

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

#### S O M M A R I O

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	47
INTERROGAZIONI:	
Sulla pubblicità dei lavori .....	47
5-12207 Anzaldi: Misure da adottare in conseguenza ai disservizi generati dalla compagnia aerea Ryanair in seguito alla cancellazione di numerosi voli.	
5-12262 Culotta: Misure da adottare in conseguenza ai disservizi generati dalla compagnia aerea Ryanair in seguito alla cancellazione di numerosi voli .....	47
ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta) .....	49
5-12398 De Lorenzis: Rispetto della normativa vigente in ordine alle modalità di trasferimento del personale proveniente dal gruppo FS Spa nell'organico dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie .....	48
ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta) .....	51
AVVERTENZA .....	48

#### UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

*Giovedì 16 novembre 2017.*

L'ufficio di presidenza si è svolto dalle 11.15 alle 11.20.

#### INTERROGAZIONI

*Giovedì 16 novembre 2017. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.*

**La seduta comincia alle 12.30.**

#### Sulla pubblicità dei lavori.

Michele Pompeo META, *presidente*, comunica che è stata avanzata la richiesta

che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante l'impianto audiovisivo a circuito chiuso.

Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

**5-12207 Anzaldi: Misure da adottare in conseguenza ai disservizi generati dalla compagnia aerea Ryanair in seguito alla cancellazione di numerosi voli.**

**5-12262 Culotta: Misure da adottare in conseguenza ai disservizi generati dalla compagnia aerea Ryanair in seguito alla cancellazione di numerosi voli.**

Michele Pompeo META, *presidente*, avverte che le interrogazioni in titolo, vertendo sulla medesima materia, saranno svolte congiuntamente.

Michele ANZALDI (PD), in accordo con la presentatrice, dichiara di voler sottoscrivere l'interrogazione 5-12262 Culotta.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde alle interrogazioni in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Michele ANZALDI (PD), replicando, si ritiene parzialmente soddisfatto della risposta resa dal rappresentante del Governo.

Evidenzia il forte disagio subito dei cittadini per effetto della politica di cancellazione dei voli da parte della compagnia aerea, confermato dagli impressionanti numeri riportati nella risposta del sottosegretario.

Osserva che il volo rappresenta solo uno degli anelli della catena di un viaggio e che la sua cancellazione provoca un danno che non si limita alla perdita economica ma si riverbera su una complessa serie di elementi di contorno. Fa, inoltre, presente che la compagnia aerea Ryanair adotta un sistema di comunicazioni con l'utenza che risulta efficace solo fino all'acquisto del biglietto, ma che non lo è altrettanto qualora il cliente deve mettersi successivamente in contatto con la compagnia per motivi diversi e, in particolare, per manifestare il proprio disappunto.

Ricorda che lo stesso presidente dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (Enac), convocato in audizione sul tema oggetto dell'interrogazione, pur offrendo elementi di rassicurazione alla Commissione, ha comunque segnalato che fino a quel momento non era ancora riuscito ad incontrare l'amministratore delegato della compagnia.

Auspica, in conclusione, che il Governo continui a monitorare le scelte della compagnia Ryanair, anche alla luce delle re-

centi inchieste giornalistiche che hanno messo in luce alcuni aspetti a suo giudizio meritevoli di attenzione.

**5-12398 De Lorenzis: Rispetto della normativa vigente in ordine alle modalità di trasferimento del personale proveniente dal gruppo FS Spa nell'organico dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie.**

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Diego DE LORENZIS (M5S), replicando, prende atto con soddisfazione dell'articolata risposta del Governo che si riserva di approfondire.

Michele Pompeo META, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

**La seduta termina alle 12.55.**

#### AVVERTENZA

Il seguente punto all'ordine del giorno non è stato trattato:

#### INTERROGAZIONI

*5-12128 Lodolini: Stato di attuazione delle opere ferroviarie necessarie alla realizzazione del progetto Quadrilatero Marche.*

## ALLEGATO 1

**5-12207 Anzaldi: Misure da adottare in conseguenza ai disservizi generati dalla compagnia aerea Ryanair in seguito alla cancellazione di numerosi voli.**

**5-12262 Culotta: Misure da adottare in conseguenza ai disservizi generati dalla compagnia aerea Ryanair in seguito alla cancellazione di numerosi voli.**

**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Rispondo congiuntamente agli atti n. 5-12207 dell'Onorevole Anzaldi e n. 5-12262 dell'Onorevole Culotta in quanto vertono su analogo argomento.

In ordine alla problematica della cancellazione dei voli programmata da Ryanair a seguito delle note problematiche organizzative dovute alla fuoriuscita di un numero significativo di piloti e alla necessità di garantire i riposi contrattualmente previsti, preciso che a partire dal 10 settembre scorso fino alla fine del mese di ottobre e, successivamente, dal mese di novembre fino al termine della stagione invernale IATA 2017 /2018, il vettore Ryanair ha modificato l'operativo previsto, cancellando un rilevante numero di voli o riducendo le frequenze operate su alcuni aeroporti in tutta Europa.

Dette variazioni nel periodo settembre-ottobre 2017 hanno interessato circa 315.000 passeggeri in Europa; per le cancellazioni si tratta di 2100 voli su 103.000.

Successivamente, nel periodo novembre 2017 – marzo 2018 (variazioni annunciate il 27 settembre 2017) il numero dei passeggeri coinvolti sarà di circa 400.000; le modifiche (cancellazioni e cambio di schedato) riguarderanno 18.000 degli 800.000 voli.

Per il periodo da settembre fino al termine della stagione di traffico estiva 2017 (28 ottobre 2017) il vettore ha cancellato in Italia oltre 700 voli. Le cancellazioni interessano tutti gli aeroporti sui

quali il vettore opera (Ancona, Bari, Bergamo, Bologna, Brindisi, Catania, Lamezia, Milano Malpensa, Napoli, Palermo, Perugia, Roma Ciampino, Roma Fiumicino, Torino, Trapani, Treviso e Verona). Si tratta per la maggior parte di cancellazioni di frequenze di voli su aeroporti che normalmente sono serviti dalla stessa compagnia con più servizi giornalieri e per i quali il vettore aveva alla data della cancellazione un numero limitato di prenotazioni.

Su un totale di oltre 1.800 rotte operate in Europa, ammontano a 34 quelle completamente cancellate per la stagione invernale 2017/2018; undici di queste riguardano gli aeroporti italiani di Palermo, Pisa, Trapani e Treviso.

Sempre nella stagione invernale, alcuni voli subiranno delle modifiche di operativo, per cui verranno effettuati in giorni della settimana diversi da quelli nei quali inizialmente erano programmati.

Nel nostro Paese la problematica è stata ed è oggetto di particolare monitoraggio da parte dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), nella sua attività di vigilanza sul corretto operare dei vettori e di autorità nazionale incaricata della tutela dei diritti dei passeggeri del trasporto aereo ai sensi del regolamento europeo n. 261/2004.

In particolare, l'ENAC si è immediatamente attivato per ottenere da parte della omologa autorità aeronautica irlandese in-

formazioni riguardo alla situazione della compagnia Ryanair, con particolare riferimento al tema della fruizione di ferie e recuperi da parte degli equipaggi e del rispetto della normativa sui tempi di volo.

In aggiunta, già dagli scorsi mesi, ENAC ha implementato i contatti con la medesima autorità per attivare le modalità di *cooperative oversight* (supervisione congiunta) previste dalla normativa europea.

Dal punto di vista della tutela del passeggero, tenuto conto dell'elevato numero di passeggeri coinvolti, l'ENAC ha altresì immediatamente interloquito con Ryanair per ottenere assicurazioni riguardo al rispetto del citato Regolamento europeo sulla tutela dei diritti del passeggero in ordine alle procedure di rimborso, riprotezione e corresponsione della compensazione, ove dovuta. Ricordo che, in base a tale normativa, i passeggeri hanno diritto, in caso di cancellazione dei voli, alla riprotezione su voli alternativi, che deve essere assicurata dalla stessa compagnia o al rimborso del prezzo del biglietto. In caso di inadempienza da parte del vettore, le autorità nazionali competenti sono tenute ad applicare le sanzioni previste.

Il 19 ottobre scorso si è poi svolto presso ENAC un incontro con l'Amministratore Delegato di Ryanair che ha avuto all'ordine del giorno l'analisi delle cancellazioni operate dalla compagnia irlandese, il riscontro sul rispetto delle forme di

tutela dei passeggeri previste dal Regolamento suindicato e il piano di sviluppo della compagnia.

Dalle informazioni fornite dal vettore nel corso dell'incontro con i vertici ENAC, è emerso l'intendimento della compagnia, superata l'attuale congiuntura, di continuare a sviluppare il proprio traffico in Italia, con una prospettiva di crescita che, già nella prossima stagione, prevedrà un incremento di voli del 6 per cento rispetto all'anno precedente e, comunque, una ulteriore crescita fino al termine del 2018.

Si assicura che le strutture dell'ENAC continueranno a monitorare attentamente la situazione e a seguire gli sviluppi della stessa.

Infine, quanto agli aspetti autorizzativi per l'esercizio del trasporto aereo, l'ENAC ha segnalato che la compagnia Ryanair è un vettore aereo con licenza di esercizio e certificazioni operative rilasciate dalle competenti autorità irlandesi; in base alla normativa europea, l'autorità che rilascia i titoli aeronautici e la licenza ha competenza sulla verifica delle condizioni e dei requisiti per il mantenimento delle stesse, pertanto ogni verifica in merito è nell'ambito della vigilanza irlandese.

Ciò premesso, ENAC si è immediatamente attivato per ottenere dalla omologa autorità aeronautica irlandese informazioni circa le condizioni di sicurezza e i requisiti finanziari per assicurare il mantenimento della licenza di Ryanair.

## ALLEGATO 2

**5-12398 De Lorenzis: Rispetto della normativa vigente in ordine alle modalità di trasferimento del personale proveniente dal gruppo FS Spa nell'organico dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Come è noto, l'ANSF (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie) è stata istituita ai sensi dell'articolo 4 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, di recepimento della direttiva europea n. 49/2004 relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e ha avviato la propria operatività il 16 giugno 2008.

L'articolo 4, comma 8, lettere *a)* e *b)*, del citato decreto legislativo ha previsto che, in fase di prima applicazione, l'attività dell'Agenzia sarebbe stata assicurata con l'utilizzo, nel limite massimo di duecentocinque unità, di personale proveniente dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti fino ad un massimo di 12 risorse e, per la restante parte, da personale tecnico, avente riconosciute capacità e competenza, anche proveniente da F.S. S.p.A., R.F.I. S.p.A. e da società controllate da F.S. S.p.A., individuato, con procedura selettiva, sulla base di apposite convenzioni che non devono comportare oneri per la finanza pubblica, con il Ministero dei trasporti e il gruppo FS S.p.A., dall'Agenzia.

Con Convenzione stipulata il 21 maggio 2008 tra MIT, ANSF e Gruppo FS, è stato disciplinato il graduale trasferimento dal medesimo Gruppo ad ANSF delle competenze in materia di sicurezza del trasporto ferroviario, in ottemperanza a quanto previsto dal predetto decreto legislativo n. 162/2007, e sono state nel contempo regolate le modalità di utilizzo delle risorse umane provenienti dal Gruppo FS; tali risorse, pur conservando « il rapporto di lavoro con la società di appartenenza », sarebbero dipese « funzionalmente esclu-

sivamente dal Direttore dell'Agenzia » (articolo 1, comma 3, della Convenzione).

Quindi, una parte del personale, pari a complessive n. 103 unità da adibire all'espletamento delle competenze trasferite all'Agenzia, è stata individuata in un primo momento con il verbale n. 1 del 6 giugno 2008.

Con successivi verbali (nn. 2, 3 e 4) si provvedeva a rideterminare il contingente di personale RFI posto alle dipendenze funzionali di ANSF in relazione alle ulteriori competenze a quest'ultima attribuite e a nuovi ingressi di personale, cessazioni per collocamento in quiescenza, dimissioni dal gruppo FS o rientro nella società di appartenenza.

Il predetto personale, in virtù di quanto previsto dalla legge istitutiva e dalla predetta Convenzione, conservava pertanto il rapporto di lavoro con la società del Gruppo FS di provenienza, ma dipendeva funzionalmente ed esclusivamente dal direttore dell'ANSF; e infatti a detto personale erano garantite le eventuali progressioni retributive e di carriera previste dal contratto di lavoro applicabile, ivi comprese quelle che operano su base valutativa espressa dal responsabile della struttura operativa presso cui viene effettivamente prestata l'attività lavorativa, e pertanto dal direttore dell'Agenzia.

Detto personale svolgeva quindi la propria attività nel rispetto del CCNL delle attività ferroviarie e del contratto di confluenza, con oneri a carico delle società di provenienza che erogavano la retribuzione loro spettante, mantenendo pertanto il rapporto di lavoro con le società del

Gruppo FS di provenienza, rapporto di lavoro di tipo privatistico, cui non potevano trovare applicazione le disposizioni previste dal decreto legislativo n. 165/2001 sul pubblico impiego. Ciò è stato precisato anche dall'articolo 17, comma 7, del d.P.R. 224/2011 (Regolamento recante la disciplina del reclutamento delle risorse umane da parte dell'ANSF), secondo cui si estendevano a detto personale le disposizioni normative del Testo unico del Pubblico impiego unicamente a partire dalla data di inquadramento nel ruolo dell'Agenzia.

Tra l'altro, l'articolo 17 del citato d.P.R. ha definito la procedura per l'inquadramento del personale proveniente dal Gruppo F.S., mentre l'articolo 18 ha definito la procedura per l'inquadramento del personale proveniente dal MIT.

In particolare è stato previsto che, nei limiti imposti dal decreto legislativo n. 162/2007 (vale a dire il 50 per cento dei posti previsti nell'organico ANSF), il personale proveniente dal Gruppo F.S. o da altre società ed enti, *ex* articolo 4, comma 8, lettera *b*), del medesimo decreto – quindi già alle dipendenze funzionali del direttore dell'ANSF – « a domanda » poteva essere inquadrato nei ruoli della stessa Agenzia. Pertanto, il personale che avesse presentato domanda di trasferimento, salvo motivato diniego, sarebbe stato inquadrato con disposizione del direttore dell'Agenzia nei ruoli di quest'ultima, secondo i criteri di equiparazione previsti dalla delibera di cui all'articolo 2, comma 2, del decreto-legge n. 135/2009 e relativa legge di conversione.

Quest'ultimo decreto ha quindi previsto che al personale dell'Agenzia si applica il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV); inoltre, il decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66, dispone che al personale dell'ANSV è attribuito il trattamento giuridico ed economico stabilito per le corrispondenti qualifiche dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC).

Con delibera n. 1/2012 dell'ANSF – approvata con decreto MIT, di concerto con il MEF e il Dipartimento della fun-

zione pubblica – sono stati definiti i criteri di equiparazione tra l'inquadramento del personale proveniente dai ruoli del Gruppo F.S. e dal MIT e quello applicabile presso PANSF.

Con delibera ANSF n. 6/2012, il direttore dell'Agenzia ha avviato la procedura per l'inquadramento nei ruoli dell'ANSF del personale già operante che ne avesse fatto richiesta, disciplinato la nomina della Commissione per la verifica della tempestività, regolarità e idoneità delle domande pervenute, nonché l'attività istruttoria da compiere sulle domande stesse.

Il 27 settembre 2012, sono stati sottoscritti tra PANSF e il personale aderente i contratti di lavoro a tempo indeterminato con decorrenza 1° ottobre 2012.

Con delibera n. 9/2012, il suddetto personale (92 unità su 102) è stato inquadrato nei ruoli dell'Agenzia con decorrenza 1° ottobre 2012.

Pertanto, a seguito del processo di reclutamento, al 1° ottobre 2012 la consistenza del personale è risultata di 92 unità di cui 4 inquadrate nell'area dirigenziale, ai quali, in accordo a quanto previsto all'articolo 4, comma 8, del citato decreto legislativo n. 162/2007, si aggiungono 5 unità in posizione di comando e/o aspettativa senza assegni dal MIT.

La particolare modalità di reclutamento del personale prevista dalla legge istitutiva – che ha visto per lungo tempo nella fase di *start-up* dell'Agenzia l'utilizzo in regime di distacco funzionale di personale con contratto di lavoro di tipo privatistico nella pubblica amministrazione – ha comportato l'insorgenza di contenzioso con alcuni dipendenti per il presunto svolgimento di mansioni superiori o per modalità di equiparazione ritenute non soddisfacenti.

Tali contenziosi, avviati dinanzi al Giudice del lavoro territorialmente competente contro ANSF e RFI, sono stati risolti con sentenze a volte favorevoli a volte sfavorevoli per l'Agenzia e/o con transazioni.

Rientrano tra i contenziosi le vicende dei professionisti citati nell'atto in discussione, ricorsi intentati nell'anno 2012 contro RFI e ANSF e risolti – previo parere

favorevole dell'Avvocatura dello Stato formulato in relazione al riconosciuto svolgimento di mansioni superiori e conseguente prevedibile soccombenza in caso di prosecuzione del contenzioso – con transazioni sottoscritte davanti al Giudice del lavoro con le quali veniva riconosciuto ai ricorrenti il livello dirigenziale richiesto a fronte della rinuncia alle differenze retributive maturate.

Per effetto delle transazioni sottoscritte, al predetto personale – unitamente ad

altro personale della categoria funzionari – è stato effettuato il riconoscimento del superiore inquadramento con decorrenza 1° ottobre 2013.

Concludo rilevando che i fatti riferiti risalgono a circa 5 anni fa e pertanto – ove ci fossero stati dei controinteressati che ritenevano di essere stati penalizzati dalle predette nomine – questi avrebbero potuto prontamente cautelarsi con ricorsi mirati nelle competenti sedi giudiziarie, circostanza questa mai avvenuta.