riduzione di consistenza del personale militare adibito al controllo del traffico aereo determina, per le ragioni illustrate, un impatto negativo particolarmente grave sulla sicurezza dello spazio aereo. L'esodo, inoltre, comporta una consistente perdita economica per l'amministrazione, che impegna notevoli risorse finanziarie nella forma-

zione del personale CTA: il percorso formativo di un controllore di volo costa in media all'amministrazione 22.000 euro, senza considerare i compensi al personale impiegato nella formazione, nè i costi di ammortamento delle sofisticate attrezzature impiegate.

È necessario quindi fronteggiare il fenomeno con adeguate misure di contenimento dell'esodo del personale CTA.

In proposito, i decreti legislativi 30 dicembre 1997, n. 490, e 12 maggio 1995, n. 196, consentono, rispettivamente per gli ufficiali ed i sottufficiali, di attuare ferme obbligatorie connesse alla frequenza del corso di qualificazione «controllo del traffico aereo» e dei successivi corsi di specializzazione, per un periodo complessivo di dieci anni.

In particolare, per quanto riguarda gli ufficiali, l'articolo 7, comma 8, del richiamato decreto legislativo n. 490 del 1997, e successive modificazioni, correla una prima ferma quinquennale al corso di qualificazione per il controllo del traffico aereo, mentre un'ulteriore ferma quinquennale deriva dalla frequenza dei successivi corsi di specializzazione per CTA, individuati come «corsi di elevato livello tecnico-professionale» dal decreto ministeriale attuativo del citato articolo 7, comma 8.

Per i sottufficiali, il dato normativo di fonte legislativa - articolo 11, comma 9, del citato decreto legislativo n. 196 del 1995 - che prevede ferme quinquennali correlate allo svolgimento di «corsi di particolare livello tecnico», ha trovato attuazione nell'articolo 16 del decreto ministeriale 5 novembre 1997. Tale disposizione prevede, infatti, che la partecipazione al corso di qualificazione «controllo del traffico aereo» ovvero a corsi di elevato livello tecnico di du-

rata non inferiore agli otto mesi (tra i quali rientrano i successivi corsi di specializzazione del personale CTA) comporta l'assoggettamento al vincolo delle ferie quinquennali di cui sopra.

Le misure sopra delineate non consentono, tuttavia, di risolvere il problema, considerato che i controllori terminerebbero le ferie obbligatorie mediamente intorno ai 32 anni, vale a dire in un'età in cui hanno raggiunto il massimo livello professionale e sono ancora molto richiesti sul mercato del lavoro.

Con il presente disegno di legge si intende contenere la propensione a lasciare anticipatamente l'amministrazione attraverso la previsione di ulteriori cinque ferie volontarie biennali cui sono correlati dei premi, in maniera da indurre il personale a permanere in servizio fino al quarantaduesimo anno di età.

Si potrebbe in tale modo incentivare la permanenza di controllori di elevata professionalità per almeno 20 anni, periodo che dovrebbe essere sufficiente per regolare con efficacia il settore.

L'iniziativa in esame non si pone in contrasto e non intende sostituire le misure consensuali adottate dall'Aeronautica militare con l'ENAV per razionalizzare il transito del personale militare secondo contingenti limitati e in un contesto che tenga conto delle rispettive esigenze.

In relazione ai singoli articoli si evidenzia che:

a) l'articolo 1 introduce per il personale CTA, che abbia terminato le ferie obbligatorie, la possibilità di contrarre cinque ulteriori ferie volontarie biennali alle quali sono connessi adeguati «premi» per un valore complessivo di circa 43.000 euro;

b) l'articolo 2, comma 1, riconosce al personale che sia già in possesso della qualifica di controllore del traffico aereo alla data di entrata in vigore della legge, la facoltà di accedere, entro il 42° anno di età, alle medesime ferie volontarie, semprechè sia in possesso dell'abilitazione di terzo grado ed abbia prestato servizio per almeno dieci anni;

c) l'articolo 2, comma 2, concerne l'ipotesi in cui il suddetto personale, già altamente qualificato, non abbia potuto contrarre tutte le ferie volontarie previste perchè, ad esempio, di età superiore ai trentadue anni alla data di entrata in vigore della legge: in tale caso viene riconosciuto agli interessati il diritto a percepire, al momento della cessazione dal servizio per raggiunti limiti di età, un premio pari alla differenza tra l'importo complessivo dei premi di cui al comma 2 dell'articolo 1 e quello dei premi percepiti;

d) l'articolo 3 quantifica gli oneri finanziari.

ANALISI TECNICO-NORMATIVA

1. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI IN SENSO STRETTO

a) Necessità dell'intervento normativo

L'adozione del presente intervento normativo si impone per contenere il consistente esodo dei controllori di volo appartenenti alle Forze armate, fenomeno che comporta effetti negativi rilevanti sulla sicurezza dello spazio aereo e su quella del traffico aereo civile e militare. La necessità dell'intervento è particolarmente avvertita nell'attuale momento di crisi internazionale.

b) Analisi del quadro normativo

Il quadro normativo concernente la materia delle ferme per i controllori di volo militare risulta dalle disposizioni di cui agli articoli 7, comma 8, del decreto legislativo 30 dicembre 1997, n. 490, e 11, comma 9, del decreto legislativo 12 maggio 1995, n. 196, che prevedono ferme obbligatorie quinquennali correlate alla frequenza dei relativi corsi di qualificazione e specializzazione.

c) Incidenza delle norme proposte sulle leggi e sui regolamenti vigenti

Le norme proposte non incidono su leggi e regolamenti vigenti, limitandosi ad affiancare all'attuale disciplina normativa delle ferme obbligatorie la facoltà di contrarre, in presenza di requisiti determinati, ferme volontarie biennali forfetariamente indennizzate.

d) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario

Considerata la materia oggetto del provvedimento (trattamento giuridico ed economico del personale militare), l'intervento non interferisce con l'ordinamento comunitario.

e) Analisi della compatibilità con le competenze delle regioni ordinarie ed a statuto speciale

Per lo stesso motivo di cui alla lettera *d*), non si ravvisano profili di incompatibilità con le competenze delle regioni ordinarie ed a statuto speciale.

f) Verifica della coerenza con le fonti legislative primarie che dispongono il trasferimento di funzioni alle regioni e agli enti locali

Ugualmente non si pone alcun problema di possibile interferenza con le fonti legislative che dispongono il trasferimento di funzioni alle regioni e agli enti locali.

g) Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione

Le disposizioni del disegno di legge non incidono su materie disciplinate da fonti regolamentari, nè possono costituire oggetto di atti normativi secondari.

2. ELEMENTI DI DRAFTING E LINGUAGGIO NORMATIVO

a) Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso

Le disposizioni del disegno di legge non introducono nuove definizioni normative.

b) Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni ed integrazioni subite dai medesimi

È stata verificata positivamente la correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel disegno di legge.

c) Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti

Le disposizioni del disegno di legge non introducono modificazioni alle disposizioni vigenti.

d) Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo

Dalle disposizioni del disegno di legge non conseguono effetti abrogativi impliciti.

3. ULTERIORI ELEMENTI

a) Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto

Non risultano attualmente pendenti giudizi di costituzionalità riguardanti disposizioni di contenuto analogo a quello previsto dal disegno di legge.

b) Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter

Non risultano allo stato progetti di legge su materia analoga all'esame del Parlamento.

ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (AIR)

Ambito dell'intervento: destinatari diretti e indiretti

Destinatari diretti degli incentivi previsti dal provvedimento sono i controllori di volo appartenenti all'Aeronautica militare che alternativamente:

- a) abbiano contratto, in correlazione ai corsi di formazione e specializzazione legati alla propria qualifica, ferme obbligatorie della durata complessiva di dieci anni;
- b) abbiano maturato dieci anni di servizio e siano in possesso dell'abilitazione di terzo grado.

Destinataria indiretta è l'amministrazione deputata ad assegnare i benefici economici riconosciuti dalla legge: in particolare, la Direzione generale per il personale militare del Ministero della difesa.

Obiettivi e risultati attesi

L'intervento si prefigge l'obiettivo di ridurre l'esodo dei controllori di volo militari del traffico aereo (CTA), in considerazione della tendenza di questa categoria di personale a transitare presso l'Ente nazionale di assistenza al volo (ENAV), a causa delle migliori condizioni economiche offerte.

I risultati attesi si traducono quindi in una riduzione della percentuale di domande di congedo sul totale del personale in servizio, percentuale che attualmente ammonta a circa il 25 per cento.

Può essere utile rilevare che l'analoga misura di disincentivo adottata nei confronti dei piloti militari con la legge 28 febbraio 2000, n. 42, ha certamente contribuito a contenere l'esodo in tale settore, atteso che nell'anno 2001 si è registrata una riduzione di oltre il 50 per cento delle domande di collocamento in congedo rispetto al 1999.

Componenti di impatto: costi e benefici dell'intervento

Nell'attuale situazione normativa (cosiddetta «opzione zero») i consistenti costi di formazione del personale militare addetto al controllo del traffico aereo sono per circa un quarto vanificati dall'esodo del personale che, raggiunto un alto livello di qualificazione, transita nel settore del traffico aereo civile.

Il contenimento dell'esodo consentirebbe di utilizzare le risorse impiegate nella formazione all'interno del sistema militare del controllo

del traffico aereo, con impatti positivi sulla sicurezza dello spazio aereo nazionale nella fondamentale dimensione di difesa dello Stato.

Tali benefici supererebbero notevolmente i costi correlati agli oneri finanziari del disegno di legge, stimati in circa 600.000 euro l'anno.

Aree di criticità

Le aree di criticità dell'intervento sono correlate alle politiche di reclutamento che saranno adottate dall'ENAV, a cui è strettamente correlato l'esodo dei CTA dalle Forze armate. Tali politiche, d'altra parte, potrebbero trovare una definizione concordata e razionale nell'ambito delle intese intercorrenti tra l'ENAV e l'Aeronautica militare.

Impatto amministrativo

Il disegno di legge non presenta particolari problemi di copertura amministrativa, atteso che le ferme volontarie riguarderebbero non più di un'ottantina di soggetti nei primi due anni, mentre la quantità di personale coinvolto si ridurrà in modo consistente negli anni successivi. Si ritiene pertanto che i correlati adempimenti amministrativi potranno essere svolti dalla Direzione generale del personale militare nell'attuale dotazione organica e configurazione organizzativa.

RELAZIONE TECNICA

Il presente disegno di legge reca norme volte a disincentivare l'esodo degli ufficiali e dei sottufficiali delle Forze armate controllori del traffico aereo che siano in possesso del massimo grado di abilitazione.

Il disegno di legge introduce per il personale in argomento la possibilità, al termine delle ferme obbligatorie pari a dieci anni e correlate alla frequenza dei corsi di formazione e specializzazione, o al termine di dieci anni di servizio per coloro che sono già in possesso del massimo grado di abilitazione, di contrarre a domanda ferme biennali rinnovabili per un massimo di quattro volte compensate con la corresponsione di un premio per ogni periodo di ferma volontaria. Questo è suddiviso per la prima ferma in due quote di pari importo erogate rispettivamente nel primo e nel secondo anno di rafferma, mentre è attribuito in un'unica soluzione all'atto della contrazione delle ferme successive.

Il valore dei premi previsti è il seguente:

- euro 10.329,14 per il primo biennio;
- euro 6.197,48 per il secondo biennio;
- euro 7.230,40 per il terzo biennio;
- euro 9.296,22 per il quarto biennio;
- euro 10.329,14 per il quinto biennio.

L'articolazione degli importi è stata così configurata per incentivare il personale a permanere in servizio al termine delle ferme obbligatorie.

Nella tabella 1 allegata è riportata la dimostrazione degli oneri calcolati, considerando per il triennio 2002-2004 il personale che è ammesso a contrarre le ferme volontarie perchè in possesso dei requisiti previsti dall'articolo 2, comma 1: aver maturato dieci anni di servizio, acquisito l'abilitazione di terzo grado e non superato il quarantaduesimo anno di età.

Pertanto, per il triennio 2002-2004 l'onere del provvedimento è stato calcolato in:

- euro 545.224 per l'anno 2002;
- euro 570.881 per l'anno 2003;
- euro 620.913 per l'anno 2004.

La tabella 2 indica gli oneri per il personale assoggettato alle ferme obbligatorie (articolo 1), che potrà accedere alle ferme volontarie a decorrere dal 2008, atteso che il sistema delle ferme obbligatorie nell'ordinamento formativo del personale CTA è operativo dal 1998.

La spesa risulta costante in quanto è legata al numero dei partecipanti ai corsi.

La tabella 3 dimostra lo sviluppo della spesa fino al 2015, anno in cui la norma non ha più oneri in relazione all'assunzione delle ferme volontarie per il personale di cui all'articolo 2, comma 1. Il numero iniziale di destinatari è via via decrescente, in quanto alcuni di essi superano nel frattempo il limite dei quarantadue anni di età e soltanto poche unità maturano nello stesso periodo i requisiti per contrarre gli ulteriori vincoli di servizio.

La tabella 4 indica gli oneri per il personale di cui all'articolo 2, comma 2, che, avendo compiuto il quarantaduesimo anno di età prima di poter contrarre tutte le ferme volontarie, potrà accedere al premio complessivo residuale al raggiungimento dei limiti di età per la cessazione dal servizio (60 anni). La disposizione comporterà oneri finanziari nel solo periodo 2021-2028, in quanto tutto il personale di cui all'articolo 2, comma 2, raggiungerà i suddetti limiti d'età in quel periodo. Le unità di personale sono state quantificate tenendo conto della prevedibile evoluzione dei ruoli.

La tabella 5 indica l'onere annuale complessivo in relazione a tutte le categorie di beneficiari.

TABELLA 1

PREMIO DI RAFFERMA PER CONTROLLORI DEL TRAFFICO AEREO
(Articolo 2, comma 1)

Anno	Unità	Premio	Onere annuo	Oneri ass.li e prev.li	Totale	Totale annuo
2002 ^(1a)	85	5.164,57	438.988,36	106.235,18	545.223,55	545.223,55
2003 ^(1b)	85	5.164,57	438.988,36	106.235,18	545.223,55	
2003 ^(1a)	4	5.164,57	20.658,28	4.999,30	25.657,58	570.881,13
2004 ⁽²⁾	74	6.197,48	458.613,73	110.984,52	569.598,25	
2004 ^(1b)	4	5.164,57	20.658,28	4.999,30	25.657,58	
2004 ^(1a)	4	5.164,57	20.658,28	4.999,30	25.657,58	620.913,41

^{1a} Prima ferma 1^a tranche.^{1b} Prima ferma 2^a tranche.² Seconda ferma.

TABELLA 2

PREMIO DI RAFFERMA PER CONTROLLORI DEL TRAFFICO AEREO
(Articolo 1)

Anno	Unità	Premio	Onere annuo	Oneri ass.li e prev.li	Totale	Totale annuo
2008 ^(1a)	25	5.164,57	129.114,22	31.245,64	160.359,87	160.359,87
2009 ^(1b)	25	5.164,57	129.114,22	31.245,64	160.359,87	
2009 ^(1a)	25	5.164,57	129.114,22	31.245,64	160.359,87	320.719,73
2010 ⁽²⁾	25	6.197,48	154.937,07	37.494,77	192.431,84	
2010 ^(1b)	25	5.164,57	129.114,22	31.245,64	160.359,87	
2010 ^(1a)	25	5.164,57	129.114,22	31.245,64	160.359,87	513.151,57
2011 ⁽²⁾	25	6.197,48	154.937,07	37.494,77	192.431,84	
2011 ^(1b)	25	5.164,57	129.114,22	31.245,64	160.359,87	
2011 ^(1a)	25	5.164,57	129.114,22	31.245,64	160.359,87	513.151,57

^{1a} Prima ferma 1^a tranche.

^{1b} Prima ferma 2^a tranche.

² Seconda ferma

TABELLA 3

PREMIO DI RAFFERMA PER CONTROLLORI DEL TRAFFICO AEREO
(Articolo 2, comma 1)

Anno	Unità	Premio	Onere annuo	Oneri ass.li e prev.li	Totale	Totale annuo
2002 ^(1a)	85	5.164,57	438.988,36	106.235,18	545.223,55	545.223,55
2003 ^(1b)	85	5.164,57	438.988,36	106.235,18	545.223,55	
2003 ^(1a)	4	5.164,57	20.658,28	4.999,30	25.657,58	570.881,13
2004 ⁽²⁾	74	6.197,48	458.613,73	110.984,52	569.598,25	
2004 ^(1b)	4	5.164,57	20.658,28	4.999,30	25.657,58	
2004 ^(1a)	4	5.164,57	20.658,28	4.999,30	25.657,58	620.913,41
2005 ⁽²⁾	4	6.197,48	24.789,93	5.999,16	30.789,09	
2005 ^(1b)	4	5.164,57	20.658,28	4.999,30	25.657,58	
2005 ^(1a)	4	5.164,57	20.658,28	4.999,30	25.657,58	82.104,25
2006 ⁽³⁾	60	7.230,40	433.823,80	104.985,36	538.809,15	
2006 ⁽²⁾	4	6.197,48	24.789,93	5.999,16	30.789,09	
2006 ^(1b)	4	5.164,57	20.658,28	4.999,30	25.657,58	
2006 ^(1a)	4	5.164,57	20.658,28	4.999,30	25.657,58	620.913,41
2007 ⁽³⁾	4	7.230,40	28.921,59	6.999,02	35.920,61	
2007 ⁽²⁾	4	6.197,48	24.789,93	5.999,16	30.789,09	
2007 ^(1b)	4	5.164,57	20.658,28	4.999,30	25.657,58	92.367,28
2008 ⁽⁴⁾	30	9.296,22	278.886,73	67.490,59	346.377,31	
2008 ⁽³⁾	4	7.230,40	28.921,59	6.999,02	35.920,61	
2008 ⁽²⁾	4	6.197,48	24.789,93	5.999,16	30.789,09	413.087,02
2009 ⁽⁴⁾	4	9.296,22	37.184,90	8.998,75	46.183,64	
2009 ⁽³⁾	4	7.230,40	28.921,59	6.999,02	35.920,61	82.104,25
2010 ⁽⁵⁾	5	10.329,14	51.645,69	12.498,26	64.143,95	
2010 ⁽⁴⁾	2	9.296,22	18.592,45	4.499,37	23.091,82	
2010 ⁽³⁾	2	7.230,40	14.460,79	3.499,51	17.960,31	105.196,07
2011 ⁽⁵⁾	2	10.329,14	20.658,28	4.999,30	25.657,58	
2011 ⁽⁴⁾	2	9.296,22	18.592,45	4.499,37	23.091,82	48.749,40
2012 ⁽⁵⁾	2	10.329,14	20.658,28	4.999,30	25.657,58	
2012 ⁽⁴⁾	2	9.296,22	18.592,45	4.499,37	23.091,82	48.749,40
2013 ⁽⁵⁾	2	10.329,14	20.658,28	4.999,30	25.657,58	25.657,58
2014 ⁽⁵⁾	2	10.329,14	20.658,28	4.999,30	25.657,58	25.657,58
2015	0	0	0	0	0	0

^(1a) Prima ferma 1ª tranche.

^(1b) Prima ferma 2ª tranche.

⁽²⁾ Seconda ferma.

⁽³⁾ Terza ferma.

⁽⁴⁾ Quarta ferma.

⁽⁵⁾ Quinta ferma.

TABELLA 4

PREMIO DI RAFFERMA PER CONTROLLORI DEL TRAFFICO AEREO
(Articolo 2, comma 2)

Anno	Unità	Premio	Onere annuo	Oneri ass.li e prev.li	Totale annuo
2021	2	33.053,00	66.106,00	15.997,65	82.103,65
2022	2	33.053,00	66.106,00	15.997,65	82.103,65
2023	3	26.855,00	80.565,00	19.496,73	100.061,73
2024	3	26.855,00	80.565,00	19.496,73	100.061,73
2025	4	19.625,00	78.500,00	18.997,00	97.497,00
2026	4	19.625,00	78.500,00	18.997,00	97.497,00
2027	8	10.329,00	82.632,00	19.996,94	102.628,94
2028	5	10.329,00	51.645,00	12.498,09	64.143,09

TABELLA 5

PREMIO DI RAFFERMA PER CONTROLLORI DEL TRAFFICO AEREO

(Articolo 2, comma 2)

Anno	Oneri articolo 1	Oneri articolo 2 comma 1	Oneri articolo 2 comma 2	Oneri totali
2002	0	545.223,55	0	545.223,55
2003	0	570.881,13	0	570.881,13
2004	0	620.913,41	0	620.913,41
2005	0	82.104,25	0	82.104,25
2006	0	620.913,41	0	620.913,41
2007	0	92.367,28	0	92.367,28
2008	160.359,87	413.087,02	0	573.446,89
2009	320.719,73	82.104,25	0	402.823,98
2010	513.151,57	105.196,07	0	618.347,64
2011	513.151,57	48.749,40	0	561.900,97
2012	513.151,57	48.749,40	0	561.900,97
2013	513.151,57	25.657,58	0	538.809,15
2014	513.151,57	25.657,58	0	538.809,15
2015	513.151,57	0	0	513.151,57
2016	513.151,57	0	0	513.151,57
2017	513.151,57	0	0	513.151,57
2018	513.151,57	0	0	513.151,57
2019	513.151,57	0	0	513.151,57
2020	513.151,57	0	0	513.151,57
2021	513.151,57	0	82.103,65	595.255,22
2022	513.151,57	0	82.103,65	595.255,22
2023	513.151,57	0	100.061,73	613.213,30
2024	513.151,57	0	100.061,73	613.213,30
2025	513.151,57	0	97.497,00	610.648,57
2026	513.151,57	0	97.497,00	610.648,57
2027	513.151,57	0	102.628,94	615.780,51
2028	513.151,57	0	64.143,09	577.294,66
2029	513.151,57	0	0	513.151,57

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Gli ufficiali ed i sottufficiali delle Forze armate in possesso dell'abilitazione di controllore del traffico aereo in corso di validità che abbiano contratto, in connessione alla frequenza di corsi di formazione e specializzazione legati alla propria qualifica, ferme obbligatorie per la complessiva durata di dieci anni, ai sensi dell'articolo 7, comma 8, del decreto legislativo 30 dicembre 1997, n. 490, e dell'articolo 11, comma 9, del decreto legislativo 12 maggio 1995, n. 196, al termine del periodo di ferma obbligatoria sono ammessi a contrarre una ferma volontaria di durata biennale, rinnovabile per non più di quattro volte.

2. Per ciascun periodo di ferma volontaria contratta è corrisposto un premio nei seguenti importi:

a) 10.329,14 euro per il primo biennio, da corrispondere per metà all'atto di assunzione della ferma e per metà dopo dodici mesi;

b) 6.197,48 euro per il secondo biennio, da corrispondere in unica soluzione;

c) 7.230,40 euro per il terzo biennio, da corrispondere in unica soluzione;

d) 9.296,22 euro per il quarto biennio, da corrispondere in unica soluzione;

e) 10.329,14 euro per il quinto biennio, da corrispondere in unica soluzione.

Art. 2.

1. Gli ufficiali ed i sottufficiali delle Forze armate, in possesso della qualifica di controllore del traffico aereo alla data di entrata in vigore della presente legge, sono ammessi a

contrarre, al compimento di dieci anni di servizio e dopo aver acquisito l'abilitazione di terzo grado, le ferme volontarie di cui all'articolo 1 entro il quarantaduesimo anno di età, con corresponsione dei relativi premi.

2. Agli ufficiali ed ai sottufficiali delle Forze armate di cui al comma 1 che, pur non avendo superato il quarantaduesimo anno di età alla data di entrata in vigore della presente legge, non abbiano potuto contrarre tutti i periodi di ferma volontaria, è corrisposto in unica soluzione, al raggiungimento dei limiti di età per la cessazione dal servizio previsti dagli articoli 2 e 7, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1997, n. 165, un premio pari alla differenza tra l'importo complessivo dei premi di cui all'articolo 1, comma 2, e quello dei premi percepiti.

Art. 3.

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, valutato in 545.224 euro per l'anno 2002, 570.881 euro per l'anno 2003 e 620.913 euro per l'anno 2004, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2002-2004, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2002, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

