

Sindacato Italiano Appartenenti Polizia Settore Aereo



Piattaforma Rivendicativa Rinnovo CCNL Triennio 2019/2021

Il futuro riparte dalla Sicurezza

1 Aprile 1981

40

1 Aprile 2021

Piattaforma Rivendicativa Aeronaviganti Piloti e Specialisti - Settore Aereo -

Premessa

Dal 1995 il personale aeronavigante chiede attenzione per le proprie rivendicazioni che nascono dal mancato pieno riconoscimento della indubbia peculiarità del Settore Aereo, che si colloca a pieno diritto all'interno della più generale specificità dell'attività di polizia, essendone parte integrante.

Non si tratta di una mera distinzione volta ad ottenere particolari "privilegi". Qui, al contrario, si evidenzia e sottolinea il nocumento che il mancato riconoscimento della specificità de qua, continua ad arrecare al personale aeronavigante e di volo, sia in termini di retribuzione corrente che di retribuzione differita (effetti negativi sulla pensione per mancanza di versamento di una parte dei contributi previdenziali).

Alla base del problema vi è il mancato riconoscimento della figura del "poliziotto aeronavigante", con la quale si vuole evidenziare la doppia natura professionale del personale aeronavigante (operatore di Polizia / pilota-specialista).

Essere al tempo stesso poliziotto e aeronavigante comporta una doppia attribuzione di incarichi con specifiche competenze e quindi ne consegue una doppia responsabilità. Non vi sono sconti di responsabilità giuridica/amministrativa nel caso in cui il personale aeronavigante venga chiamato a risponderne. Non ci si prepara a lavorare in un contesto aeronautico europeo (acquisizione di competenze legate alle norme aeronautiche aventi validità extraterritoriale) senza una adeguata formazione che richiede tempo e sacrifici. I costi sostenuti dall'Amministrazione per una formazione adeguata del personale che frequenzia i corsi altamente professionali e qualificanti (es: un pilota che possa operare in un contesto operativo, come quello richiesto alle forze di polizia, costa 300.000,00 € circa) la fascia di competenze e i costi della formazione, sono indubbiamente un indice inconfutabile del livello professionale richiesto per poter operare con gli aeromobili. Costi e assunzione di grandi responsabilità, rischi e disagi del personale, ci forniscono elementi oggettivi per poter affermare con assoluta determinazione che non si possono giustificare sconti delle indennità. Una adeguata remunerazione per l'attività svolta significa mantenere fede al principio universale che a maggiori responsabilità devono essere corrisposti giusti compensi, per le cui attribuzio-

ni si rendono necessarie allocazioni di specifiche e puntuali risorse finanziarie. Di fatto, nel corso degli anni, ciò non è avvenuto mortificando così le legittime aspettative del personale.

Rivendicare il giusto compenso per l'attività professionale svolta non significa chiedere più privilegi, ma il riconoscimento del binomio sopra richiamato poliziotto/aeronavigante e le responsabilità connesse.

Per questo è essenziale riordinare le indennità percepite, rivisitate nel lontano 1995 e non rispondenti al quadro delle attuali esigenze, così come brevemente evidenziato, al fine di valorizzare l'effettiva attività svolta, indipendentemente dalle qualifiche possedute dal personale. Le indennità remunerano **disagi, rischi e responsabilità di volo**, che non sono verticalizzabili, non essendo modulabili al ruolo o alla qualifica rivestita e **quindi riconosciute in senso orizzontale**.

Consci della complessità della materia il SIAP, si puntualizza è l'unico Sindacato che, ha attivato il COORDINAMENTO NAZIONALE SETTORE AEREO proprio per porre in evidenza e affrontare le citate problematiche, che risentono della combinazione e sovrapposizione di norme che attengono a diversi ambiti: contrattuale, giuridico, economico, fiscale e previdenziale.

Dalla riforma delle indennità introdotta con il 1° contratto normativo, d.P.R. 31 luglio 1995, n. 395, sono passati 26 anni e per molti appartenenti il prossimo contratto 2019/2021, sarà l'ultima occasione, prima della quiescenza, per cercare di risolvere le problematiche emerse nel corso del tempo.

Nello specifico, per la parte economica/previdenziale, esse si possono così riassumere:

- a) Eliminazione del limite di cumulo delle indennità e conseguente necessità di abrogare l'art. 1, c. 2, legge n. 505/1978 che impedisce la totale percezione delle indennità di aeronavigazione o indennità pensionabile (quale delle due più conveniente).
- b) Introdurre una deroga all'unificazione dell'imponibile fiscale e contributivo ad opera dell'art. 6 d.lgs. n. 314/1997 in forza del quale il personale versa il 50% in meno di contributi previdenziali in quanto l'indennità di aeronavigazione e volo non è assoggettata alla contribuzione assistenziale e previdenziale, con conseguente riduzione del montante contributivo previdenziale. Deroga ancor più fondamentale per il personale assunto dal 1° gennaio 1996.

- c) Inadeguatezza dell'Emolumento Aggiuntivo Fisso di Polizia, che non attenua le disparità economiche tra personale che effettua la medesima attività. Introdotta dalla verticalizzazione delle indennità dai militari con la concertazione di cui al d.P.R. n. 394/1995.

d) Violazione del principio di equiordinazione per disparità di trattamento rispetto al personale militare. Questi ultimi hanno introdotto con l'art. 4, c. 8, del d.P.R. n. 360/1996, l'Emolumento Aggiuntivo Pensionabile, divenuto nel tempo **elemento fondamentale della loro retribuzione** all'interno del quale vengono fatti confluire gli aumenti contrattuali a scapito degli aumenti contrattuali che fino al 1995 confluivano sull'indennità di impiego operativo di base dei militari dal quale derivano le indennità di aeronavigazione e volo di Polizia. Significativo il fatto che l'"Importo" è introdotto, come comma, all'interno dell'articolo **sull'indennità operativa di base sostanzando così, di fatto, la stessa natura indennitaria, in pratica un'"aggiunta" all'indennità stessa, ma fuori dalla tabella I "Indennità mensile di impiego operativo di base" della legge 78/83 così come modificata dall'art. 5 del d.P.R. n. 394/95. Tale tabella è quella sulla base della quale si calcolano, le indennità speciali delle forze di polizia (aeronavigazione, volo, etc...)**

Questa situazione, completamente sottovalutata al tempo, ha di fatto modificato la natura stessa della tabella I "Indennità mensile di impiego operativo di base" della legge 78/83 e anche la struttura retributiva dei militari.

Conferma di ciò, si ha con la concertazione recepita nel d.P.R. n. 255/1999 con cui si scorpora l'emolumento in questione, cristallizzandolo in un autonomo articolo denominato appunto, **"Importo aggiuntivo pensionabile".**

Da questo momento l'"importo" diviene elemento strutturale della retribuzione militare e viene incrementato ad ogni rinnovo contrattuale di una quota pressochè pari agli importi riconosciuti al personale delle forze di Polizia, normalmente sull'indennità pensionabile.

Si noti, contemporaneamente, che, dal 1995, la tabella I "Indennità mensile di impiego operativo di base" della legge 78/83 non viene più incrementata ad ogni rinnovo contrattuale, ma subisce solo degli aggiustamenti. Questo dimostra che la tabella I ha perso la funzione fundamentalmente indennitaria (ante '95), assumendo una connotazione prevalentemente retributiva, similmente a quanto è avvenuto alla nostra Indennità Pensionabile della Polizia di Stato.

Per fare un esempio, si prenda l'indennità di base percepita da un Sovrintendente Capo corrispondente al Sergente Maggiore Capo. Questa era di Lire 540.000 (Euro 278,89) nel 1997 ed è ad oggi rimasta tale nonostante siano

trascorsi ben 26 anni **(vedi tabella allegata al d.Lgs. n. 95/2017). Con la revisione delle carriere del 2017, solo i militari con i gradi da Ufficiale Superiore in poi hanno beneficiato di un raddoppio dell'indennità di Impiego Operativo di Base, dimostrando ancora una volta la trasformazione dell'istituto in questione da elemento indennitario a elemento retributivo)!**

Di contro l'Importo aggiuntivo pensionabile di un Sergente Maggiore Capo (livello VI) era di Lire 26.000 (Euro 13,43) nel 1997 ed è divenuto, nell'ultima concertazione recepita nel d.P.R. n. 40/2018, di Euro 288,91!

In pratica, nello stesso periodo 1997-2018, mentre il personale aeronavigante della Polizia di stato percepiva sempre lo stesso importo in termini di indennità di aeronavigazione e indennità volo (derivante dall'impiego operativo di base dei militari) e metà degli incrementi sull'Indennità pensionabile, i militari percepivano gli incrementi per intero.

Incidentalmente si evidenzia la coincidenza tra la data di istituzione dell'autonomo articolo sull'Importo aggiuntivo (d.P.R. 255/1999 che recepisce la concertazione relativa al biennio economico 1998/1999) e l'applicazione dell'art. 6, d.Lgs. n. 314/1997 a far data 1° gennaio 1998, che attua l'unificazione dell'imponibile fiscale e previdenziale.

Ciò ha significato la possibilità per il personale militare di versare i contributi previdenziali sull'intera somma percepita come incremento contrattuale, mentre le corrispondenti qualifiche della Polizia di Stato non hanno avuto questa possibilità, aggravando il mancato aumento contrattuale (importi dimezzati), con un notevole danno previdenziale.

- e) Visto il carattere normativo del contratto (alla pari di norme primarie in materia di lavoro) e la piattaforma rivendicativa proposta dal SIAP per il rinnovo del CCNL per il triennio 2019/2021, il quale riconosce che "I CCNL dal 1995 in poi si sono limitati a governare l'esistente, svilendo la funzione delle indennità connesse ai diversi servizi, specializzazioni e funzioni delle missioni istituzionali dei corpi di polizia e militari,...", e la necessità di valorizzare la specificità riconosciuta dall'art. 19, legge 183/2010, di seguito si sottopongono all'attenzione dell'Amministrazione le seguenti proposte di modifica per le specifiche problematiche da tradurre in proposte normative:

Parte - Economica e Stipendiale

Specificità

Al punto 9 del paragrafo "Specificità" la Piattaforma Rivendicativa prevede

di "Sanare le sperequazioni del trattamento tabellare di specificità ed il relativo riflesso pensionistico del personale del Settore Aereo della Polizia di Stato".

Sul punto si evidenzia che il personale aeronavigante subisce l'effetto negativo derivante da due diverse previsioni normative:

1) Limite di cumulo. L'art. 3 comma 3, legge 20 marzo 1984, n. 34: "L'indennità mensile pensionabile è cumulabile con l'indennità di aeronavigazione e di volo ed annessi supplementi di cui alla legge 23 marzo 1983, n. 78, nei limiti e con le modalità previste dall'articolo 1 della legge 5 agosto 1978, n. 505 (...)". Questa limitazione consiste nella riduzione del 50% di una indennità tra quella pensionabile e quelle di volo e riguarda solo il personale percettore dell'indennità pensionabile, in pratica solo le forze dell'ordine che hanno al loro interno un "Settore Aereo" (Polizia, Carabinieri, G. di F.).

Per sottolineare l'ingiustizia del limite di cui al 1° punto, si noti che l'Indennità Pensionabile per il personale della Polizia di Stato è una voce tabellare, che si rinnova ad ogni contratto, mentre le indennità di volo non seguono la stessa cadenza contrattuale (ferme dal 1995, 26 anni fa, in quanto materia dei militari) e pertanto solo il personale del Settore Aereo non vede interamente rivalutata la propria posizione economica ad ogni rinnovo del CCNL (se non al 50% dell'Indennità Pensionabile). I militari hanno ovviato con l'introduzione di una voce pensionabile denominata "Emolumento Aggiuntivo pensionabile" in cui hanno fatto confluire gli aumenti periodici delle concertazioni.

2) Unificazione fiscale-previdenziale. L'art. 51, c. 6, d.P.R. 22 dicembre 1986, n. 917 (TUIR), prevede una fiscalità di vantaggio per le indennità di aeronavigazione e volo consistente nella riduzione del 50% della base imponibile, che in pratica si concretizza in meno IRPEF da pagare. Tuttavia, a seguito dell'unificazione fiscale e previdenziale, operata dall'art. 6, d.lgs. del 2 settembre 1997, n. 314, si è deciso di rapportare i contributi versati alle stesse voci reddituali che producono IRPEF. In concreto, contrariamente a quanto avveniva prima del 1997, qualunque voce reddituale non soggetta ad IRPEF non produce nemmeno contributi, il che comporta minori versamenti nel montante contributivo previdenziale, quindi meno accantonamenti, a danno delle future pensioni del personale aeronavigante.

Mentre il limite di cumulo di cui al punto 1° si riverbera sul trattamento tabellare ed è "facilmente" risolvibile in sede contrattuale, il 2° limite ha effetti

pensionistici e richiede un intervento normativo auspicabile in forza della specificità di cui all'art. 19, L. n. 183/2010, che potrebbe prevedere una deroga al principio di cui all'art. 6, d.lgs. n. 314/1997 (unificazione fiscale e contributiva) per i percettori dell'indennità di volo ritornando alla situazione ante 1997.

PROPOSTA:

1^) Modifica dell'articolo sull'Indennità Pensionabile con aggiunta di un comma del seguente tenore:

Art. INDENNITA' PENSIONABILE

Al personale aeronavigante e di volo della Polizia di Stato l'indennità pensionabile non è soggetta alle limitazioni di cumulo previste dall'articolo 1 della legge 5 agosto 1978, n. 505, ma remunerata integralmente ed è cumulabile con le indennità previste dalla Legge 78/1983.

Le indennità di cui alla Legge 78/1983 sono attribuite per le particolari situazioni di responsabilità, rischio e disagio degli operatori aeronaviganti e di volo a prescindere dalla qualifica rivestita, la cui misura verrà stabilita, con invarianza di stanziamenti in un apposito tavolo negoziale con l'Amm.ne, al fine di riequilibrare gli attuali eccessivi disallineamenti con il personale delle FF.AA.

Al punto 2 del paragrafo "Specificità" la Piattaforma Rivendicativa prevede che "Il controllo del territorio con pattugliamento urbano o extraurbano, appiedato, automontato (...), nei diversi ambiti delle Questure e Commissariati, Rpc, Autostradale, Ferroviario, Lagunare, Aereo e delle Frontiere Marine e Terrestri, va remunerato equamente prevedendo altresì un incremento delle indennità, specie nelle fasce serali, notturne e festive."

Tale forma di remunerazione va definita per essere adattata ai servizi svolti nell'ambito del Settore Aereo, affinché non venga ancorata a una specifica durata del servizio, in quanto la durata costituisce elemento di penalizzazione quando si opera con il mezzo aereo che, per definizione, svolge le attività con minori tempi di intervento rispetto al mezzo terrestre.

Al punto 13 del paragrafo "Specificità" la Piattaforma Rivendicativa vuole introdurre "...compensi funzionali alle competenze e attività professionali dei maestri della banda musicale e della Fanfara della Polizia di Stato e degli atleti delle Fiamme Oro."

Sulla scorta di quanto sopra, si propone di riscrivere la tabella "EMOLUMENTO AGGUNTIVO FISSO POLIZIA" sulla base del riconoscimento che anche l'attività del personale del Settore Aereo è "attività professionale" e in relazione a questo presupposto, si propone di remunerare tutte le qualifiche in egual modo in funzione delle competenze legate al possesso di specifiche abilitazioni (in funzione del livello di specializzazione raggiunto a seguito dell'attività di volo, es: allievo pilota/specialista, pilota/specialista Pronto Impiego Operativo di Base, pilota/specialista Pronto Impiego Operativo di Polizia / Capo Equipaggio, legandolo all'anzianità maturata nel Settore Aereo es: 5/10/15/20 anni.

Quanto sopra, è una legittima rivendicazione e stimolo per ulteriori interventi e proposte INDIFFERIBILI per il personale del Settore Aereo, al fine di valorizzare, mitigare le frustrazioni e riequilibrare le sperequazioni tra il personale delle FF.PP. e Forze Armate già dalla prossima tornata contrattuale.

Roma, 8 luglio 2021

Il Coordinatore Nazionale Settore Aereo
Lorenzo Angili Moglioni

Il Segretario Generale
Giuseppe Tiani