CAMERA DEI DEPUTATI N. 3907

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

PAOLO NICOLÒ ROMANO, LUIGI DI MAIO, CARINELLI, DE LORENZIS, SPESSOTTO, LIUZZI

Modifica dell'articolo 3 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, in materia di voli di Stato

Presentata il 15 giugno 2016

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Da anni assistiamo attoniti a un impiego disinvolto di voli di Stato da parte di esponenti del Governo e di altre autorità pubbliche per usi tutt'altro che istituzionali. Tutti ricordano il volo effettuato dal Presidente del Consiglio dei ministri, Matteo Renzi, e della famiglia per recarsi a sciare a Courmayeur, per non parlare del suo predecessore, Silvio Berlusconi, che li utilizzava regolarmente per trasportare *soubrette,* ballerine e cantanti nella sua residenza privata di Villa Certosa. Senza trascurare i numerosi casi di Ministri e ai Sottosegretari di Stato che con disinvoltura li hanno impiegati per partecipare a eventi elettorali, per assistere al Gran premio di Formula uno e a partite di calcio e, addirittura, come il recente caso del Ministro dell'interno, Angelino Alfano, per recarsi in giro per l'Italia a presentare il suo ultimo libro. La misura è colma ! In un'epoca di *spending review* non ci sono ragioni di sicurezza tali da giustificare un abuso di tale modalità di trasporto che rappresenta la più onerosa tra quelle disponibili. I dati parlano chiaro: secondo l'ultimo *dossier* disponibile del Servizio per i voli di Stato, di Governo e umanitari della Presidenza del Consiglio dei ministri, il trasporto aereo di Stato ci costa in media 50 milioni di euro l'anno. Nel 2010, da quanto sono stati diffusi i primi dati, il costo totale in piena « era berlusconiana » è stato di 53,2 milioni di euro per scendere di poco nel 2011. Il Governo Monti, insediatosi il 16 novembre 2011, ha speso nel 2012 più di 30 milioni di euro per voli di Stato mentre nel 2013, con il Governo Letta

insediatosi il 28 aprile 2013, sono stati spesi quasi 27 milioni di euro. Questo *trend* discendente è durato poco poiché, con l'avvento di Renzi al Governo (22 febbraio 2014), tale voce di bilancio è nuovamente balzata in alto tornando ai fasti del periodo berlusconiano. Anche se sono state secretate tutte le informazioni in merito, secondo fonti dell'Aeronautica militare, nel 2014, in piena era renziana, sono state effettuate ben 6.000 ore di volo con costi per il pubblico erario di circa 50 milioni di euro. Il 2016, secondo la nota aggiuntiva per la Difesa 2016, i costi del trasporto aereo di Stato vedranno un'impennata addirittura del 622 per cento sul 2015 in virtù anche dell'assurdo acquisto in *leasing* del nuovo a*irbus* di Etihad il cui costo, solo per il mantenimento, si aggira su 15 milioni di euro l'anno. Con il Governo Renzi, invece di andare verso una riduzione di tali « privilegi di casta », assistiamo impotenti e increduli a un loro aumento. Parliamo di 50 milioni di euro l'anno che, secondo quanto dichiarato dall'ex Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica militare, generale Leonardo Tricarico, sono per due terzi a carico della stessa Aeronautica militare. Eloquenti in tale senso sono le sue parole in occasione del suo articolo « *Cosa penso del nuovo aereo blu di palazzo Chigi* » (testata quotidiana *on line www.formiche.net*) quando è arrivato a sostenere che: « l'Aeronautica militare (...) anticipa tutte le spese di esercizio – dal carburante alla manutenzione fino alle tasse di atterraggio – attingendo ai capitoli di bilancio dell'attività operativa, girando il costo alla Presidenza per il rimborso a piè di lista. In realtà la Presidenza lo restituisce solo in parte, costringendo l'Aeronautica ad arrangiarsi. Di fatto più volano gli *Airbus* di Stato, meno volano Tornado, *Eurofighter* e *persino* elicotteri del soccorso ». Ciò è pazzesco: più volano « gli *Airbus* di Stato, meno volano Tornado, *Eurofighter* e persino elicotteri del soccorso ». Questo non è assolutamente tollerabile e occorre assolutamente porre un freno a un uso indiscriminato dei cosiddetti voli blu.

Invero, tentativi per porre un argine a questa deriva ci sono stati. Basta ricordare l'articolo 3 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, recante « Disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria », rubricato « Aerei *blu* », che recita; « 1. I voli di Stato devono essere limitati al Presidente della Repubblica, ai Presidenti di Camera e Senato, al Presidente del Consiglio dei ministri, al Presidente della Corte costituzionale. 2. Eccezioni rispetto a questa regola devono essere specificamente autorizzate, soprattutto con riferimento agli impegni internazionali, e rese pubbliche sul sito della Presidenza del Consiglio dei ministri, salvi i casi di segreto per ragioni di Stato ».

Tale disposizione fu inserita nella cosiddetta manovra di luglio del 2011 che, al capo I, prevedeva ben otto articoli finalizzati alla riduzione dei costi della politica e degli apparati (auto blu, emolumenti e *benefits* delle cariche politiche, finanziamento dei partiti politici, *election day* e trasparenza delle partecipate pubbliche) poiché, dopo i reiterati richiami della Commissione europea, occorreva individuare le maggiori fonti di spreco pubblico nel nostro Paese ai fini della stabilizzazione finanziaria e, appunto, fra i provvedimenti finalizzati al contenimento della spesa pubblica furono inseriti anche i voli di Stato. Tale manovra di luglio fu motivata dal condivisibile principio che prima di chiedere sacrifici agli italiani doveva essere la classe politica con i suoi apparati a dare l'esempio con una gestione sobria e oculata dei beni e delle risorse pubblici e una progressiva riduzione dei suoi privilegi. Intenti condivisibili che però si sono tradotti in norme, all'opposto, approssimative e poco chiare che, pertanto, non hanno prodotto gli effetti sperati proprio perché ambiguamente impostate come nel caso della nuova disciplina sui voli blu.

Preme, infatti, rilevare che essa attribuisce, alle cinque figure apicali dei nostri vertici istituzionali (Presidente della Repubblica, Presidenti delle Camere, Presidente del Consiglio dei ministri e Presidente della Corte costituzionale) una totale discrezionalità nell'impiego dei voli di Stato. Infatti, l'articolo 1, comma 2, della

direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri del 23 settembre 2011, « Direttiva in materia di trasporto aereo di Stato », attuativa del richiamato articolo 3, stabilisce che il trasporto aereo di Stato nei loro confronti « è sempre disposto in relazione alla finalità di conferire certezza nei tempi e celerità nei trasferimenti per attendere più efficacemente allo svolgimento dei compiti istituzionali e per garantire il livello di sicurezza o il trattamento protocollare connesso al rango della carica rivestita ».

Nella presente proposta di legge, che sostituisce il citato articolo 3 del decreto-legge n. 98 del 2011 disponiamo, viceversa, (comma 1), che i voli di Stato, esclusivamente riservati alle cinque figure apicali dello Stato, sono concessi « unicamente » per finalità istituzionali e sempre quando non sussistono valide alternative di trasporto tali da assicurare il trasferimento in tempi e orari compatibili con gli impegni istituzionali della personalità interessata. Sgombriamo quindi qualsiasi dubbio interpretativo su quando è possibile impiegare un volo di Stato. Esso sarà possibile unicamente per finalità istituzionali e sempre quando non sussistono valide alternative di trasporto, in quanto siamo convinti che i livelli « di sicurezza o il trattamento protocollare connesso al rango della carica rivestita » possono essere garantiti anche attraverso l'impiego di voli di linea, in particolare per le tratte nazionali.

In merito ai componenti del Governo e alle delegazioni ufficiali degli organi costituzionali la citata direttiva, ai sensi di quanto disposto dal richiamato articolo 3, prevede (articolo 7, comma 1) che: « Il trasporto aereo di Stato è disposto secondo criteri di economicità e di impiego razionale delle risorse, previa rigorosa valutazione dell'impossibilità, dell'inopportunità o della non convenienza dell'impiego di differenti modalità di trasporto, ovvero previa verifica delle specifiche esigenze di alta rappresentanza connesse alla natura della missione istituzionale supportata ».

Come è ampiamente dimostrato tali criteri « di economicità e di impiego razionale delle risorse » sono facilmente *bypassabili* da quanto previsto all'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2002, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 luglio 2002, n. 133, recante « Disposizioni urgenti in materia di sicurezza personale ed ulteriori misure per assicurare la funzionalità degli uffici dell'Amministrazione dell'interno », che attribuisce al Ministro dell'interno il potere di adottare, d'intesa con la Presidenza del Consiglio dei ministri, apposite direttive per disporre i voli atti a garantire la sicurezza delle alte personalità istituzionali nazionali ed estere, nonché delle altre persone soggette a pericoli o minacce. Oggi accade che le disposizioni previste dal citato articolo 3 del decreto-legge n. 98 del 2011, attuate dalla direttiva del 23 settembre 2011, sono di fatto aggirate dallo stesso decreto-legge n. 83 del 2002 poiché, essendo tutti gli esponenti del Governo possibili obiettivi per il terrorismo e la criminalità organizzata, questo consente loro di richiedere sempre e per qualsiasi occasione voli blu anche per ragioni non prettamente istituzionali.

Per tali ragioni, nella presente proposta di legge disponiamo innanzitutto il divieto, per i componenti del Governo e per le delegazioni ufficiali degli organi costituzionali, di voli di Stato per le tratte nazionali – poiché riteniamo che l'attuale rete aeroportuale e l'alta velocità ferroviaria possono consentire già oggi gli spostamenti delle autorità in tempi celeri e ragionevoli – e che pertanto il trasporto aereo di Stato potrà essere loro concesso (comma 2) « unicamente » per le missioni istituzionali all'estero. Non sarà quindi più ammesso (articolo 1, comma 3) il trasporto aereo di Stato per le tratte sulle quali sia presente un collegamento aereo oppure ferroviario diretto e tale servizio risulti idoneo ad assicurare il trasferimento in tempi e orari compatibili con gli impegni istituzionali della personalità interessata né per i voli coinvolti in operazioni di addestramento, argomento spesso utilizzato per giustificare tale arbitrario privilegio.

Inoltre, al fine di evitare che sotto la classificazione di motivi di sicurezza le autorità pubbliche possano derogare di fatto a quanto stabilito, si stabilisce che

(comma 6) i voli di Stato disposti per motivi di sicurezza personale, ai sensi dell'articolo 1, del decreto-legge n. 83 del 2002, devono riguardare pericoli e minacce insorgenti e persistenti in concreto e non presunti. Il pericolo e la minaccia devono essere, pertanto, reali e manifesti e non solo ipotetici, così da ridurre la discrezionalità del Ministro dell'interno nel disporre i voli.

Affinché non si utilizzino altre « scorciatoie » si stabilisce che (comma 7) a controllare l'effettiva applicazione delle disposizioni sarà la Corte dei conti, alla quale la Presidenza del Consiglio dei ministri dovrà trasmettere con cadenza bimestrale le informazioni amministrative, tecniche e finanziarie dei voli di Stato effettuati negli ultimi sessanta giorni per gli accertamenti sulle loro legittimità e appropriatezza. Qualora fosse accertato un utilizzo improprio del mezzo aereo, ai soggetti che hanno usufruito del volo è irrogata una sanzione pecuniaria pari al doppio dei costi complessivi sostenuti per il trasporto.

Siamo certi che queste poche ma stringenti e chiare norme porranno finalmente fine agli abusi e alla prassi, ormai tipica nel nostro Paese, di utilizzare in maniera disinvolta e a tratti spregiudicata i voli di Stato per finalità che sono tutto tranne che pubbliche. Privilegi onerosi che tanto fanno indignare gli italiani, la stragrande maggioranza dei quali viaggia su mezzi pubblici da « terzo mondo ». La presente proposta di legge non solo non comporta oneri per lo Stato ma produrrà enormi risparmi considerando che, come sopra detto, questo servizio « elitario » ci costa in media 50 milioni di euro l'anno. Ridurre anche solo della metà questa cifra rappresenta sicuramente per noi un grande successo. Ribadiamo con forza che non ci sono ragioni di sicurezza e di rango istituzionale che possano giustificare lo sperpero di tutti questi soldi che, se è vero che sono una piccola goccia rispetto ai miliardi di euro che ci costa la casta politico-burocratica del nostro Paese, rappresentano pur sempre una questione di principio. L'utilizzo inappropriato di un bene o di un servizio pubblico da parte di chi dovrebbe dare l'esempio produce effetti devastanti sia all'interno che all'esterno delle istituzioni. All'interno delle istituzioni perché tali comportamenti sono presi a modello da altri dirigenti e a catena dall'intera filiera dello Stato; all'esterno perché i cittadini, colpiti da un viscerale disgusto della degenerazione politica, si allontanano sempre di più dalle istituzioni, spesso agendo anche in diretto contrasto con esse.

Per concludere, la presente proposta di legge si prefigge di porre fine a una controversa questione chiarendo definitivamente il quadro normativo alla base dell'impiego da parte delle autorità pubbliche dei voli di Stato. L'obiettivo è garantire il ritorno di questo servizio pubblico alla sua originaria funzione, ossia assicurare celerità di spostamenti alle autorità nelle loro missioni istituzionali, soprattutto di carattere internazionale. Siamo sicuri di aver liberato il campo da ogni dubbio interpretativo: occorre solo il coraggio di voltare pagina.

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

1. L'articolo 3 del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, è sostituito dal seguente:

« ART. 3 – *(Voli di Stato). – 1.* I voli di Stato sono concessi unicamente per finalità istituzionali e sono limitati al Presidente della Repubblica, ai Presidenti della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica, al Presidente del Consiglio dei ministri e al Presidente della Corte costituzionale.

2. Per i componenti del Governo e per le delegazioni ufficiali degli organi costituzionali i voli di Stati sono concessi, previa autorizzazione, unicamente per inderogabili impegni internazionali.

3. In ogni caso non è ammesso il trasporto aereo di Stato per:

a) le tratte sulle quali sia presente un collegamento aereo o ferroviario diretto e tale servizio risulti idoneo ad assicurare il trasferimento in tempi e in orari compatibili con gli impegni istituzionali della personalità interessata;

b) i voli coinvolti in operazioni di addestramento.

4. Tutti i voli di Stato dei membri del Governo sono resi pubblici mediante pubblicazione nei siti *internet* istituzionali della Presidenza del Consiglio dei ministri e degli altri organi costituzionali interessati insieme alle informazioni sulle ragioni del loro utilizzo.

5. La disposizione del comma 4 non si applica nei casi di voli coperti da segreto di Stato.

6. I voli di Stato disposti per motivi di sicurezza personale ai sensi dell'articolo 1 del decreto-legge 6 maggio 2002, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 luglio 2002, n. 133, devono riguardare pericoli e minacce insorgenti e persistenti in concreto e non presunti.

7. La Presidenza del Consiglio dei ministri trasmette con cadenza bimestrale alla Corte dei conti le informazioni amministrative, tecniche e finanziarie dei voli di Stato effettuati negli ultimi sessanta giorni ai fini degli accertamenti di legittimità e di appropriatezza. Qualora fosse accertato un utilizzo improprio del mezzo aereo, ai soggetti che hanno usufruito del volo è irrogata una sanzione pecuniaria pari al doppio dei costi complessivi sostenuti per il trasporto.

8. Entro due mesi dalla di entrata in vigore della presente disposizione, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, sono emanate le disposizioni per l'attuazione del presente articolo ».

PAGINA BIANCA

Stampato su carta riciclata ecologica

17PDL0045040