SENATO DELLA REPUBBLICA

VIII LEGISLATURA

(N. 334)

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dell'Interno

(ROGNONI)

di concerto col Ministro della Difesa

(RUFFINI)

col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica

(ANDREATTA)

col Ministro del Tesoro

(PANDOLFI)

e col Ministro dei Trasporti

(PRETI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 13 OTTOBRE 1979

Norme sui servizi antincendi negli aeroporti e sui servizi di supporto tecnico del Corpo nazionale dei vigili del fuoco

ONOREVOLI SENATORI. — L'articolo 10 della legge 8 dicembre 1970, n. 996, che ha integrato l'articolo 1 della legge 13 maggio 1961, n. 469, ha espressamente stabilito che « il Ministero dell'interno provvede... con il proprio personale all'espletamento dei servizi antincendi negli aeroporti civili o aperti al traffico civile ».

L'organico del Corpo nazionale dei vigili del fuoco non venne tuttavia adeguato numericamente alle nuove onerose esigenze connesse allo svolgimento dei servizi di prevenzione antincendi negli aeroporti, cosicchè si sono venute a determinare e ad aggravare nel tempo situazioni di carenze che rischiano di paralizzare ampi settori della rete aeroportuale nazionale, potendosi ravvisare nella mancanza o inidoneità del servizio antincendi uno dei « motivi di sicurezza » per cui è prevista dall'articolo 806 del codice della navigazione la possibilità di vietare l'approdo degli aeromobili.

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1600) — 2-3-4

La già grave situazione è andata recentemente vieppiù peggiorando, dal momento che il nuovo e più ridotto orario di lavoro dei vigili del fuoco (40 ore settimanali: articolo 11, ultimo comma, della legge 8 dicembre 1970, n. 996) ha portato dal 1° luglio 1976 alla diminuzione del personale presente in servizio per ogni singolo turno, vanificando nel contempo il già inadeguato aumento dell'organico dei vigili stabilito con la legge 27 dicembre 1973, n. 850.

Tale vera e propria frattura esistente tra la ricordata previsione normativa, che attribuisce programmaticamente al Ministero dell'interno la responsabilità del servizio antincendi aeroportuale, e la dotazione di personale di fatto concessa finora al Corpo nazionale dei vigili del fuoco ha portato a talune soluzioni di compromesso, non perfettamente in linea con il disposto di legge, al fine di evitare estesi provvedimenti di chiusura di impianti aeroportuali.

In pratica accade che, attualmente, accanto ad aeroporti in cui vi è un servizio antincendi aeroportuale assicurato dal Ministero dell'interno — ed occorre qui ricordare che recenti sentenze della Corte di cassazione emesse nel giugno 1976 hanno affermato che il predetto servizio deve essere svolto a cura e spese dello Stato anche negli aeroporti concessi in gestione ad enti o società, quali quelli di Milano (Linate e Malpensa), Torino, Genova e Venezia — vi sono molti altri aeroporti in cui il servizio antincendi è assicurato dall'Aeronautica militare. Quest'ultima, come è noto, ha nel proprio organico nuclei adibiti al servizio antincendi aeroportuale destinati, ovviamente, a sopperire alle esigenze del traffico aereo militare; in tali aeroporti militari aperti al traffico aereo civile (Firenze, Pisa, Verona, Rimini, Brindisi, Cagliari, Catania, Bergamo, Roma-Urbe, Bari, Trapani, Treviso e Grosseto), l'Aeronautica militare ha acconsentito — al fine di evitare la chiusura degli impianti all'attività aerea civile e comunque per un limitato periodo di tempo — ad assicurare con il proprio personale il servizio di prevenzione antincendi anche per gli aeromobili civili.

È evidente che una siffatta anomala situazione, che non trova adeguato sostegno in disposizioni legislative, non può protrarsi a tempo indeterminato e richiede di essere al più presto normalizzata.

V'è poi da evidenziare che, oltre agli aeroporti in cui il servizio antincendi è espletato dal Ministero dell'interno ovvero, in via di surrogazione, dall'Aeronautica militare, vi sono molti aeroporti minori in cui non esiste un servizio antincendi assicurato dallo Stato.

Infine, altra anomalia che in un assetto razionale del servizio (negli aeroporti in cui questo è svolto a cura di organi statali) non trova alcuna valida giustificazione è quella della ripartizione degli oneri fra Ministero dell'interno e Ministero dei trasporti, il primo tenuto a fornire il personale e il secondo ad apprestare i mezzi e i materiali di cui il personale deve servirsi per l'assolvimento dei propri compiti. Anche sotto questo profilo sembra perciò opportuno ricorrere ad una esplicita previsione legislativa che unifichi nel Ministero dell'interno e, per esso, nel Corpo nazionale dei vigili del fuoco la responsabilità dell'organizzazione degli uomini e dei mezzi.

Pertanto, nell'intento sia di ovviare a tutti gli inconvenienti suaccennati, sia di assicurare un servizio antincendi soddisfacente in tutti gli aeroporti, è stato predisposto l'unito disegno di legge.

Con l'articolo 1 si è innanzi tutto stabilito quali sono gli aeroporti, sia civili sia militari aperti al traffico civile, per i quali lo Stato e, per esso, il Corpo nazionale dei vigili del fuoco si assume interamente l'onere del servizio (personale, mezzi e materiali antincendi). Si è ritenuto, a tal fine, di fissare in una tabella allegata al disegno di legge, compilata d'intesa fra le Amministrazioni dell'interno e dei trasporti (aviazione civile), l'elenco degli aeroporti nei quali il Corpo predetto è tenuto ad organizzare il servizio.

La necessità di fissare in una apposita tabella l'elenco degli aeroporti in cui si ritiene indispensabile la presenza di un servizio antincendi statale è scaturita dalla constatazione della continua proliferazione di aeroporti verificatasi negli ultimi anni per cui, accanto agli aeroporti di preminente interesse nazionale, è sorta tutta una serie di aerodromi minori (oltre 50) in cui il traf-

fico aereo non è, sotto l'aspetto quantitativo, di notevole rilievo e per i quali, quindi, apprestare un servizio ad opera del Corpo nazionale dei vigili del fuoco comporterebbe un costo eccessivo, certo non proporzionato alle effettive esigenze. Onde è parso più razionale e conveniente ricercare forme diverse che, sempre nel rispetto dell'esigenza primaria della sicurezza, consentano tuttavia una articolazione del servizio tale da non gravare in misura abnorme sull'erario.

A tal fine sono stati presi a base i dati dell'ultima rilevazione, che è quella afferente all'anno 1975, effettuata dall'Istituto centrale di statistica circa il traffico registrato nei singoli aeroporti italiani, e si è mutuato dalla legge 22 dicembre 1973, n. 825, concernente gli interventi finanziari da attuare negli aeroporti, il criterio per individuare quelli in cui assicurare la presenza del personale e dei mezzi del Corpo nazionale dei vigili del fuoco: gli aeroporti, cioè, in cui sia stato superato in un anno il traffico di 50.000 passeggeri.

Si è considerato che 50.000 passeggeri in un anno corrispondono a 4.166 al mese, pari a 138 passeggeri al giorno e cioè, in media, a 69 in arrivo e altrettanti in partenza, il che significa un movimento di aerei limitato, in media, ad uno o due al giorno. Non è parso quindi opportuno prevedere un servizio di vigili del fuoco anche negli aeroporti con traffico giornaliero ancora inferiore al limite predetto in quanto esso comporterebbe l'istituzione di appositi distaccamenti con uno spreco di uomini e di risorse del tutto sproporzionato rispetto alle esigenze, che potranno invece essere soddisfatte egualmente con un sistema organizzatorio di gran lunga più economico ad opera dei soggetti che gestiscono l'attività aerea.

In base ai suesposti criteri, sono stati individuati 25 aeroporti nei quali il traffico annuo è stato sinora superiore a 50.000 passeggeri. Ad essi sono stati aggiunti gli aeroporti delle isole di Lampedusa e Pantelleria nonchè quello di Lamezia Terme, istituito di recente e quindi non ancora oggetto di rilevazioni statistiche, ma destinato ad accogliere quanto prima traffico aereo intercontinentale.

I 28 aeroporti sono stati inclusi nella tabella *A*, che ha appunto il compito di definire in modo certo gli aeroporti per i quali è previsto il servizio del Corpo nazionale dei vigili del fuoco. Essi sono raggruppati in classi di importanza decrescente secondo la classificazione internazionale ICAO.

Nell'articolo 2 si è stabilito che, in tutti gli altri aeroporti non compresi nella tabella *A* il servizio antincendi deve essere assicurato, a proprie spese, dai titolari della licenza di cui all'articolo 788 del codice della navigazione i quali abbiano la sede operativa nell'aeroporto, o dagli enti pubblici o privati che abbiano in gestione l'aerostazione passeggeri o merci. A tal fine, i soggetti predetti sono tenuti ad utilizzare personale munito di apposita abilitazione rilasciata dall'Ispettorato regionale o interregionale dei vigili del fuoco competente per territorio nel numero minimo indicato dal Ministero dell'interno, che determina anche la dotazione dei mezzi da adibire al servizio: e ciò in conformità a quanto stabilito per gli stabilimenti industriali dall'articolo 2 della legge 13 maggio 1961, n. 469. La disposizione contempla esplicitamente che in caso di inadempienza devono essere adottati i provvedimenti intesi ad ottenere la sospensione dell'attività di volo.

L'articolo 3 del disegno di legge stabilisce che i locali e gli impianti fissi per i servizi antincendi negli aeroporti di cui alla tabella *A* sono apprestati dal Ministero dei trasporti o dai gestori, a seconda che trattisi di aeroporti statali o di aeroporti gestiti in regime di concessione e dati in uso gratuito al Ministero dell'interno, mentre le spese di manutenzione e di gestione dei locali e degli impianti predetti gravano, rispettivamente, sull'Amministrazione dei trasporti e sui gestori.

Particolarmente per quanto riguarda questi ultimi la precisazione è necessaria per ristabilire l'equilibrio rotto dalle summenzionate sentenze della Corte di cassazione, che hanno offerto lo spunto a talune delle società concessionarie per ritenersi non più vincolate agli impegni assunti con la convenzione stipulata a suo tempo con il Ministero della difesa (cui è subentrato poi quel-

lo dei trasporti) e per affermare che tutte le spese del servizio antincendi aeroportuale, e non soltanto quelle del personale, devono gravare sul Ministero dell'interno.

L'articolo 4 prevede l'integrazione degli organici del Corpo nazionale dei vigili del fuoco con 1.137 nuove unità.

Non occorre sottolineare l'importanza di tale disposizione, che costituisce uno dei punti fondamentali del disegno di legge e ne condiziona la funzionalità.

L'insufficienza dell'attuale organico del Corpo nazionale dei vigili del fuoco rispetto ai normali compiti di istituto è nota. Del resto sarebbe arduo sostenere che si possa continuare a far fronte alle crescenti esigenze dei normali servizi di istituto con soli 16.000 uomini in tutta Italia, nè si può pretendere che, con un tale organico, si provveda in modo appropriato e soddisfacente anche ai servizi antincendi negli aeroporti, senza mettere in crisi altri settori non meno importanti.

Finora alla situazione si è fatto fronte ricorrendo al deprecato sistema di tamponare le falle con accorgimenti vari, non sempre ortodossi: emblematico è, a tal riguardo, il caso degli aeroporti militari, cui sopra si è fatto cenno. Ma non sono soltanto gli aeroporti militari quelli in cui il servizio è forzatamente carente: negli stessi aeroporti civili, dove pur sono presenti i vigili del fuoco, la forza impiegata è quasi dappertutto nell'interno del limite di sicurezza imposto dalle convenzioni internazionali; e ciò non può non destare vive preoccupazioni per le situazioni delicate che possono venire a determinarsi anche sul piano dei rapporti internazionali, oltre che nei riflessi dei doveri di tutela della comunità nazionale e della pubblica incolumità.

È istruttivo al riguardo — e costituisce un monito che non può essere disatteso — quanto si legge nella sentenza emessa l'8 maggio 1973 dalla Corte di appello di Milano in una delle cause insorte tra Ministero dell'interno e società concessionarie aeroportuali e definite poi con le summenzionate pronunce della Cassazione: « La particolare attività e le particolari funzioni di ogni aeroporto, con i rischi di incendio sempre incombenti alle loro attrezzature e soprattutto ai velivoli che vi si trovano o che vi decollano o vi atterrano, postula la necessità imprescindibile, a tutela dell'incolumità delle persone e delle cose, che sussista in sito una assidua, adeguata ed efficiente organizzazione di prevenzione e di estinzione degli incendi, con personale ben preparato e allenato e sempre pronto all'immediato intervento.

Sono, codeste, nozioni di fatto che rientrano nella più comune ed elementare esperienza e conoscenza; tutta la materia, comunque, ha trovato una precisa e rigorosa disciplina nelle norme e nelle raccomandazioni dell'*International Civil Aviation Organization* (ICAO), alle quali si richiama anche la convenzione 7 maggio 1962. Sicchè non pare possa dubitarsi che un aeroporto non possa funzionare se un simile delicato servizio non sia convenientemente ed adeguatamente assicurato ».

Pertanto l'Amministrazione dell'interno ha compiuto, d'intesa con quella dei trasporti (aviazione civile), un esame approfondito delle esigenze dei singoli aeroporti, pervenendo alle seguenti conclusioni:

a) *Determinazione dei quantitativi di agenti estinguenti.*

Sulla base di considerazioni di carattere economico che non consentono, allo stato attuale, di affrontare concetti di sicurezza rispetto a condizioni limite ritenute assolutamente indispensabili, ci si è orientati sulle raccomandazioni internazionali, le quali indicano i quantitativi minimi di agenti estinguenti che devono essere disponibili in ciascun aeroporto a seconda della classe di appartenenza. Limitandosi quindi ad esigere come operative le quantità suggerite dalle predette raccomandazioni internazionali, si ha la seguente situazione:

Classe	Acqua lt.	Polvere Kg.
1ª	36.400	450
2ª	27.300	450
3ª	18.200	225
4ª	11.800	225
5ª	8.100	180

b) *Determinazione del numero e del tipo di automezzi estinguenti.*

La consistenza del parco mezzi attuale nonchè la notevole esperienza fatta con esso dal personale hanno sconsigliato, almeno per ora, qualunque discorso su eventuali cambiamenti che, tra l'altro, richiedono di per sè lunghi tempi di attuazione.

Si è pertanto ritenuta idonea, per quanto riguarda l'acqua, l'autoidroschiuma attualmente in dotazione nelle versioni da 3.000-4.000 litri, 7.000-7.500 litri e 9.000 litri, assumendo, anche per l'estinguente polvere, gli automezzi attuali come dato del problema. Considerando allora il parco mezzi esistente e coprendo i fabbisogni con il minor numero possibile di automezzi in relazione alle loro prestazioni si hanno le seguenti necessità minime:

Classe	N. autoidr.	N. mezzi polv.
1ª	5	1
2ª	4	1
3ª	3	1
4ª	2	1
5ª	2	1

Pertanto, in base al numero (28) degli aeroporti inclusi nella tabella *A*, alla loro classificazione e quindi ai relativi quantitativi minimi di estinguente operativo che deve trovarsi su ciascuno di essi, il fabbisogno minimo di automezzi dotati di estinguente è il seguente:

autoidroschiuma, n. 74;

automezzi a polvere o equivalente, n. 28.

c) *Determinazione del personale occorrente.*

Precedenti studi e l'esperienza in materia hanno portato a ritenere idoneo un equipaggio di quattro unità per l'autoidroschiuma e di due unità per l'automezzo a polvere, sempre riferendosi ovviamente alle attrezzature attualmente a disposizione.

Si è assunto allora tale risultato come dato di partenza che, applicato al prospetto precedente relativo ai mezzi necessari, fornisce il fabbisogno minimo di personale:

Classe	Personale
1ª	22+5=27
2ª	18+4=22
3ª	14+4=18
4ª	10+2=12
5ª	10+2=12

dove il secondo addendo rappresenta il capo distaccamento con gli eventuali capi nucleo necessari ed il centralinista.

L'organico così determinato rappresenta quindi il contingente minimo che deve essere sempre presente presso i relativi aeroporti. Considerando allora che per assicurare la continuità del servizio è necessario disporre di quattro turni e che per assicurare in ogni turno tale numero minimo è necessario aumentare, in base all'esperienza quotidiana, il numero stesso di un 20 per cento (per tener conto di malattie, licenze, eccetera), si ha come organico necessario il seguente:

Classe	Organico necessario	N. aeroporti	totale
1ª	130	2	260
2ª	106	3	318
3ª	86	6	516
4ª	58	10	580
5ª	58	7	406
		Totale generale	2.080

Pertanto, tenuto presente che il personale delle carriere dei capi reparto e capi squadra e della carriera dei vigili attualmente impiegato negli aeroporti ammonta a mille unità, occorre un'integrazione di tale personale per complessive 1.137 unità, ripartite come indicato nella tabella *B* allegata al disegno di legge.

In tal senso dispone appunto l'articolo 4 dello stesso.

Tale incremento comprende anche la necessaria componente direttiva e di concetto.

Questa, tenuto conto dell'importanza del servizio (28 sedi aeroportuali, centinaia di

mezzi, 2.080 uomini), nonchè dei materiali e soprattutto dell'entità della spesa annua che viene amministrata, è stata calcolata, ovviamente di stretta misura, in numero di 31 unità della carriera direttiva e di 26 unità della carriera di concetto.

Il computo del detto personale della carriera direttiva e di concetto è stato fatto tenendo conto che esso deve provvedere:

al centro, a tutto quanto attiene alla organizzazione in generale, allo studio della normativa nazionale, all'elaborazione di norme di prevenzione in materia aeroportuale, alla predisposizione della normativa internazionale sia in materia preventiva che sulle tecniche d'intervento, nonchè all'acquisto centralizzato del macchinario e del materiale tecnico;

in periferia, alle esigenze di collaborazione con l'ispettore regionale dei vigili del fuoco per quanto riguarda: organizzazione dei servizi in sede zonale, contatti con altri enti per quanto di competenza, gestione del macchinario, acquisto e gestione dei materiali e delle attrezzature, gestione delle infrastrutture, ricerca tecnologica del materiale di intervento anche sulla scorta di quanto viene realizzato all'estero, studio di nuove sedi aeroportuali e servizio ispettivo; ed altresì ad assicurare la presenza presso ciascun comando, nella cui provincia ricadono uno o più aeroporti, di un funzionario della carriera di concetto da utilizzare per il servizio, inteso questo sia come intervento vero e proprio che come funzionamento del distaccamento, nonchè per i contatti con altri enti locali interessati e con l'ispettore regionale.

La somma delle dette 57 unità della carriera direttiva e di concetto con quella delle 486 unità della carriera dei capi reparto, vice capi reparto e capi squadra e delle 594 unità della carriera di vigile fa pervenire i posti in aumento, come detto all'inizio, al totale complessivo di 1.137.

Giova qui far presente che l'aumento di organico del Corpo nazionale dei vigili del fuoco nella misura suindicata costituisce il minimo assoluto, non riducibile, del personale occorrente per garantire lo svolgimento del servizio. Ciò non implica soltanto la necessità che non sia apportata alcuna riduzione al contingente predetto, che — come è stato già sottolineato — è stato calcolato secondo rigidi criteri di economia, ma comporta altresì che, ove sopravvengano, dopo l'approvazione del disegno di legge, variazioni alla tabella *A*, tali da richiedere un potenziamento del nucleo di personale dei vigili del fuoco per mantenere le condizioni di sicurezza preesistenti, non sarà possibile prendere in considerazione, a tal fine, l'ipotesi del ricorso al personale impiegato nei normali servizi di istituto, che è già di per sè appena sufficiente.

L'esigenza dell'attuazione in tempi brevi dei concorsi per la copertura dei nuovi posti impone che alle relative procedure si possa dar corso a prescindere dall'autorizzazione della Presidenza del Consiglio - Ufficio del Ministro per la funzione pubblica.

In considerazione poi della specialità del servizio antincendi aeroportuale, che richiede una preparazione *ad hoc*, l'articolo 5 del disegno di legge prescrive per il personale da impiegare all'atto dell'entrata in vigore della presente legge la frequenza di un apposito corso di perfezionamento. Si prevede inoltre che la formazione professionale specifica del personale sarà successivamente conseguita con l'effettuazione di corsi formativi di base e con l'addestramento ordinario nell'ambito delle stesse sedi di servizio.

d) *Determinazione dei costi.*

È da premettere che il parco automezzi esistente, che unitamente ai materiali dovrà essere trasferito dal Ministero dei trasporti a quello dell'interno, dovrà essere in gran parte rinnovato sia perchè abbondantemente obsoleto, sia perchè in molti casi non copre nemmeno le caratteristiche minime richieste dalle raccomandazioni internazionali decorrenti dal 1° gennaio 1977.

Successivamente, considerando una vita media degli automezzi speciali in dotazione pari a dieci anni, ne consegue la necessità di un rinnovo pari al 10 per cento annuo.

Considerando allora la necessità di dotare gli aeroporti di una benchè minima scorta, nonchè l'assoluta necessità di disporre anche di mezzi diversi da quelli estinguenti (ad esempio: carro, tute, fotoelettriche, ecc.) e riferendosi ai prezzi attualmente in vigore, si giunge ad una necessità finanziaria annua così ripartita:

Per rinnovo e gestione automezzi	L.	3.780.000.000
Per acquisto e gestione materiale tecnico . .	»	945.000.000
Totale . . .	L.	4.725.000.000

di cui lire 1.500 milioni stornati dal relativo capitolo del Ministero dei trasporti; pertanto l'onere aggiuntivo assomma a lire 3.225 milioni.

Per il personale di cui all'articolo 4, data la progressione biennale stabilita dalla tabella *C*, occorrerà, per il 1979, la somma di lire 6.550 milioni e, per il 1980 ed anni successivi, la somma di lire 8.120 milioni.

Per il personale di cui all'articolo 8, data invece la progressione triennale stabilita dalla tabella *F*, occorrerà, per il 1979, la somma di lire 2.810 milioni, per il 1980 la somma di lire 5.565 milioni e, per il 1981 ed anni successivi, la somma di lire 8.320 milioni.

Con la norma di cui all'articolo 6 s'intende regolarizzare la situazione di fatto attualmente esistente negli aeroporti militari aperti al traffico civile e già sopra illustrati, disponendosi che negli aeroporti elencati nella tabella *D*, che sono nove, l'Aeronautica militare continui ad assicurare, in via transitoria, il servizio antincendi fino a quando non potrà subentrare il personale del Corpo nazionale dei vigili del fuoco da assumere ai sensi dell'articolo 4. Si tratta di nove aeroporti compresi fra quelli della tabella *A* e per i quali pertanto è previsto che il servizio antincendi debba essere assunto dai vigili del fuoco.

Per gli altri aeroporti nei quali è pure presente l'Aeronautica militare (Firenze, Grosseto e Roma-Urbe), trattandosi di aeroporti che hanno un traffico annuo inferiore a 50.000 passeggeri e per i quali non è pertanto previsto il servizio da parte dei vigili del fuoco, il servizio stesso dovrà essere rilevato dal titolare della licenza o dall'ente, secondo quanto disposto dall'articolo 2 del disegno di legge.

Con l'articolo 7 si dispone il trapasso, dal Ministero dei trasporti alla dotazione del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, dei materiali e dei mezzi antincendi attualmente dislocati negli aeroporti o che siano in corso di acquisto da parte del Ministero dei trasporti, con le modalità da concordarsi tra le due Amministrazioni.

Servizio di supporto tecnico

Come già detto, l'ordinamento attuale del Corpo nazionale dei vigili del fuoco è costituito esclusivamente dai ruoli tecnici, in quanto non può essere riconosciuto alcun compito di supporto tecnico al modesto ruolo di sedici unità complessive che dal 1941 ad oggi costituisce la carriera amministrativa, istituita inizialmente come carriera esecutiva e poi trasformata, con la legge 8 dicembre 1970, n. 996, in carriera di concetto (segretari dei servizi tecnici).

Il personale dei ruoli tecnici del Corpo nazionale dei vigili del fuoco ha finora assolto, in virtù delle specializzazioni di mestiere richieste all'atto della sua assunzione, sia compiti operativi concernenti l'attività di soccorso e di prevenzione, sia compiti inerenti al funzionamento, alla tenuta in efficienza del macchinario e dei materiali tecnici in dotazione, nonchè alla tenuta in efficienza delle strutture, degli impianti e delle attrezzature tecniche in genere.

Si avverte, pertanto, la precisa esigenza di dare al Corpo nazionale dei vigili del fuoco strutture organizzative meglio finalizzate per ottenere livelli di prestazioni più efficienti, e ciò può avvenire impiegando il personale degli attuali ruoli tecnici esclusivamente nei servizi di soccorso e di prevenzione ed in quelli più intimamente connessi.

Da queste fondamentali considerazioni è emersa l'indispensabilità di istituire appositi servizi per l'espletamento delle mansioni di « supporto tecnico », ai fini dell'assol-

vimento dei principali compiti tecnici, complementari dei servizi di soccorso, finora affidati ai vigili del fuoco.

Per motivi di carattere funzionale, tenuto conto dell'attuale dotazione di infrastrutture ripartite sul territorio nazionale, l'Amministrazione si è orientata altresì verso l'istituzione di officine, di laboratori, di magazzini presso gli organi centrali e periferici, alla cui definizione si prevede di provvedere con successivi decreti ministeriali.

Per provvedere alle esigenze del personale occorrente per i detti « servizi di supporto tecnico » viene prevista l'istituzione di un apposito ruolo.

Sono previste anche norme transitorie che contemplano il passaggio del personale degli attuali ruoli tecnici dei servizi antincendi nel detto nuovo ruolo.

A queste finalità rispondono appunto gli articoli dal 9 al 17 del disegno di legge.

La determinazione del contingente destinato a far parte del nuovo ruolo è stata effettuata sulla base di una analisi dettagliata delle effettive esigenze delle singole strutture del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, quali: il Servizio tecnico centrale, le Scuole centrali antincendi, il Centro studi ed esperienze, gli Ispettorati regionali ed interregionali, i Comandi provinciali e il Servizio aeroportuale.

Da tale analisi, riassunta nei quadri da I a IX, allegati alla presente relazione, si è pervenuti alla determinazione di detto contingente che, in sintesi, è riportata nelle tabelle *E* ed *F* allegate al disegno di legge.

In tali tabelle sono previste, per i ripetuti servizi di supporto tecnico: n. 70 unità della carriera di concetto, n. 310 unità della carriera esecutiva e n. 1.120 unità della carriera degli operai, ripartite nelle varie specializzazioni e qualificazioni, nonchè secondo la prevista scadenza triennale delle relative assunzioni.

Gli articoli 10, 11 e 12 intendono precisare come vengono ripartiti i posti per specializzazione o per mestiere a seconda delle esigenze dei vari organi centrali e periferici del Corpo e come vengono istituiti i laboratori, le officine e i magazzini alle dipendenze dei predetti organi.

Gli articoli 9, 13, 14 e 15 contengono norme transitorie intese a consentire, in sede di prima applicazione della legge, l'accesso al previsto nuovo ruolo da parte del personale della carriera di concetto amministrativa di cui alla tabella *A* allegata alla legge 27 dicembre 1973, n. 850, e del personale del Corpo nazionale dei vigili del fuoco.

L'articolo 17 riguarda il caso di appartenenti al Corpo infortunatisi in servizio.

L'articolo 18 precisa stato giuridico, doveri e trattamento economico del personale del nuovo ruolo. Esso dispone che a tale personale si applicano le medesime norme che regolano il rapporto di impiego dei dipendenti civili dello Stato; per essi non trovano applicazione le norme di cui agli articoli 11, 13, 14 e 15 della legge 27 dicembre 1973, n. 850 (che concernono, rispettivamente, il collocamento a riposo per limiti d'età, l'attribuzione della qualifica di ufficiale ed agente di polizia giudiziaria, le prestazioni di lavoro straordinario, la partecipazione gratuita alla mensa del Corpo), quelle di cui al decreto-legge 3 luglio 1976, n. 463 (concernenti le prestazioni di lavoro straordinario) e comunque tutte le disposizioni che riguardano il personale del Corpo nazionale dei vigili del fuoco che svolge servizi operativi.

Negli ultimi tre commi del medesimo articolo è anche previsto il verificarsi di particolari esigenze di servizio che potrebbero richiedere l'effettuazione, da parte del personale di supporto tecnico, di turni di lavoro diversi da quelli osservati dalla generalità del personale statale o prestazioni da rendere fuori dalle sedi normali di lavoro.

In caso di gravi calamità è previsto anche che al personale del supporto tecnico siano applicabili le disposizioni di cui all'articolo 5 del decreto-legge 3 luglio 1976, n. 463 (concernente la partecipazione alla mensa gratuita del Corpo nazionale dei vigili del fuoco).

L'articolo 19 stabilisce che i provvedimenti di competenza del Ministro dell'interno, previsti in vari articoli del presente disegno di legge, dovranno essere emanati

sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative in campo nazionale.

L'articolo 20, infine, indica la copertura finanziaria necessaria a fronteggiare l'onere derivante dall'attuazione del disegno di legge.

Oneri finanziari

Come si è sopra accennato, per l'anno finanziario 1979 è prevista una spesa di lire 4.725 milioni per gli automezzi e i materiali e di lire 6.550 milioni per l'aumento dell'organico del personale tecnico del Corpo nazionale dei vigili del fuoco di cui alla tabella *C* (867 posti) per i servizi antincendi aeroportuali, per un totale quindi di lire 11.275 milioni.

A questo importo bisogna aggiungere per l'anno finanziario 1979 la spesa prevista per il personale di supporto tecnico di cui alle tabelle *E* ed *F*, spesa che ammonta a lire 2.810 milioni.

Nel complesso, quindi, la spesa totale per l'anno finanziario 1979 ascende a lire 14.085 milioni.

Per l'anno finanziario 1980, data la progressione stabilita per l'assunzione del personale di cui alle tabelle rispettivamente *C* ed *F*, occorrerà la somma di lire 13.685 milioni. A questa dovrà aggiungersi la spesa per gli automezzi e i materiali di lire 4.725 milioni, con un totale complessivo di lire 18.410 milioni.

Infine, per l'anno finanziario 1981 e seguenti, in dipendenza del completamento dell'assunzione del personale di cui alla tabella *F*, occorrerà l'ulteriore somma di lire 2.775 milioni, con una previsione complessiva, per quanto concerne il personale, di lire 16.440 milioni. Alla detta somma dovrà aggiungersi la spesa per gli automezzi e i materiali di lire 4.725 milioni, con un totale complessivo di lire 21.165 milioni.

QUADRO I

SERVIZIO TECNICO CENTRALE, AEROPORTUALE, SANITARIO E GINNICO

Servizio di supporto tecnico	Statistica	Centro docum.	Ispett. proget.	Centro radio	Sanit.	Mag. gen.	Totale
Perito tecnico . .	5	3	4	6	—	—	18
Meccanografo . .	20	—	—	—	—	—	
Radioriparatore . .	—	—	—	14	—	—	
Infermiere	—	—	—	—	2	—	51
Cineoperatore . .	—	3	—	—	—	—	
Tipografo	—	10	—	—	—	—	
Fotografo	—	2	—	—	—	—	
Operaio comune . .	—	—	—	—	—	9	9

QUADRO II

SERVIZIO AEROPORTUALE

Servizio di supporto tecnico

COMANDI	Periti tecnici	Motoristi riparatori	Meccanici d'officina
Roma	1	4	2
Varese	—	1	—
Milano	1	4	2
Palermo	1	3	1
Catania	—	1	—
Genova	—	1	—
Napoli	—	1	—
Forlì	—	1	—
Torino	—	1	—
Venezia	—	1	—
Sassari	—	1	—
Bari	—	1	—
Bologna	—	1	—
Brindisi	—	1	—
Cagliari	1	2	1
Catanzaro	—	1	—
Pisa	—	1	—
Gorizia	—	1	—
Verona	—	1	—
Ancona	—	1	—
Trapani	—	1	—
Agrigento	—	1	—
Bergamo	—	1	—
Reggio Calabria	—	1	—
Taranto	—	1	—
Treviso	—	1	—
Totali	4	35	6

QUADRO III

SCUOLE CENTRALI ANTINCENDI

Servizio di supporto tecnico	Magaz.	Lab. psico tec.	Infer.	CNAS	Manut.	Officine	Totale
Perito tecnico	—	2	—	—	—	3	5
Coadiutore tecnico . . .	—	—	—	—	—	6	
Infermiere	—	—	6	—	—	—	13
Tecnico radiologia . . .	—	—	1	—	—	—	
Meccanico d'officina . .	—	—	—	1	—	6	
Motorista	—	—	—	—	—	6	
Elettrauto	—	—	—	—	—	2	
Carrozziere	—	—	—	—	—	3	
Muratore	—	—	—	—	6	—	
Falegname	—	—	—	—	6	—	69
Elettricista	—	—	—	—	8	—	
Idraulico termot. . . .	—	—	—	6	16	—	
Giardiniere	—	—	—	—	4	—	
Pittore	—	—	—	—	4	—	
Tappezziere	—	—	—	—	1	—	
Operaio qualificato (aiuto mecc., mot., carr., elettrauto, ecc.)	—	—	—	2	—	8	10
Operaio comune	16	—	—	—	4	4	24

QUADRO IV

CENTRO STUDI ED ESPERIENZE

Servizio di supporto tecnico	Chimica	Elettrotecnica	Idraulica	Macchina	Costruzione	Atomica	Totali
Perito tecnico	3	2	2	2	3	4	16
Preparatore	6	4	4	4	8	10	36
Operaio specializzato .	1	1	2	3	2	1	10
Operaio qualificato .	—	—	—	2	—	—	2
Operaio comune . . .	1	1	1	2	2	1	8

QUADRO V

ISPETTORATI REGIONALI O INTERREGIONALI

	Servizio di supporto tecnico		
	Perito tec.	Radio rip.	Meccan.
Lombardia	1	6	4
Veneto	2	8	4
Lazio	1	4	3
Sicilia	2	8	4
Piemonte	1	6	4
Toscana	1	6	4
Emilia	1	6	4
Campania	1	5	3
Puglie	1	5	4
Calabria	1	4	2
Abruzzi	1	4	3
Liguria	1	5	3
Sardegna	1	4	3
Marche	1	4	2
Umbria	—	—	2
TOTALI . . .	16	75	49

QUADRO VI

GRUPPO 1°

(Roma-Milano-Napoli)

Servizio di supporto tecnico	N° per Comando	N° per 3 Comandi
Perito tecnico	1	3
Coadiutore tecnico	2	6
Meccanico (motorista-riparatore)	2	6
Carrozziere (battil. e verniciatore)	2	6
Elettrauto	1	3
Meccanico d'officina	2	6
Operaio qualificato (aiuto mot., carrozziere d'off., ecc.)	3	9
Muratore	2	6
Idraulico-termotecnico	2	6
Elettricista	1	3
Falegname	1	3
Pittore	1	3
Operaio comune	8	24

Periti tecnici	3
Coadiutori tecnici	6
Operai specializzati	42
Operai qualificati	9
Operai comuni	24
TOTALE GENERALE	84

QUADRO VII

GRUPPO 2°

(Genova - Torino - Venezia - Palermo - Bologna - Firenze - Bari - Catania)

Servizio di supporto tecnico	N° per Comando	N° per 8 Comandi
Perito tecnico	1	8
Coadiutore tecnico	2	16
Meccanico (motorista-riparatore)	2	16 + 2
Carrozziere (battil. e verniciatore)	2	16 + 2
Elettrauto	1	8
Meccanico d'officina	2	16
Operaio qualificato (aiuto motorista, carroz. d'off., ecc.)	2	16
Muratore	2	16
Idraulico-termotecnico	2	16
Elettricista	1	8
Falegname	1	8
Pittore	1	8
Operaio comune	6	48

Periti tecnici	8
Coadiutori tecnici	16
Operai specializzati	116
Operai qualificati	16
Operai comuni	48
TOTALE GENERALE	204

QUADRO VIII

GRUPPO 3°

(Varese - Ancona - Trieste - Trapani - Reggio Calabria - Salerno - Sassari - Messina - Catanzaro - Cagliari - Livorno - Alessandria - Pisa - Siracusa - Padova - Taranto - Como - La Spezia - Verona)

Servizio di supporto tecnico	N° per Comando	N° per 19 Comandi
Coadiutore tecnico	1	19
Meccanico (motorista-riparatore)	1	19
Carrozziere (battil. e verniciatore)	1	19
Elettrauto	1	19
Meccanico d'officina	1	19
Operaio qualificato (aiuto motorista, carrozziere d'officina, ecc.)	1	19
Muratore	1	19
Idraulico-termotecnico	1	19
Elettricista	—	—
Falegname	—	—
Pittore	—	—
Operaio comune	4	76

Coadiutori tecnici	19
Operai specializzati	114
Operai qualificati	19
Operai comuni	76
TOTALE GENERALE	228

QUADRO IX

GRUPPO 4°

(Perugia - Forlì - Savona - Treviso - Agrigento - Vicenza - Belluno - Pesaro - Ravenna - Foggia - Udine - Caserta - Ferrara - Pavia - Gorizia - Chieti - Novara - Modena - Latina - Siena - Lucca - Brindisi - L'Aquila - Cosenza - Pescara - Frosinone - Lecce - Grosseto - Benevento - Vercelli - Ascoli Piceno - Arezzo - Macerata - Avellino - Nuoro - Cuneo - Pistoia - Caltanissetta - Sondrio - Bergamo - Imperia - Brescia - Terni - Enna - Potenza - Pordenone - Reggio Emilia - Viterbo - Parma - Ragusa - Campobasso - Massa Carrara - Matera - Teramo - Piacenza - Cremona - Isernia - Mantova - Rovigo - Asti - Oristano - Rieti - Aosta)

Servizio di supporto tecnico	N° per Comando	N° per 63 Comandi
Coadiutore tecnico	1	63
Meccanico (motorista-ripar.)	1	63
Carrozziere (battil. vernic.)	1	63
Elettrauto	—	—
Meccanico d'officina	—	—
Operaio qualificato (aiuto motorista, carrozziere d'off., ecc.)	1	63
Muratore	1	63
Idraulico-termotecnico	1	63
Elettricista	—	—
Falegname	—	—
Pittore	—	—
Operaio comune	3	189

Coadiutori tecnici	63
Operai specializzati	252
Operai qualificati	63
Operai comuni	189
TOTALE GENERALE	567

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Il Ministero dell'interno provvede con personale e con mezzi e materiali antincendi del Corpo nazionale dei vigili del fuoco all'espletamento del servizio antincendi per il traffico aereo civile negli aeroporti civili e militari, sia in gestione diretta dello Stato sia gestiti in concessione, che alla data di entrata in vigore della presente legge sono aperti al traffico aereo civile di linea o sui quali, comunque, si svolge attività aerea commerciale purchè, in ogni caso, sia stato superato in un anno il traffico di 50.000 passeggeri.

La disposizione di cui al primo comma si applica anche agli aeroporti di Lampedusa e Pantelleria indipendentemente dal traffico annuo di passeggeri.

Gli aeroporti di cui ai commi precedenti sono elencati nella allegata tabella *A* con l'indicazione della classe di appartenenza ai fini del servizio antincendi.

Le modificazioni che si rendesse necessario apportare alla tabella, relativamente alla classe di appartenenza degli aeroporti o all'inserimento nella stessa tabella di nuovi aeroporti, saranno disposte con apposita legge, che dovrà tra l'altro stabilire che le modificazioni stesse potranno divenire operanti alla data dell'effettiva disponibilità dei mezzi, dei materiali tecnici e delle infrastrutture necessarie nonchè del personale del Corpo, assunto ed addestrato.

Art. 2.

Negli aeroporti non compresi nella tabella *A* l'espletamento del servizio antincendi è assicurato, a proprie cure e spese, dai titolari della licenza di cui all'articolo 788 del codice della navigazione i quali abbiano la loro base operativa nell'aeroporto, o dagli enti pubblici o privati che abbiano in gestione l'aerostazione passeggeri o merci, con personale in possesso di apposita abilitazione, rilasciata dall'ispettore regionale o in-

terregionale dei vigili del fuoco previo accertamento della sussistenza di adeguati requisiti di idoneità e di capacità tecnica. Le modalità per il conseguimento dell'abilitazione sono stabilite con decreto del Ministro dell'interno. Le spese per l'addestramento del personale ai fini del conseguimento dell'abilitazione sono a carico dei titolari o degli enti sopra indicati.

Nel caso che su un medesimo aeroporto l'attività aerea sia gestita da più enti, questi dovranno consorziarsi ai fini dell'espletamento dei servizi antincendi.

Il Ministero dell'interno determina la dotazione minima di personale e la consistenza e le caratteristiche dei mezzi da adibire al servizio antincendio negli aeroporti di cui al primo comma.

La responsabilità della regolarità e dell'efficienza dei servizi antincendi nell'ambito dell'aeroporto compete al titolare della licenza o all'ente di cui al primo comma. Ove si riscontrino inadempienze alle determinazioni del Ministero dell'interno di cui al terzo comma, devono essere adottati i provvedimenti intesi ad ottenere la sospensione dell'attività di volo, fino a quando non siano state ripristinate le condizioni previste.

Nel caso che la prestazione del servizio venga effettuata in favore di terzi, a questi potrà essere richiesto un corrispettivo la cui tariffa è sottoposta all'approvazione del Ministero dei trasporti. Le prestazioni in favore degli aeromobili appartenenti allo Stato sono effettuate gratuitamente.

Art. 3.

Negli aeroporti di cui all'allegata tabella *A*, i locali e gli impianti fissi per i servizi antincendi, ivi comprese le autorimesse, le annesse officine e le attrezzature per l'addestramento specifico del personale, sono apprestati dal Ministero dei trasporti per gli aeroporti a gestione statale e dal gestore per gli aeroporti in concessione e dati in uso, a titolo gratuito, al Ministero dell'interno.

I progetti per la costruzione e la ristrutturazione dei locali e degli impianti di cui

al comma precedente sono redatti d'intesa con il Ministero dell'interno ai fini della migliore rispondenza alle esigenze dei servizi antincendi. Per gli aeroporti militari aperti al traffico civile sono redatti d'intesa anche con il Ministero della difesa.

La spesa per la manutenzione ordinaria e straordinaria, nonchè le spese per i servizi telefonici, per il condizionamento estivo ed invernale, per l'energia elettrica, acqua, gas, pulizia e quelle per l'arredamento dei locali di cui al primo comma sono a carico, rispettivamente, del Ministero dei trasporti negli aeroporti a gestione statale e del gestore negli aeroporti dati in concessione.

Art. 4.

Per far fronte alle particolari esigenze del servizio antincendi negli aeroporti di cui alla allegata tabella *A*, i ruoli organici del Corpo nazionale dei vigili del fuoco sono aumentati complessivamente di n. 1.137 unità, ripartite nelle varie carriere secondo la tabella *B* annessa alla presente legge.

Il contingente predetto sarà completato entro due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, secondo la progressione biennale prevista dall'allegata tabella *C*.

I concorsi per la copertura dei posti recati in aumento ai sensi del primo comma saranno banditi con decreto del Ministro dell'interno anche in deroga alla procedura stabilita dall'articolo 27 della legge 18 marzo 1968, n. 249.

Art. 5.

Nella prima applicazione della presente legge, allo scopo di poter disporre delle necessarie unità dotate di preparazione professionale specifica, il personale della carriera direttiva e di concetto e il personale della carriera dei capi reparto, capi squadra e vigili del fuoco da impiegare nei distaccamenti aeroportuali, deve frequentare, con le modalità che saranno da stabilire con decreto del Ministro dell'interno, un apposito corso di perfezionamento.

Successivamente la formazione professionale specifica del personale sarà conseguita con la programmazione e l'effettuazione dei corsi formativi di base e con l'addestramento ordinario quotidiano del personale stesso nell'ambito delle varie sedi di servizio.

Art. 6.

Fino a quando non sarà disponibile il primo contingente di vigili del fuoco di cui all'articolo 4 da assumersi entro il primo anno dall'entrata in vigore della presente legge, negli aeroporti militari di cui alla allegata tabella *D* il traffico aereo civile continuerà ad avvalersi dei servizi antincendi in atto, predisposti per le esigenze del traffico aereo militare, con le limitazioni derivanti dalla disponibilità e dalle caratteristiche dei mezzi antincendi, nonchè dal particolare tipo di addestramento del personale militare.

Il contingente di vigili del fuoco di cui al comma precedente sarà immesso in servizio con priorità negli aeroporti elencati nella tabella *D* secondo l'ordine che sarà indicato dal Ministero della difesa, sentito il Ministero dei trasporti, in modo che gli oneri relativi al servizio antincendi posti a carico dell'Amministrazione militare abbiano termine entro sei mesi dall'assunzione in servizio del predetto personale.

L'assunzione da parte del Ministero dell'interno del servizio aeroportuale antincendio di cui ai due commi precedenti rimane subordinata alla disponibilità dei mezzi e dei materiali tecnici nonchè dei locali e degli impianti necessari, ma dovrà comunque essere realizzata nell'arco di due anni dall'entrata in vigore della presente legge.

In via transitoria, negli aeroporti di Firenze-Peretola, Grosseto, Roma-Urbe, Taranto e Falconara, il servizio è svolto con personale dell'Amministrazione militare fino a quando l'onere del servizio stesso non sarà assunto dal titolare della licenza o dall'ente di cui al primo comma dell'articolo 2 e comunque non oltre dodici mesi dall'entrata in vigore della presente legge.

Art. 7.

Il Ministero dei trasporti provvederà a trasferire in proprietà al Ministero dell'interno i materiali ed i mezzi antincendi attualmente in dotazione agli aeroporti di cui alla tabella *A* o in corso d'acquisto, alla data di entrata in vigore della presente legge, da parte di esso Ministero dei trasporti.

Il trasferimento di cui al precedente comma avverrà secondo le modalità stabilite da apposita convenzione da stipularsi tra le Amministrazioni dell'interno e dei trasporti entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Art. 8.

Per sopperire alle esigenze degli organi centrali e periferici dei servizi antincendi, è istituito nell'ambito del Corpo nazionale dei vigili del fuoco un apposito ruolo destinato all'assolvimento delle attività tecniche sussidiarie e complementari al soccorso ed alla prevenzione.

Detto ruolo, ripartito per qualifica e specializzazione come dalla allegata tabella *E*, è costituito:

a) da 70 unità della carriera di concetto;

b) da 310 unità della carriera esecutiva;

c) da 1.120 unità della carriera degli operai.

Il contingente di personale di cui sopra sarà completato entro tre anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, secondo la progressione prevista dalla allegata tabella *F*.

I concorsi per la copertura dei relativi posti saranno banditi con decreto del Ministro dell'interno anche in deroga alla procedura stabilita dall'articolo 27 della legge 18 marzo 1968, n. 249.

Art. 9.

Gli impiegati del ruolo della carriera di concetto amministrativa di cui alla tabella *A* allegata alla legge 27 dicembre 1973, n. 850,

che alla data di entrata in vigore della presente legge risultino svolgere da oltre un quinquennio mansioni di carattere tecnico possono essere inquadrati, a domanda, nella corrispondente qualifica della carriera di concetto del ruolo di cui al precedente articolo 8 mantenendo l'anzianità di carriera e di qualifica posseduta.

La domanda deve essere presentata nel termine perentorio di trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

L'inquadramento è disposto su parere favorevole del consiglio d'amministrazione del Ministero dell'interno.

Art. 10.

Il personale della carriera di concetto e della carriera esecutiva da adibire al supporto tecnico svolge, in base alle istruzioni impartite dai tecnici della carriera direttiva del Corpo, le mansioni inerenti alla propria qualificazione ed al relativo livello professionale.

Art. 11.

Gli operai del ruolo di cui all'articolo 8 da adibire ai servizi di supporto tecnico del Corpo nazionale dei vigili del fuoco svolgono le mansioni inerenti alle qualifiche di mestiere che, fino all'attuazione del disposto dell'ultimo comma dell'articolo 2 della legge 13 maggio 1975, n. 157, saranno determinate con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro del tesoro.

Nell'ambito di ciascuna categoria del ruolo del personale operaio, la definizione delle specializzazioni e la ripartizione dei posti per qualifiche di mestiere verrà effettuata con il decreto di cui al primo comma.

Art. 12.

L'istituzione, la soppressione, la consistenza e l'organizzazione operativa dei laboratori, delle officine e dei magazzini alle di-

pendenze del Servizio tecnico centrale e del Servizio aeroportuale, delle Scuole centrali antincendi, del Centro studi ed esperienze, della Colonna mobile centrale, degli Ispettorati regionali ed interregionali e dei Comandi provinciali sono disposte con decreto del Ministro dell'interno.

Art. 13.

Nella prima applicazione della presente legge, fatte salve le riserve di posti di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, e dopo l'inquadramento di cui al precedente articolo 9, i due terzi dei rimanenti posti disponibili in ciascuno degli anni 1979 e 1980 nella qualifica intermedia della carriera di concetto di cui all'articolo 8 sono conferiti mediante concorso per esami riservato al personale del Corpo nazionale dei vigili del fuoco che abbia almeno sedici anni di anzianità di servizio e che sia in possesso di almeno uno dei seguenti requisiti:

1) diploma di maturità tecnica;

2) aver disimpegnato per almeno nove anni le mansioni proprie della carriera tecnica di concetto;

3) aver superato una prova teorico-pratica vertente sulle materie di formazione del personale destinato alla carriera di concetto.

Con decreto del Ministro dell'interno saranno stabilite la composizione della commissione tecnica di accertamento, le materie e le modalità di svolgimento delle prove di cui al punto 3) del comma precedente.

Art. 14.

Nella prima applicazione della presente legge, fatte salve le riserve di posti di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, e dopo l'inquadramento di cui al precedente articolo 9, i due terzi dei rimanenti posti disponibili in ciascuno degli anni 1979 e 1980 nella qualifica iniziale della carriera di concetto di cui all'articolo 8 sono conferiti mediante

concorso per esami riservato al personale del Corpo nazionale dei vigili del fuoco che abbia almeno cinque anni di anzianità di servizio e che sia in possesso di almeno uno dei seguenti requisiti:

1) diploma di maturità tecnica;

2) aver disimpegnato per almeno tre anni le mansioni proprie della carriera tecnica di concetto;

3) aver superato una prova teorico-pratica vertente sulle materie di formazione del personale destinato alla carriera di concetto.

Con decreto del Ministro dell'interno saranno stabilite la composizione della commissione tecnica di accertamento, le materie e le modalità di svolgimento delle prove di cui al punto 3) del comma precedente.

Art. 15.

Nella prima applicazione della presente legge, fatte salve le riserve di posti di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1077, i due terzi dei posti disponibili in ciascuno degli anni 1979 e 1980 nelle varie qualifiche del ruolo della carriera esecutiva di cui all'articolo 8 sono conferiti mediante concorso per titoli ai capi reparto, vice capi reparto e capi squadra del Corpo nazionale dei vigili del fuoco secondo la seguente corrispondenza di qualifiche:

capo reparto: coadiutore tecnico superiore;

vice capo reparto: coadiutore tecnico principale;

capo squadra: coadiutore tecnico.

Al concorso per la qualifica iniziale sono altresì ammessi i vigili del fuoco che abbiano una anzianità di almeno tre anni di effettivo servizio.

Le categorie dei titoli da valutarsi ai fini dei concorsi di cui sopra saranno stabilite con decreto del Ministro dell'interno.

Le modalità di ammissione ai concorsi e quelle relative allo svolgimento dei concorsi stessi saranno stabilite con decreto del Ministro dell'interno.

Art. 16.

I posti della carriera dei capi reparto e capi squadra e di quella dei vigili del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, che nel corso di ciascuno degli anni 1979 e 1980 si renderanno vacanti in attuazione delle disposizioni di cui agli articoli 13, 14 e 15 della presente legge, saranno coperti mediante pubblici concorsi da bandirsi, anche in deroga alla procedura stabilita dall'articolo 27 della legge 18 marzo 1968, n. 249, con decreto del Ministro dell'interno.

Art. 17.

Il trasferimento del personale di cui all'articolo 2 della legge 27 dicembre 1973, n. 850, potrà avvenire, con le stesse equiparazioni previste nel predetto articolo, anche nella corrispondente carriera del ruolo di supporto tecnico. Se al verificarsi della inabilità non vi saranno le necessarie vacanze, il trasferimento avverrà in soprannumero, restando fermo che le relative eccedenze saranno successivamente riassorbite.

Art. 18.

Lo stato giuridico, l'orario di lavoro ed il trattamento economico del personale dei ruoli di cui all'articolo 8 della presente legge sono regolati dalle vigenti disposizioni concernenti gli impiegati civili e gli operai dello Stato.

Al personale di cui al comma precedente non si applicano le norme di cui agli articoli 11, 13, 14 e 15 della legge 27 dicembre 1973, n. 850, quelle di cui al decreto-legge 3 luglio 1976, n. 463, convertito in legge 10 agosto 1976, n. 557, e, comunque, tutte le disposizioni legislative che si riferiscono al personale del Corpo nazionale dei vigili del fuoco in considerazione dei particolari compiti operativi che ad esso sono affidati.

Il Ministro dell'interno determina con proprio decreto l'articolazione dell'orario di lavoro per il personale adibito ai servizi di supporto tecnico.

I responsabili degli uffici centrali e periferici per far fronte a particolari esigenze

di servizio potranno disporre, per il predetto personale, turni di lavoro diversamente articolati, fermo restando il limite settimanale dell'orario di lavoro previsto dalle leggi vigenti.

Tale personale, inoltre, potrà essere impiegato per esigenze di servizio fuori dalle ordinarie sedi di lavoro qualora le verifiche, le revisioni e le riparazioni del macchinario, delle attrezzature, degli impianti e delle sedi di servizio richiedano che le prestazioni vengano rese sul posto.

Al personale adibito ai servizi di supporto tecnico del Corpo nazionale dei vigili del fuoco chiamato a prestare servizio in località colpita da grave calamità pubblica, dichiarata tale a norma della legge 8 dicembre 1970, n. 996, sono applicabili le disposizioni di cui all'articolo 5 del decreto-legge 3 luglio 1976, n. 463, convertito nella legge 10 agosto 1976, n. 557.

Art. 19.

I provvedimenti di cui agli articoli 5, 11, 12, 13, 14 e 15 saranno emanati sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative in campo nazionale.

Art. 20.

All'onere annuo derivante dall'attuazione della presente legge, valutato per gli anni 1979 e 1980, rispettivamente, in complessive lire 14.085 milioni e lire 18.410 milioni, di cui lire 4.725 milioni per le spese relative ai mezzi e materiali antincendi, per ciascuno degli anzidetti anni si provvede, quanto a lire 12.585 milioni per l'anno 1979 e quanto a lire 16.910 milioni per l'anno 1980, mediante riduzione del fondo speciale di cui al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per gli stessi anni finanziari e, quanto a lire 1.500 milioni per ciascuno degli anni 1979 e 1980, mediante riduzione del capitolo 2064 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti per i medesimi anni e dei corrispondenti capitoli per gli anni successivi.

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

TABELLA *A*

CLASSIFICAZIONE AEROPORTI NAZIONALI AI FINI DEL SERVIZIO ANTINCENDI

I Classe

1) Roma-Fiumicino
2) Milano-Malpensa (Varese)

II Classe

1) Milano-Linate
2) Roma-Ciampino
3) Palermo-Punta Raisi

III Classe

1) Catania
2) Genova
3) Napoli
4) Rimini
5) Torino
6) Venezia-Tessera

IV Classe

1) Alghero
2) Bari
3) Bologna
4) Brindisi
5) Cagliari
6) Lamezia Terme
7) Olbia
8) Pisa
9) Ronchi dei Legionari
10) Verona

V Classe

1) Crotone
2) Lampedusa
3) Orio al Serio
4) Pantelleria
5) Reggio Calabria
6) Trapani
7) Treviso

TABELLA *B*

CORPO NAZIONALE DEI VIGILI DEL FUOCO

(Variazioni in aumento alla tabella *A* della legge 27 dicembre 1973, n. 850)

a) CARRIERA DIRETTIVA

QUALIFICA	Parametro	Organico precedente	Aumento	Organico attuale
1) *Ruolo tecnico*:				
Ispettore capo aggiunto . .	530 487 455 426 387	65	8	73
Ispettore superiore	307	194	23	217
Ispettore	257 218			
Totale . . .		259	31	290

b) CARRIERA DI CONCETTO

QUALIFICA	Parametro	Organico precedente	Aumento	Organico attuale
1) *Ruolo tecnico*:				
Geometra e perito capo . .	370	25	3	28
Geometra e perito princ. .	302 260	113	11	124
Geometra e perito . . .	227 188 160	112	12	124
Totale . . .		250	26	276

(Segue TABELLA *B*)

c) CARRIERA DEI CAPI REPARTO E CAPI SQUADRA

QUALIFICA	Parametro	Organico precedente	Aumento	Organico attuale
Capo reparto	245	1.080	73	1.153
Vice capo reparto	218	2.880	194	3.074
Capo squadra	188 173 143	3.240	219	3.459
Totale . . .		7.200	486	7.686

d) CARRIERA DEI VIGILI

QUALIFICA	Parametro	Organico precedente	Aumento	Organico attuale
Vigile	165 140 120	8.800	594	9.394
Totale . . .		8.800	594	9.394

TABELLA *C*

CORPO NAZIONALE DEI VIGILI DEL FUOCO

(Pianta per l'attuazione dell'organico)

1) CARRIERA DIRETTIVA

QUALIFICA	Organico precedente	Organico 1979	Organico 1980
a) *Ruolo tecnico*:			
Ispettore capo aggiunto	65	73	73
Ispettore superiore . . . . . / Ispettore	194	217	217
Totale . . .	259	290	290

2) CARRIERA DI CONCETTO

a) *Ruolo tecnico*:			
Geometra e perito capo	25	28	28
Geometra e perito principale . . .	113	124	124
Geometra e perito	112	124	124
Totale . . .	250	276	276

3) CARRIERA DEI CAPI REPARTO E CAPI SQUADRA

Capo reparto	1.080	1.135	1.153
Vice capo reparto	2.880	3.026	3.074
Capo squadra	3.240	3.404	3.459
Totale . . .	7.200	7.565	7.686

4) CARRIERA DEI VIGILI

Vigile	8.800	9.245	9.394
Totale . . .	8.800	9.245	9.394

TABELLA *D*

AEROPORTI MILITARI APERTI AL TRAFFICO CIVILE

1) Brindisi

2) Cagliari-Elmas

3) Catania-Fontanarossa

4) Orio al Serio

5) Pisa

6) Rimini

7) Trapani

8) Treviso

9) Verona-Villafranca

TABELLA *E*

CORPO NAZIONALE DEI VIGILI DEL FUOCO

CARRIERE DEI SERVIZI DI SUPPORTO TECNICO

	Parametro	Organico
a) *Carriera di concetto*:		
Perito tecnico capo	370	7
Perito tecnico principale	302 260	31
Perito tecnico	227 188 160	32
Totale		70
b) *Carriera esecutiva*:		
Coadiutore tecnico superiore	245	25
Coadiutore tecnico principale	218 188	137
Coadiutore tecnico	168 143 128	148
Totale		310
c) *Carriera degli operai*:		
Operaio specializzato	190 165	640
Operaio qualificato	173 146 129	110
Operaio comune	153 133 115	370
Totale		1.120

TABELLA *F*

CORPO NAZIONALE DEI VIGILI DEL FUOCO

(Pianta per l'attuazione dell'organico)

CARRIERE DEI SERVIZI DI SUPPORTO TECNICO

	Organico 1979	Organico 1980	Organico 1981
a) *Carriera di concetto*:			
Perito tecnico capo	3	5	7
Perito tecnico principale . . .	11	21	31
Perito tecnico	12	22	32
Totale	26	48	70
b) *Carriera esecutiva*:			
Coadiutore tecnico superiore . .	9	17	25
Coadiutore tecnico principale .	46	91	137
Coadiutore tecnico	50	99	148
Totale	105	207	310
c) *Carriera degli operai*:			
Operaio specializzato	214	427	640
Operaio qualificato	37	74	110
Operaio comune	124	247	370
Totale	375	748	1.120