

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE  
- POSTE E TELECOMUNICAZIONI

11.

## SEDUTA DI GIOVEDÌ 7 FEBBRAIO 1980

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARZOTTO CAOTORTA

## INDICE

	PAG.
<b>Disegno di legge (Discussione e rinvio):</b>	
Autorizzazione ad assumere ispettori di volo con contratto a termine da utilizzare presso la Direzione generale dell'aviazione civile (1051) . . . . .	125
PRESIDENTE . . . . .	125, 132, 133
BAGHINO . . . . .	132, 133
BERNARDI GUIDO . . . . .	133
CICCARDINI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> . . . . .	126, 133
FIORI GIOVANNINO . . . . .	132
LIOTTI . . . . .	132
MORAZZONI, <i>Relatore</i> . . . . .	125
TAMBURINI . . . . .	132, 133

La seduta comincia alle 11.

OTTAVIANO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

**Discussione del disegno di legge: Autorizzazione ad assumere ispettori di volo con contratto a termine da utilizzare presso la Direzione generale dell'aviazione civile (1051).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione ad assumere ispettori di volo con contratto a termine da utilizzare presso la Direzione generale dell'aviazione civile ».

Comunico che la V Commissione bilancio ha espresso parere favorevole. La I Commissione affari costituzionali ha espresso parere favorevole raccomandando il riesame dell'ultimo comma dell'articolo 1, in relazione alla mancata precisazione dei requisiti richiesti.

L'onorevole Morazzoni ha facoltà di svolgere la relazione.

MORAZZONI, *Relatore*. Il disegno di legge in discussione, presentato dal mini-

stro dei trasporti di concerto con il ministro del tesoro e con il ministro della funzione pubblica, riguarda — come lo stesso titolo indica — l'autorizzazione ad assumere ispettori di volo con contratto a termine da utilizzare presso la direzione generale dell'aviazione civile.

Questa richiesta, come i colleghi possono vedere dalla relazione che accompagna il disegno di legge, è fondamentalmente motivata dalla necessità che si presenta all'amministrazione dell'aviazione civile di fare fronte ai compiti che gli ispettori di volo devono assolvere. L'organico di ruolo prevede a tutt'oggi una presenza di 8 unità, ma la presenza effettiva è ridotta ad un'unica unità. Vi è quindi un solo ispettore di volo che deve far fronte ai compiti che l'articolo 3 elenca in maniera dettagliata. Pur consapevoli della necessità di affrontare in modo organico i problemi del settore dell'aviazione civile, tra cui quello della sistemazione del personale e gli altri problemi a questo connessi, ritengo dobbiamo farci carico di questa iniziativa con senso di responsabilità nei confronti di questo settore estremamente delicato ed importante. Non è possibile a mio avviso dilazionare l'approvazione di questo provvedimento, stanti anche gli impegni assunti dal Governo, testimoniati per altro dalla proposta inserita nel disegno di legge stesso, cioè quella di assumere con contratto annuale a termine gli ispettori di volo, di rinnovare per non più di cinque anni tale contratto. È previsto un equo trattamento retributivo, in modo da poter scegliere realmente tra i piloti professionisti, tenendo conto del fatto che siamo in presenza di compiti a fronte dei quali l'assenza di personale crea gravi problemi di sicurezza e quindi di operatività dell'amministrazione in questo settore.

Ritengo dunque che, in considerazione dell'impegno che il Governo ha assunto di affrontare organicamente in tempi brevi la materia dell'aviazione civile, la Commissione possa e debba approvare il disegno di legge in discussione.

CICCARDINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Nel corso della seduta di ieri la Commissione ha richiesto che il

Governo esponesse (contestualmente al provvedimento n. 1057) i principi guida cui si ispirano i documenti presentati recentemente al Parlamento, in base al disposto della legge n. 299, contenenti le linee e le proposte relative al piano generale degli aeroporti e alla ristrutturazione della direzione generale dell'aviazione civile, in modo da avere un ampio quadro di riferimento circa il provvedimento oggi all'esame della Commissione.

Nel presentare il documento « Linee e proposte » desidero innanzitutto dire che il Governo si dichiara lieto dell'occasione fornitagli dalla Commissione (come traspare dalla lettera inviata dal ministro Preti ai Presidenti della Camera e del Senato) che permette di affrontare la questione del piano generale degli aeroporti e la ristrutturazione di CIVILAVIA. Interpretando la volontà del legislatore (di cui alla legge n. 299) come inizio di un dialogo fra il Ministero dei trasporti ed il Parlamento, il Governo ha esposto nella documentazione trasmessa le proposte relative al comparto del trasporto aereo. Non si tratta, evidentemente, di un piano generale completo, bensì di un abbozzo di tale piano sia per quanto riguarda il settore degli aeroporti, sia per quanto riguarda la ristrutturazione di CIVILAVIA, da interpretare come indicazione di massima utile ai fini di efficaci ed organici provvedimenti legislativi. Su tale documento il Governo attende una risposta per poter procedere speditamente agli adempimenti legislativi sopra accennati; il provvedimento « stralcio » — chiaramente straordinario — relativo agli ispettori di volo si inquadra in questa tematica generale; desidero, però, sottolineare che il dibattito su quest'ultimo deve procedere separatamente da quello che, ripeto, il Governo sollecita sul documento « Linee e proposte ».

Il quadro di riferimento costituito dai documenti presentati dal Governo si rifà anche a quanto è emerso nel dibattito che si è tenuto in sede di Conferenza nazionale dei trasporti; si tratta di un quadro importante non soltanto perché si riferisce a tutto il comparto del trasporto

aereo, ma perché è stato definito secondo le procedure previste dalla legge n. 299. Inoltre, tale quadro, è stato predisposto in una prima fase dal Ministero dei trasporti, dalle regioni, dai vari corpi sociali interessati, in un secondo momento è stato oggetto di un confronto tra le forze sindacali; contiene quindi elementi di un approfondito dibattito, il significato politico del quale è relativo alla previsione del trasporto aereo negli anni a venire e alla necessità di incidere in questo settore.

Il quadro di riferimento tratta dei fattori di produzione, delle loro previsioni, della individuazione dei vincoli esterni al sistema stesso, delle possibili fonti di finanziamento delle ipotesi dei costi energetici e degli impianti, degli interventi in materia di ricerca tecnologica, della produttività generale del comparto; in modo particolare, pur senza entrare in forme specifiche di ristrutturazione, tratta degli organi di Governo preposti alla direzione dell'aviazione civile, dei problemi relativi ai rapporti tra il territorio e le gestioni aeroportuali, delle reti nazionali ed internazionali, dei problemi relativi al collegamento di terzo livello, e quindi delle previsioni relative alle forme di gestione aeroportuale (a chi affidare tale gestione, in che modo, in che termini), che si tenderebbe ad affidare ad organismi a prevalente capitale pubblico con partecipazione regionale; infine tratta dei problemi del piano generale degli aeroporti. Debbo dire che stiamo anche per affidare al comitato previsto dall'articolo 2 della legge n. 825 (per una spesa preventivata di 2 miliardi) una ricerca, sempre nel campo specifico della progettazione aeroportuale, sulla base delle indicazioni che scaturivano dal quadro di riferimento del Governo corretto dal successivo dibattito parlamentare che abbiamo sollecitato.

Nel quadro di riferimento vengono sviluppati due aspetti particolari. Il primo riguarda il trasporto aereo negli anni '80 (e costituisce la prima *tranche* degli interventi necessari); il secondo concerne le linee proposte per la strutturazione generale del piano.

Sul primo aspetto vi è un documento che fa l'analisi dettagliata della situazione e delle prospettive. Tale documento sul trasporto aereo negli anni '80 tratta il piano generale dei trasporti e i progetti finalizzati. Inoltre, si sofferma sulla valutazione del comparto a livello nazionale e sul quadro di riferimento per il piano settoriale del trasporto aereo. Dopo di che, esso passa ad analizzare gli interventi di breve e medio periodo (per gli anni '80) sugli aeroporti nodali e sul sistema di radio-radar assistenze. Quest'ultimo punto riguarda gli interventi in atto per ulteriori opere integrative sugli aeroporti nodali (interventi già approvati dal CIPE) e gli interventi indispensabili per consentire l'agibilità degli aeroporti di Fiumicino e di Malpensa. Sono previsti anche un adeguamento dei « sistemi » aeroportuali di Roma e di Milano, anche in riferimento ai collegamenti ferroviari aeroporto-città; dotazioni complementari in alcuni aeroporti nodali; un recupero manutentivo straordinario del patrimonio aeroportuale in gestione statale, allo scopo di ottimizzazione delle risorse già investite ed un completamento delle infrastrutture per l'assistenza al volo, con interventi da gravare sul bilancio ordinario del Ministero della difesa nel prossimo quinquennio.

Il Governo ha presentato al Parlamento una ricapitolazione della situazione di tale settore aggiungendo al documento suddetto alcuni allegati. In particolare, il primo allegato riguarda la distribuzione territoriale e la consistenza del traffico degli aeroporti italiani. Il secondo allegato concerne le proiezioni del traffico aereo commerciale dei passeggeri e delle merci (posta esclusa) sui principali aeroporti. Debbo subito avvertire i commissari che il Governo non è completamente soddisfatto di queste proiezioni che sono molto lontane dall'essere precise; esse sono però indicative al fine di stabilire le necessità del momento. Il terzo allegato riguarda la situazione infrastrutturale degli aeroporti italiani dopo il completamento degli interventi *ex lege* n. 825 del 1973. Tale allegato mette anche in luce quanto

è stato già fatto negli aeroporti nel periodo 1975-1980. Nel quarto allegato è contenuta la specificazione degli interventi a breve periodo finanziati con legge 27 luglio 1979, n. 299. Si tratta di progetti di interventi già approvati in linea amministrativa, ma — per alcuni — non ancora approvati in sede tecnica. Il quinto allegato concerne la specificazione degli interventi che saranno presumibilmente attuati nel medio periodo. Più precisamente, concerne finanziamenti, previsti in cinque anni, per l'aeroporto di Fiumicino (390 miliardi); l'aeroporto di Malpensa (300 miliardi); gli aeroporti di Palermo, Cagliari, Lamezia Terme, Catania, Bari, Reggio Calabria, Venezia, Genova, Ciampino (per complessivi 90 miliardi).

Il sesto allegato riguarda le situazioni di avanzamento e i programmi degli ammodernamenti del sistema di assistenza al volo con una analisi degli interventi già realizzati ed in programma a breve e medio termine per le radio e radar assistenze.

Questa è la complessa documentazione che noi abbiamo chiamato: « Il trasporto aereo negli anni '80 ». Essa costituisce la prima risposta nell'ambito del quadro di riferimento per il piano settoriale del trasporto aereo.

Il secondo punto contenuto nelle « Linee e proposte » riguarda la ristrutturazione della direzione generale dell'aviazione civile italiana. Su ciò occorre fare una premessa politica. Infatti, il Ministero dei trasporti non si è ancora pronunciato sulla struttura organizzativa della direzione generale dell'aviazione civile, pur avendo individuato tutti gli aspetti interni della organizzazione e la struttura organizzativa definitiva del sistema aeroportuale in quanto, fra le varie ipotesi del quadro di riferimento, si parla di possibilità di nuovi compiti per enti economici o aziende autonome. La documentazione in oggetto va vista nel contesto di quella riguardante le aziende statali, così come risulta anche nel « progetto Giannini » che il ministro per la funzione pubblica ha presentato al Parlamento. In tale progetto si parla di sistemi di aziende e di agenzie,

sistemi sui quali il Governo attende una risposta del Parlamento e, in particolare, della Commissione trasporti. In attesa di questa risposta ci siamo interessati anche della problematica relativa al « contenitore » e al « modulo » aeroportuale.

Noi abbiamo un « modulo » tecnico, politico e programmatico in base al quale vengono assegnati servizi di istituto statale (ad esempio la programmazione e le linee) e vengono erogati servizi veri e propri (quali, ad esempio l'affidabilità, il controllo dei brevetti, la fornitura dei servizi di sicurezza). Il nostro compito è quello di studiare quale sia il « contenitore » di queste forme diverse di attività statali. Nell'ambito, poi, del « modulo » aeroportuale vi sono anche alcune società *handling* nonché altre società come la Sea e la società aeroporti di Roma, di Genova e di Venezia che gestiscono i rispettivi aeroporti. Tutte queste società svolgono, in effetti, funzioni particolari, e non coprono l'arco dei servizi necessari per l'aeroporto. Infatti, la realtà aeroportuale si è sviluppata, per così dire, sopra le spalle del Ministero della difesa, e quindi dell'aviazione militare. Quest'ultima, che gestiva gli aeroporti e ne garantiva il controllo ed il traffico, sosteneva, sulle sue capaci spalle, due piccoli organismi. Il primo era la direzione generale dell'aviazione civile, che esaminava i documenti di imbarco e di sbarco e concedeva i permessi, svolgendo una funzione propriamente civile; il secondo era la società di gestione, che si occupava dei servizi di bar e facchinaggio, ma senza prendere in mano la totalità dei servizi aeroportuali.

Questa situazione — esaminata in una lunga premessa di carattere storico, assai interessante, al documento « Linee e proposte per la ristrutturazione di CIVILAVIA » — è alla base di una scelta che dobbiamo fare, e che va di pari passo con la decisione presa dal Governo, riguardante la costituenda azienda per il controllo aereo. Infatti, la gestione aeroportuale si riferisce alle attrezzature relative sia alla sicurezza a terra, sia al servizio aereo vero e proprio: e si tratta di due aspetti inscindibili. Abbiamo costituito un'azienda

per il controllo aereo, e diciamo pure sotto la spinta sindacale, per dare una giusta remunerazione ad una categoria specializzata: ma il controllo aereo è uno dei due aspetti della vita aeroportuale, e dovremmo quindi definire anche l'altro, relativo alla gestione complessiva dell'aeroporto.

L'insieme della gestione a terra costituisce un problema che precede la stessa gestione delle *handlings* o degli specifici servizi; si tratta della gestione del « luogo » del traffico aereo.

Il problema generale delle aziende, delle loro finalità e della gestione dei servizi è stato posto dal ministro Giannini al Parlamento, in termini globali, che riassorbono, in qualche modo, le decisioni sui « contenitori » e sulla struttura giuridica da dare alla riorganizzazione dei servizi di traffico aereo.

Nel documento in oggetto presentiamo altresì una serie di problemi organizzativi e di proposte di interventi di struttura, che abbiamo suddiviso in interventi immediati, perché la direzione generale dell'aviazione civile possa sopravvivere ed essere messa in gardo di funzionare, ed interventi a medio ed a lungo termine, per una riorganizzazione generale. Tra gli interventi a brevissimo termine, ricordo quello da effettuarsi per fornire di personale gli attuali servizi. Abbiamo aeroporti in cui il traffico aereo è controllato, a volte, da un operaio: essendo infatti solo tre gli addetti di CIVILAVIA, quando il direttore si assenta un momento, è l'operaio che provvede alla manutenzione e che firma i documenti. Si tratta, come si vede, di provvedimenti che vanno esaminati, indipendentemente dalla struttura organizzativa generale. A prescindere dal fatto che vi sia un'azienda autonoma che fornisce tutti i servizi, e che questa possa essere privata o a partecipazione statale o un'agenzia o un ente autonomo, occorre risolvere dei problemi urgenti. Ed uno di questi è proprio quello degli ispettori di volo. Indipendentemente dal loro inquadramento futuro, è stato perciò necessario presentare un provvedimento di legge a brevissimo termine. Il disegno di

legge che discutiamo oggi risolve un problema di sopravvivenza, ma si inquadra, nel piano generale, in una prospettiva a più lunga scadenza.

Tra gli interventi urgenti, abbiamo inoltre previsto la costituzione di un servizio di gestione aeroportuale, che si inserisce all'interno della direzione generale. Tra quelli a più lunga scadenza, vi è tutta una riorganizzazione del sistema, in cui figurano: una particolare delega per il ministro, per la creazione di un sottosegretario, data la materia; una direzione generale, con un vicedirettore generale ed una segretaria (poiché sono state denunciate, nel settore, alcune disfunzioni); la costituzione di alcuni organi consultivi. Tra questi, il Consiglio superiore dell'aviazione civile, che dovrebbe riassorbire in sé alcuni compiti svolti da comitati speciali (ad esempio, quello previsto dalla legge n. 825, ed il cosiddetto comitato « Sangalli », che si occupa delle tariffe aeree). Sono anche previsti: un organo stabile, presso il Ministero, con indipendenza funzionale, anche rispetto alla magistratura, per la prevenzione dei disastri aerei e le inchieste su quelli che dovessero succedere, in modo da non costituire, di volta in volta, una commissione speciale; un comitato permanente, in funzione di *staff*, ed un altro che si occupi del piano generale degli aeroporti.

Non entro nei particolari circa l'organizzazione di questo piano, limitandomi a dire che il suo aspetto più importante si riferisce alla costituzione del servizio per la gestione aeroportuale ed al rafforzamento delle strutture periferiche.

Nel documento che sto illustrando abbiamo configurato il potenziamento di alcune strutture esterne. Pur senza entrare nella politica dell'aviazione civile, osservo che, certamente, un suo reale sviluppo ha bisogno del supporto di talune strutture. Per quanto riguarda, ad esempio, i voli *charter*, questa Commissione ha di recente approvato un provvedimento di legge che comporta, in materia, una certa liberalizzazione: ma quest'ultima deve essere confortata da un'adeguata politica di sostegno, altrimenti finiremo con il

favorire le più aggressive società del nord Europa, che hanno il vantaggio di poter contare su clienti che appetiscono ogni destinazione italiana. In sede CEE riceviamo continue pressioni per la concessione di linee automatiche che raggiungano i nostri aeroporti, ma senza compensazioni, sulla base del principio del cosiddetto « cielo aperto ». Ora, questo potrebbe essere teoricamente giusto, ma in pratica porta a notevoli scompensi, perché se il più periferico e malservito dei nostri aeroporti (ad esempio, quello di Crotone) è appetibile per gli uffici turistici e quindi per i voli *charter* del nord Europa, non sono altrettanto appetibili, poniamo il caso, gli aeroporti scozzesi da parte delle organizzazioni turistiche che curano questi medesimi voli nel sud Europa. A questa situazione, occorre opporre alcune iniziative. Bisogna intanto trasformare la CIT in una sorta di *tour operator*, capace di acquisire una serie di clienti stranieri. Non dimentichiamo che potrebbe profilarsi il pericolo che, il giorno in cui una società di voli *charter* straniera più aggressiva delle altre compri un albergo in Italia, impiantando un sistema di ciclo continuo, ci troviamo con il turismo italiano gestito dagli stranieri, che per compensazione danno magari lavoro solo ai facchini o ai ragazzi d'albergo. È anche necessario creare un fondo di investimenti per l'aviazione civile; infatti, chi acquista oggi un aereo per organizzare voli *charter* non ha alcuna assistenza finanziaria. Esiste una *Banca delle telecomunicazioni*, che è previsto venga meglio utilizzata con riferimento all'aiuto per l'aviazione civile; si tratta di una banca nata come mutua dei ferrovieri, e che oggi ha assunto una certa importanza, pur senza appropriarsi di quei compiti particolari cui si riferisce la sua denominazione.

Ricordo poi un fatto importantissimo: la scuola dell'aviazione civile italiana. Vi è un impegno da parte del Governo ad aprire questa scuola ad ottobre, ed io ritengo che sia estremamente necessario. Vendiamo in tutto il mondo apparecchiature della Selenia, ma in Italia non abbiamo un corso per controllori di volo.

Corsi di questo tipo si fanno in America. Inoltre, stante la smilitarizzazione in atto, non possiamo continuare a sfruttare i sistemi educativi del Ministero della difesa che, avendo ceduto su questo punto, tende a prendere le distanze dall'aviazione civile, e giustamente. Infatti il sistema di vita e di remunerazione dell'aviazione civile potrebbe determinare un inquinamento rispetto ai fini principali della difesa. D'altra parte dobbiamo pensare ad una scuola per piloti civili che abbia una caratterizzazione diversa. La Difesa dava un'istruzione che era per un aspetto di grande garanzia, ma per un altro aspetto era troppo diversa dalle esigenze dell'aviazione civile. Voglio dire che la sportività ed il coraggio del pilota, del combattente, non servono per l'aviazione civile. Finora questo tipo di scuola è stato fatto per iniziativa di privati. La Selenia e L'Alitalia hanno cominciato a fare corsi per piloti ad Alghero. Abbiamo già comunicato a queste società che tali corsi saranno — per così dire — nazionalizzati. Dobbiamo costituire una scuola dell'aviazione civile italiana che sia un istituto di istruzione secondaria superiore.

Tra le strutture necessarie occorre una sede, che abbiamo richiesto. Data l'origine storica di questo tipo di scuola, una parte dell'insegnamento viene data nella sede del Ministero dei trasporti, un'altra in quella del Ministero della difesa, un'altra in una serie di appartamenti sulla Cristoforo Colombo, un'altra ancora negli archivi storici dell'EUR, in una posizione monumentale ma estremamente inadeguata e troppo schiacciata dal grattacielo dell'Alitalia, per di più in un seminterrato ereditato da una espressione della megalomania fascista. L'espressione architettonica dell'EUR, pur essendo nata per un compito di glorificazione del regime, si avvicina peraltro a certi canoni dell'architettura moderna ed esce dalla glorificazione. Sta di fatto tuttavia che in una stanza con le pareti alte sei metri e con colonnati romani non è possibile gestire l'aviazione civile. Abbiamo chiesto uno stanziamento di 20 miliardi, sperando che il ministro Pandolfi sia d'accordo, per acquisi-

re una sede, che potrebbe essere vicino all'aeroporto. Ma questo è un problema particolare. Non abbiamo avanzato solo proposte organizzative, ma anche proposte concrete di interventi immediati per quanto riguarda le strutture operative di una politica dei trasporti dell'aviazione civile. Avrò dimenticato molti particolari, per la mole stessa dei lavori da svolgere. Quello che importa è che la Commissione valuti attentamente il provvedimento al suo esame e dia una risposta entro un termine breve sui due punti che sono rimasti in sospeso. Mi riferisco ai moduli organizzativi e ai moduli aeroportuali; occorre che quelli che sono già pronti siano presentati al più presto, ai fini di quel processo che è preannunciato nella lettera del ministro Preti ai Presidenti delle Camere: « A conclusione dei documenti emergono diverse ed urgenti necessità che si concretano nell'impegno a presentare provvedimenti a brevissima scadenza. Si tratta dei provvedimenti che riguardano il compimento degli aeroporti intercontinentali di Fiumicino e Malpensa e di alcuni aeroporti delle isole, dei provvedimenti necessari per raggiungere un minimo livello di sopravvivenza di CIVILAVIA; per la formazione del personale; per l'acquisizione di una sede funzionale; per la realizzazione di supporti, quale la scuola superiore dell'aviazione civile, il fondo di investimenti per l'aviazione civile, la promozione del turismo aereo diretto verso il nostro paese, il potenziamento del vettore italiano. Vicino a questi, altri provvedimenti riguardanti la definizione delle procedure e delle normative per il lavoro aereo, l'aviazione generale, le convenzioni aeroportuali, i *charter*, regolamenti aeroportuali, le normative per i brevetti, i controlli, i sistemi ispettivi ».

In alcuni casi operiamo con un *escamotage* giuridico, in attesa dell'approvazione del nuovo codice della navigazione aerea perché una riforma del codice nazionale richiede un lavoro molto difficile, richiede il concerto con il Ministero di grazia e giustizia, quindi tempi lunghi. Il Ministero quindi ha deciso che, in attesa di questo provvedimento, vi sia

l'enunciazione in una circolare di un autocomportamento della direzione, che non dia luogo ad una lesione del diritto, in caso di violazione, ma ad una aspettativa da parte dei terzi. Si tratta di un'autoregolamentazione importante in questo momento per dare certezza del diritto in tutti i campi dell'aviazione civile in cui oggi non c'è. Alcuni fenomeni di fiscalizzazione del lavoro, denunciati dall'aviazione civile, derivavano dalla mancanza di una certezza del diritto, per cui un funzionario poteva fare quello che voleva. Porto ad esempio un fatto minimo, ma estremamente significativo. I coltivatori diretti piemontesi avevano due aerei per lanciare antiparassitari sulle vigne, ma sono stati scoraggiati tanto che hanno dovuto smettere; le richieste erano tante che sembrava si trattasse della linea Roma-Londra. E questo per l'interpretazione assurda, capziosa e prevaricatrice di una norma del codice del 1925, nata per l'aviazione militare. Occorre una normativa liberalizzante che aiuti gli italiani ad usare lo strumento dell'aviazione civile e a non essere fiscalizzati tutte le volte che tentano di usarlo. Credo che questa sia una fase di passaggio necessaria per una presa di coscienza dell'importanza di questo settore.

Permettetemi di dirvi che con questo piano l'aviazione civile esce dalla tutela del Ministero della difesa e dell'azienda delle ferrovie dello Stato diventando un organismo adulto, che prende coscienza dei suoi compiti e delle sue funzioni all'interno della società italiana. Il Governo si augura che a questo documento possa seguire un dibattito parlamentare utile a correggere i punti che si ritenessero non corrispondenti alle necessità prospettate. In questo quadro debbo ripetere che appare urgente l'approvazione del provvedimento relativo agli ispettori di volo, provvedimento sicuramente episodico (nello stesso vengono previsti contratti a termine per un periodo che non supera i cinque anni) che rientra in quegli interventi a brevissimo termine, definiti « di pura sopravvivenza ». Ancora una volta ripeto che allo stato attuale siamo ridotti veramente al « lumicino » poiché disponiamo di un

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 FEBBRAIO 1980

solo ispettore di volo; non possiamo quindi lasciare in tale situazione la nostra aviazione civile.

PRESIDENTE. Ringrazio il sottosegretario Ciccardini per la presentazione appassionata ed esauriente del documento « Linee e proposte » che il Governo, tempestivamente, ha presentato al Parlamento in merito alla ristrutturazione organica del settore dei trasporti aerei e dell'aviazione civile. Ritengo si tratti della risposta opportuna e congrua alla indagine conoscitiva svolta da questa Commissione qualche anno fa. Sono dell'avviso, però, che l'esame di tale documento comporti un dibattito che non è il caso di agganciare alla discussione del provvedimento relativo agli ispettori di volo. Si tratterà, cioè, di aprire una procedura separata da quella del disegno di legge n. 1051; comunque, d'ora in poi ogni provvedimento relativo al settore in questione non potrà non giovare del quadro di riferimento ampiamente delineato dal sottosegretario Ciccardini.

BAGHINO. Alla luce dell'ampia illustrazione svolta oggi dal rappresentante del Governo, ritengo che sia il caso di rinviare alla prossima seduta il seguito della discussione del disegno di legge. D'altra parte vorrei che fosse chiaro che rinviare ad altra seduta non significa trovarci poi di fronte ad ulteriori provvedimenti all'ordine del giorno. Poiché riteniamo urgente approvare il disegno di legge relativo agli ispettori di volo, desidero dichiarare che, qualora la Commissione lo ritenesse opportuno, il gruppo del MSI-destra nazionale è disponibile oggi stesso a continuarne l'esame.

Ringrazio il sottosegretario per l'ampia illustrazione del documento presentato; ritengo però che — come ho già detto — non sia il momento di aprire la discussione sullo stesso.

TAMBURINI. Mi associo alla richiesta di rinvio della discussione.

PRESIDENTE. Desidero riconfermare che sul documento illustrato poco fa dal

sottosegretario Ciccardini non è il caso di aprire oggi un dibattito; in effetti, si tratta di proposte che il Governo ha documentato e trasmesso al Parlamento in ottemperanza ad una precisa richiesta. È chiaro che in occasione della discussione dei provvedimenti che riguarderanno gli argomenti trattati nella documentazione in questione, ognuno di noi potrà dire se concorda o meno con quanto esposto dal Governo. Però, era molto opportuno (ed è una richiesta specificamente fatta anche dal Governo che si rinviasse questa discussione) che anche questo specifico provvedimento riguardante gli ispettori di volo fosse inquadrato nell'ambito di una visione generale del problema al fine di conoscere quali iniziative si riterrà opportuno adottare. Mi consta, poi, che sul problema della riforma generale di CIVILAVIA, il Governo si riserva di presentare un provvedimento *ad hoc*. Durante la discussione su quest'ultimo disegno di legge non potremo prescindere da ciò che sarà emerso dal dibattito fra i sindacati ed il Governo sulla riforma della pubblica amministrazione.

FIORI GIOVANNINO. Se non ricordo male, il rappresentante del Governo ha già avuto modo di dirci in altra occasione che il disegno di legge n. 1051 costituiva un provvedimento straordinario ed urgente anche in merito al rilascio dei brevetti di pilota, necessari proprio per evitare il ripetersi di tragedie come quelle che si sono verificate in questi ultimi due anni. È per tale ragione che io ritengo opportuno, se non necessario, procedere subito alla discussione di questo disegno di legge tenuto anche conto che, da quanto si evince dalla relazione, è rimasto in attività un solo ispettore di volo. Diversamente, l'*iter* di questo provvedimento diventerebbe troppo lungo.

LIOTTI. Sono d'accordo sul metodo di svolgimento dei lavori proposto dal Presidente. In altre parole, poiché penso che vi sia un nesso fra la normativa contenuta in questo disegno di legge e quanto ha avuto modo di esporre questa mattina il



rappresentante del Governo sul piano generale di ristrutturazione di CIVILAVIA, è evidente che occorreranno alcuni giorni di tempo per riflettere sulla relazione fatta dal sottosegretario Ciccardini e sul carattere di eccezionalità che riveste il provvedimento di legge in esame.

Concludendo, mi dichiaro favorevole alla proposta di rinvio della discussione alla prossima settimana.

**BERNARDI GUIDO.** Anch'io sono favorevole a questo rinvio, sempre che esso sia motivato da ragioni di collaborazione e di chiarezza per tutti i commissari.

**TAMBURINI.** Come è noto la posizione del gruppo comunista su questo disegno di legge è di critica. Certamente, quanto ha esposto l'onorevole Ciccardini non potrà, seppur parzialmente, non essere oggetto di discussione costituendo un coefficiente (anche se minimo) di aggancio con il provvedimento di legge al nostro esame. Rispondendo all'onorevole Fiori, debbo dire che nella seduta odierna il nostro gruppo non è in grado di dire se le critiche potranno essere rimosse.

**BERNARDI GUIDO.** Prendendo atto di quanto ha testé detto l'onorevole Tamburini, pregherei il gruppo comunista di farsi carico del carattere di estrema urgenza che riveste il disegno di legge al nostro esame. Proprio per questa ragione, mi auguro che la discussione non verrà ampliata eccessivamente nel riferimento alla relazione di oggi del rappresentante del Governo. Sarebbe opportuno che la prossima settimana l'iter del disegno di legge si concludesse senz'altro.

**BAGHINO.** Concordo sulle valutazioni fatte dall'onorevole Bernardi. Desidero, però, sapere se la cifra di quindici controllori di volo costituisca il limite massimo previsto nelle « Linee e proposte » illustrate dal sottosegretario di Stato.

**CICCARDINI, Sottosegretario di Stato per i trasporti.** Si tratta di una cifra minima e indispensabile.

**PRESIDENTE.** Mi pare che gli interventi dei commissari sull'aspetto procedurale abbiano confermato quanto ho avuto modo di dire poco fa sull'ordine dei lavori. Pertanto, la prossima settimana, dopo una opportuna riflessione richiesta da alcuni commissari, inizieremo la discussione sulle linee generali relativa al disegno di legge n. 1051.

Il rappresentante del Governo non solo ha trasmesso una copia dell'intera documentazione, ma ne ha fatto un'ampia illustrazione, di cui lo ringraziamo, perché questo ci permetterà di prendere a ragion veduta le nostre decisioni sul provvedimento di legge in esame.

I colleghi hanno concordato sul fatto di far riferimento al documento illustrato, durante il dibattito sul disegno di legge, ma senza affrontare qui una discussione su quanto detto dall'onorevole sottosegretario, perché ciò richiederebbe moltissimo tempo ed apposite riunioni. Infatti, proprio per la sua natura, questo documento non può essere discusso qui in Commissione. Esso, tuttavia, ci servirà come punto di riferimento ogni volta che dovremo discutere di qualche provvedimento concernente l'aviazione civile, e sarà quindi uno strumento per un serio metodo di lavoro.

Propongo di rinviare a mercoledì prossimo il seguito della discussione del disegno di legge. Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

**La seduta termina alle 12,05.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO