

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE
- POSTE E TELECOMUNICAZIONI

31.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 11 SETTEMBRE 1980

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARZOTTO CAOTORTA

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (Discussione e rinvio):	
Autorizzazione ad assumere ispettori di volo con contratto a termine da utilizzare presso la Direzione generale dell'aviazione civile (Modificato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (1051-B)	369
PRESIDENTE	369, 375
BAGHINO	370
BOCCHI	375, 378
LIGATO	375
LIOTTI	373
MORAZZONI, <i>Relatore</i>	370, 374, 378
OTTAVIANO	371
PANI	374, 375
ROBALDO, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	374, 378
RUBINO	372
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	378

La seduta comincia alle 9,40.

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 della aviazione civile (Modificato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (1051-B).

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 della aviazione civile», già approvato dalla nostra Commissione nella seduta del 13 febbraio 1980 e modificato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 30 luglio 1980.

L'onorevole Morazzoni ha facoltà di riferire sulle modifiche apportate dal Senato.

MORAZZONI, *Relatore*. Onorevole presidente, onorevoli colleghi, alla base del disegno di legge in esame sta la necessità di porre la Direzione generale dell'aviazione civile in condizione di espletare l'indispensabile funzione di controllo dello svolgimento dell'attività aerea sotto il profilo operativo.

L'attuale, pressoché totale, mancanza degli ispettori di volo in seno alla Direzione generale dell'aviazione civile fa sì che non si possano svolgere gli esami per il conseguimento dei vari brevetti ed abilitazioni al pilotaggio; che non si possano effettuare i controlli per il mantenimento degli *standards* professionali dei piloti di linea e non di linea; che non si possano effettuare controlli operativi sul corretto impiego degli aeromobili e delle varie apparecchiature.

Di fronte a tali delicatissimi compiti, nell'organico della Direzione generale dell'aviazione civile è attualmente presente un solo ispettore di volo, laddove il ruolo prevede otto unità. Si pensa che tale gravissimo stato di cose sia determinato dagli inadeguati livelli retributivi, dal richiesto possesso del diploma di laurea, nonché dalle limitate prospettive di carriera.

Pertanto, in attesa di una soluzione definitiva del grave problema, si rende improrogabile una soluzione transitoria, che consenta l'effettivo espletamento di tutti i compiti attribuiti agli ispettori di volo. A tal fine, mentre l'originario testo del disegno di legge prevedeva l'assunzione, in via transitoria, di 15 piloti professionisti con contratto a termine annuale rinnovabile di anno in anno sino ad un massimo di cinque anni, la nostra Commissione aveva stabilito l'assunzione di dieci piloti professionisti, e l'VIII Commissione del Senato ha ancora modificato tale cifra portandola a 20.

Inoltre, mentre nel testo da noi approvato, si prevedevano i requisiti necessari per l'impiego dei piloti nel settore degli aeromobili ad ala fissa ed in quello degli aeromobili ad ala rotante, il Senato ha previsto quali debbono essere i requisiti anche per l'impiego nel settore degli alianti.

La terza modifica apportata dal Senato, sempre all'articolo 1, è di carattere formale.

Al di là delle considerazioni negative che forse potrebbero essere fatte su queste variazioni, in considerazione dell'urgenza di porre fine all'attuale situazione, e del fatto che esse non comportano un aumento di spesa, il relatore chiede alla Commissione di esprimere voto favorevole sul testo giuntoci dal Senato.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali delle modifiche apportate dal Senato.

BAGHINO. Credo di dover intervenire anche in questa sede, essendo io intervenuto già a suo tempo, quando approvammo il disegno di legge nel febbraio di quest'anno.

Il Senato propone di portare a 20 il numero dei piloti professionisti da assumere provvisoriamente in funzione di ispettori di volo; ebbene, a tale proposito desidero ricordare che il testo originario del disegno di legge prevedeva l'assunzione di 15 ispettori, e che noi riducemmo tale numero a 10 al fine di limitare al massimo lo stato di provvisorietà, in tal modo spingendo per la realizzazione di qualcosa di più organico. D'altro canto il Senato, pur avendo portato il numero dei piloti da assumere a venti — il che farebbe pensare quasi alla volontà di protrarre tale stato di provvisorietà —, ha attenuato questo aspetto con l'inserimento della categoria dei piloti di alianti. Non credo fosse indispensabile includere tale categoria, dando un'impressione di appesantimento sia della situazione di provvisorietà sia della materia riguardante la competenza degli ispettori di volo.

Desidero fare un'altra osservazione: non so se la somma di 140 milioni di lire per il 1980 (l'originario disegno di legge, la cui presentazione è avvenuta da quasi un anno, prevedeva un onere di 210 milioni di lire), che il Senato non ha ritenuto di modificare per quest'ultimo scorcio del 1980, verrà accantonata o sarà spendibile. Penso, però, che non sarà, appunto, spendibile perché non credo che i

venti ispettori di volo siano immediatamente disponibili. Faccio presente inoltre che se prima tale somma era sufficiente per dieci ispettori e per quasi tutto l'anno in corso, ora per venti ispettori e per i rimanenti mesi del 1980 sarà certamente scarsa.

Sottopongo queste osservazioni all'attenzione del relatore, dei colleghi e del Governo perché valutino se modificare il provvedimento, il che comporterebbe un ulteriore ritardo del suo *iter*, oppure approvarlo così com'è tenendo conto della sua urgenza. In quest'ultimo caso bisognerebbe far rilevare ancora una volta all'esecutivo che il Parlamento continua ad essere « preso per il collo », ogni qualvolta gli si chiede di approvare senza modifiche, per motivi d'urgenza, un determinato provvedimento.

Nel caso presente, infatti, non viene data alla Commissione la possibilità di perfezionare, migliorare, completare un intervento organico. Ciò dovrebbe essere sempre fatto notare soprattutto all'esecutivo, perché altrimenti non solo, nel caso di specie, risulterebbe provvisoria, almeno sulla carta, l'assunzione dei venti ispettori di volo, ma anche l'attività di noi legislatori assumerebbe carattere di provvisorietà.

OTTAVIANO. Già in occasione della discussione di questo provvedimento in febbraio, esprimemmo profonde riserve che si concretizzarono nel nostro voto e in una sorta di « pregiudiziale » (lo dico fra virgolette), che ponemmo all'esame del disegno di legge, consistente in una esposizione non formale, ma che si traducesse in atti successivi in relazione alle questioni concernenti una illustrazione da parte del Governo del documento « Linee e proposte », che era stato presentato in ordine alla ristrutturazione dell'insieme del comparto. Ciò è tanto vero che il provvedimento che stiamo discutendo, con una specie di petizione di principio, fa riferimento nel primo articolo alla ristrutturazione della Direzione generale dell'aviazione civile che, a questo punto, sembra essere una sorta di ricorrente chimera di

fronte alla necessità di interventi indilazionabili.

Purtroppo dobbiamo dire che da allora ad oggi non si sono avuti interventi coerenti da parte del Governo; anzi, rispetto alle questioni aperte nel settore, assistiamo sempre ad aggravamenti e anche le notizie su altri versanti e fronti, come, ad esempio, la discussione attorno alle questioni sul rinnovo delle concessioni fanno sorgere preoccupazioni e dimostrano la necessità di interventi che richiedono misure ben più efficaci e profonde.

Per quanto riguarda il merito del provvedimento, ci sembra che la posizione assunta dal Governo al Senato sia stata a dir poco inopportuna e inefficace. Basterebbe pensare che nel mese di febbraio il Governo sostenne davanti a questa Commissione l'urgenza di approvare il disegno di legge. Noi proponemmo alcuni emendamenti che furono approvati, ma il Governo non si è comportato in modo coerente al Senato, tanto che sono ora al nostro esame le modifiche apportate in quella sede al testo licenziato dalla nostra Commissione. Ciò significa che si è voluto insistere caparbiamente su posizioni che, di fatto, non si traducono in misure organiche ed efficaci, non considerando con senso di realismo neanche la posizione delle forze politiche chiamate a formulare un giudizio sul provvedimento.

Pertanto il Governo, di fronte ai problemi dell'aviazione civile, non è capace di intervenire con efficacia e tempestività, tant'è vero che la questione relativa alla riforma della direzione generale dell'aviazione civile non è stata a tutt'oggi affrontata e risolta, al di là del documento « Linee e proposte » che, sulla base dell'esposizione fatta dall'allora sottosegretario Ciccardini, si presenta come una sorta di analisi ripetitiva, per altro scarsamente efficace dal punto di vista delle proposte operative.

D'altro canto, le notizie che abbiamo, e che debbono essere verificate, sul problema del rinnovo delle concessioni non solo dimostrano uno stato di incertezza, ma anche di arretramento, a dir poco, per quanto riguarda la valutazione di al-

cune compagnie. Nello stesso tempo, alcuni problemi si ripresentano con drammaticità ed acutezza. Ieri all'aeroporto di Ciampino la partenza di un volo dell'ITAVIA per Bergamo è stata spostata dalle ore 16 alle 22, senza la benché minima motivazione. Sul fronte del controllo del traffico aereo vi sono di nuovo problemi aperti. Anche per quanto riguarda la gestione degli scali esistono problemi molto acuti e forti.

Da questo quadro emerge una situazione di precarietà e provvisorietà, senza un disegno organico, una impostazione e una volontà politica di attuare interventi efficaci. Ciò ci fa dubitare non solo della bontà del provvedimento, che è stato peggiorato dalle modifiche apportate dal Senato, ma anche dell'atteggiamento del Governo su questi problemi.

Non credo di dover ripetere tutte le questioni che abbiamo sollevato in altre occasioni, per cui mi limito a dire che il nostro giudizio sul disegno di legge è critico e negativo, ed è aggravato dall'operato del Senato che ha aumentato il numero dei piloti da assumere ed inserito la categoria degli alianti. Non riteniamo che tale categoria debba essere inclusa nel provvedimento, non trovando nemmeno una giustificazione in motivi di urgenza. Infatti, mentre la questione degli ispettori di volo, per quanto riguarda le compagnie aeree, potrebbe avere una parziale ragione di urgenza, non altrettanto si può dire per gli alianti. Da questo punto di vista mi si deve spiegare quali siano i motivi di urgenza. Il nostro è un giudizio severo, critico, che pone l'esigenza di verificare come il Governo e questa stessa Commissione debbano intervenire in modo più coerente rispetto ai problemi che riguardano l'aviazione civile.

Si impone un riesame delle questioni relative alle concessioni, questioni che abbiamo posto in varie occasioni ad altri ministri, al fine di prendere le decisioni conseguenti. Occorre una chiusura del dibattito intorno alla riforma della Direzione generale dell'aviazione civile ed è necessario che il Governo assuma seriamente l'impegno di intervenire non con enun-

ciamenti di principio o con analisi ormai stanche che dimostrano inefficacia o addirittura inefficienza all'interno di alcuni degli apparati che sono preposti al governo di questo complesso settore.

Infine, per una coerente politica di intervento occorre che si predisponga un calendario di iniziative al fine di risolvere i problemi che oggi sono presenti in questo settore.

RUBINO. Siamo tra coloro che ritengono che l'unica maniera per arrivare a Roma sia l'aereo, con tutte le percentuali di rischio che presenta la realtà italiana, ed evidentemente siamo estremamente sensibili ad ogni provvedimento che accentui la sicurezza del volo.

Abbiamo discusso a lungo questo provvedimento ed anche questa esigenza di trasformazione radicale di tutta la situazione dell'aviazione civile. Ci siamo resi conto che la realtà dell'aviazione civile è cresciuta più rapidamente di quanto non sia andata avanti la struttura burocratica, che ha finito con l'aver in un primo tempo una funzione vicaria dell'aviazione militare e successivamente con l'essere un qualcosa di anodino, di fronte a cui il Governo non è riuscito a stabilire una sua linea.

Abbiamo letto nel piano predisposto dal Governo, più precisamente nella lettera di presentazione del ministro Preti, una frase che è obiettivamente sintomatica del fatto che il volume di centinaia di pagine finisce con l'aver un equivoco di fondo. Infatti il ministro Preti — ed anche logicamente, secondo un certo indirizzo — dichiara che non è stato scelto alcuno schema per la trasformazione dell'aviazione civile, in quanto è ancora pendente a livello di decisione governativa il rapporto Giannini in merito allo schema fondamentale per l'organizzazione delle aziende. Dunque quel piano generale degli aeroporti e della ristrutturazione dell'aviazione civile finisce con l'essere un elenco di cose da fare, per molte delle quali manca una impostazione generale.

Condivido queste considerazioni, che il collega che mi ha preceduto ha esposto

con molta chiarezza, ma mi pongo una domanda che, a mio avviso, è fondamentale: se avessimo davanti a noi tutto il quadro di riferimento e l'insieme dei provvedimenti, il disegno di legge in esame sarebbe contraddittorio rispetto alle linee scelte? A me pare di no, ed è per questo motivo che sento l'esigenza di rivolgere non un appello, ma una richiesta di rimeditazione sul tema, giacché, qualunque sia il tipo di organizzazione amministrativa che sceglieremo, qualunque sia la soluzione della problematica che la Commissione Robaldo ha proposto all'opinione pubblica in merito all'attuazione dei lavori che la Commissione trasporti ha svolto alcuni anni or sono (dimostrando che le indagini delle Commissioni parlamentari finiscono con il diventare fatti operativi), qualunque sia la tematica collegata al rapporto tra compagnie nazionali ed altre compagnie, di bandiera e non, è comunque indispensabile rafforzare il settore degli ispettori di volo e metterci al passo con la realtà europea che ci sovrasta di anno in anno.

Devo richiamare ancora una volta il documento che la CEE ha presentato in merito al problema dei cieli aperti, che nel corso del 1981 potrebbe rappresentare la perdita di una ulteriore fetta di traffico aereo.

Di fronte a tali problemi mi sembra indispensabile costituire questo corpo di ispettori di volo, al di là delle sfumature relative alla metodica delle scelte. In questo senso...

PANI. Anche per gli alianti?

RUBINO. Mi sembra che questo problema sia relativamente ininfluenza. Se la questione fosse questa, anche a costo di rinviare il provvedimento al Senato, sarei pronto a sopprimere la parte relativa al punto 3) dell'articolo 1.

BOCCHI. C'è un nostro emendamento al riguardo. Ti aspettiamo al voto!

RUBINO. Se questo servisse a risolvere il problema, personalmente mi dichiarerei d'accordo.

Dobbiamo essere estremamente accorti, dopo avere rinviato ulteriormente l'approvazione di questo disegno di legge, e tenere conto del fatto che esso si inserisce autonomamente in un disegno organico relativo alla ristrutturazione dell'aviazione civile. Qualunque operazione politica, in qualunque direzione sia rivolta, esige il massimo di qualificazione del personale. Il disegno di legge in esame adempie questa funzione e per questo motivo a nome della democrazia cristiana dichiaro che voterò a favore della sua approvazione.

LIOTTI. Ritengo che sarebbe abbastanza sterile ripetere le osservazioni che a suo tempo abbiamo espresso sul disegno di legge in esame e sulla necessità di una sua rapida approvazione, pur con i dubbi e le perplessità circa il collegamento tra il provvedimento stesso e la riforma della Direzione generale dell'aviazione civile.

Oggi ci troviamo ancora una volta di fronte a questa tematica e ancora una volta dobbiamo valutare se il contesto dell'urgenza, che probabilmente è stato disatteso e sul quale si sono innestati altri orientamenti ed altri interessi, sia ancora il tema fondamentale. Già in altre occasioni il gruppo socialista ha sottolineato che comunque in un servizio così delicato deve essere assicurato un minimo di assistenza e di intervento, da cui dipende l'incolumità del volo. Questo tipo di preoccupazione va ancora una volta messo in evidenza al fine di arrivare rapidamente alla conclusione dell'iter legislativo del disegno di legge.

Certo, ciò non elimina tutta una serie di dubbi e di preoccupazioni che già a suo tempo abbiamo espresso, ma riteniamo che la questione dell'urgenza e della necessità di arrivare comunque alla definizione dell'iter legislativo di questo provvedimento debba costituire, ancora una volta, il nostro obiettivo fondamentale.

Sono queste le ragioni per le quali il gruppo socialista ritiene che il disegno di legge in esame, pervenuto dal Senato, debba essere rapidamente approvato senza apportarvi ulteriori modifiche; l'eventuale

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'11 SETTEMBRE 1980

approvazione di emendamenti, infatti, rischierebbe di far slittare in modo preoccupante la definizione di un tema così delicato e decisivo.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali delle modifiche apportate dal Senato.

MORAZZONI, Relatore. Mi pare di non dover aggiungere altre argomentazioni a quelle che ho già svolto in sede di relazione, né di dover fornire particolari delucidazioni a quei colleghi che, in base a motivazioni sostanziali, si sono dichiarati contrari al provvedimento in esame.

Ritengo, inoltre, che le obiezioni in merito al numero di piloti professionisti da assumere — dieci o venti — siano minimali rispetto all'obiettivo che il disegno di legge si propone, quello, cioè, di assicurare un servizio molto importante nella speranza che venga attuata quanto prima la ristrutturazione della Direzione dell'aviazione civile.

Per ciò che concerne il problema dell'assunzione di professionisti del settore degli alianti, vorrei far rilevare all'onorevole Rubino che — uso una metafora — non è possibile assumere professori universitari per svolgere il lavoro di maestri di scuola elementare. Bisogna tener conto, insomma, del fatto che, oltre ai velivoli ad ala fissa o ad ala rotante, esistono anche quelli senza motori per i quali, perciò, è necessario assumere personale specializzato. Di ciò sono tanto convinto che, nel corso del precedente esame da parte di questa Commissione, presentai un emendamento in tal senso.

Concludo raccomandando ancora una volta la sollecita approvazione del disegno di legge in esame.

ROBALDO, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Mi associo alle considerazioni svolte dal relatore, onorevole Morazzoni, e dai colleghi Rubino e Liotti in ordine allo specifico del provvedimento al nostro esame.

Condivido, inoltre, le osservazioni dell'onorevole Ottaviano: il Governo, malgrado quanto è risultato su alcuni organi di stampa che hanno riferito dichiarazioni talvolta strumentalizzandole, sta lavorando per presentare rapidamente a questa Commissione un documento tecnico-operativo sul rinnovo delle concessioni, questione della quale la Commissione trasporti della Camera si è già occupata nel 1977.

La riforma della direzione dell'aviazione civile è ormai indilazionabile...

PANI. Questo ce lo state dicendo da dieci anni!

ROBALDO, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Ma lo è tanto più nel momento in cui ci accingiamo a definire con maggiore puntualità la figura dei controllori e degli assistenti di volo, definizione che dovrà avvenire, se non vado errato, entro il gennaio del 1982. È chiaro, infatti, che non possiamo più continuare a creare unità distaccate, ma dobbiamo sforzarci di realizzare un quadro quanto più possibile organico. A tali finalità sono diretti gli incontri, tra cui quello che avverrà nel pomeriggio, con i rappresentanti dei controllori e degli assistenti di volo; contestualmente a questi incontri altri se ne tengono in materia di riforma della Direzione dell'aviazione civile.

Nel giro di poche settimane il Governo sarà pertanto in grado di presentare a questa Commissione proposte organiche in materia, sulle quali il Parlamento esprimerà il proprio giudizio politico. Desidero precisare, inoltre, che si tratta di un impegno formale che assumo a nome dell'esecutivo e che permetterà alla Commissione medesima di giungere a conclusioni operative e politiche.

PRESIDENTE. Dovremmo ora passare all'esame delle modifiche apportate dal Senato, ma ritengo che ciò non sia possibile a causa della mancanza del numero legale.

PANI. Chiedo la verifica del numero legale ai sensi dell'articolo 46 del regolamento.

PRESIDENTE. Domando se questa richiesta sia appoggiata.

(È appoggiata).

Si faccia la chiama per la verifica del numero legale.

(I deputati segretari procedono alla chiama).

Comunico che la Commissione non è in numero legale per deliberare e pertanto proporrei di sospendere la seduta per un'ora.

PANI. Sono contrario ad una così breve sospensione della seduta, in quanto ciò non ci consentirebbe affatto di avere a disposizione un certo numero di deputati; sarebbe certamente più conveniente, e più serio, convocarci in una data in cui possa essere sicura la presenza di tutti i deputati, in modo particolare di quelli della maggioranza che sono proprio quelli, in maggioranza, assenti. Dico questo perché sovente si verifica il controsenso che mentre da una parte ci si chiede di lavorare in fretta, dall'altra ci si trova, in pratica, nell'impossibilità di esercitare il nostro diritto-dovere di minoranza, cioè di lottare per rendere migliori i provvedimenti che si vanno via via discutendo.

Da questo punto di vista, quindi, una sospensione della seduta non avrebbe alcun significato; essendo stata infatti la Commissione convocata sin da ieri, e conoscendo i colleghi l'importanza del provvedimento in esame, avrebbero potuto fare in modo di essere presenti. Chiedo pertanto che la seduta venga spostata almeno alla prossima settimana, in modo che tutti i colleghi possano essere presenti, evitando così di vanificare la seduta stessa.

PRESIDENTE. Onorevole Pani, poiché constato che in questo momento la Commissione è composta in modo non lontano dal numero legale, mantengo la mia proposta di una brevissima sospensione.

BOCCHI. Desidero fare un richiamo al regolamento per rilevare come, in base all'articolo 46, non correttamente il presidente abbia fatto notare la mancanza del numero legale. Il punto 4 dell'articolo 46 recita infatti: « La Presidenza non è obbligata a verificare se l'Assemblea o la Commissione sia, oppure no, in numero legale per deliberare, se non quando ciò sia richiesto rispettivamente da dieci o tre deputati e se l'Assemblea e la Commissione stia per procedere ad una votazione per alzata di mano ». Ebbene, vorrei conoscere il nome dei tre deputati che hanno avanzato questa richiesta!

Sottolineo quindi come l'iniziativa del presidente sia stata ispirata dalla constatazione che, se gli emendamenti fossero stati posti in votazione, avrebbero ottenuto un risultato non gradito dal presidente stesso.

Inoltre, ancora all'articolo 46, il punto 5 recita: « Non può essere chiesta la verifica del numero legale prima dell'approvazione del processo verbale, né in occasione di votazioni che si debbano fare per alzata di mano per espressa disposizione del Regolamento ». Nel nostro caso, pertanto, la richiesta di verifica del numero legale è illegittima, ed io chiedo che vengano posti in votazione gli emendamenti da noi presentati.

LIGATO. Però, il fatto che il presidente non sia tenuto a verificare il numero legale, non significa che sia obbligato a non farlo.

PRESIDENTE. Intendo precisare, quanto al rilievo formulato in relazione al quarto comma dell'articolo 46 del regolamento, che se è vero che non sussiste un obbligo della Presidenza ai fini della verifica del numero legale, è altrettanto vero che spetta sempre alla Presidenza garantire il buon andamento dei lavori nel rigoroso rispetto del regolamento; quanto al secondo rilievo formulato, preciso di aver eccepita la mancanza del numero legale in previsione di una votazione — quella relativa al primo degli emendamenti presentati all'articolo 1 del disegno di leg-

ge — che il regolamento non prevede debba essere effettuata necessariamente per alzata di mano.

Respingo quindi i rilievi formulati ed invito la Commissione, essendosi nel frattempo palesemente perfezionato il numero legale, a passare all'esame delle modifiche apportate dal Senato. La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 1 nel seguente testo:

ART. 1.

In attesa dell'emanazione di un provvedimento legislativo che preveda la ristrutturazione del ruolo della carriera direttiva degli ispettori di volo della Direzione generale dell'aviazione civile, dalla data di entrata in vigore della presente legge il Ministro dei trasporti è autorizzato ad assumere, in via transitoria, per le esigenze del servizio della navigazione aerea, dieci piloti professionisti con contratto a termine annuale rinnovabile di anno in anno sino ad un massimo di tre anni.

I piloti da assumere dovranno essere in possesso, fatti salvi gli altri requisiti previsti dalla legge per l'ammissione al pubblico impiego, dei seguenti requisiti minimi:

1) per l'impiego nel settore degli aeromobili ad ala fissa:

a) diploma di scuola media superiore o titolo equipollente;

b) età non superiore a 55 anni;

c) brevetto di pilota civile di terzo grado;

d) abilitazione civile al volo strumentale (IFR);

e) brevetto civile di radiotelefonia di lingua inglese;

f) attività effettiva minima di almeno 6.000 ore di volo, di cui almeno 300 ore nell'ultimo triennio;

2) per l'impiego nel settore degli aeromobili ad ala rotante:

a) diploma di scuola media superiore o titolo equipollente;

b) età non superiore a 55 anni;

c) brevetto di pilota commerciale di elicottero;

d) abilitazione civile al volo strumentale (IFR) per elicotteri o aeromobili ad ala fissa;

e) attività effettiva minima di almeno 2.000 ore di volo su elicottero, di cui almeno 200 ore nell'ultimo triennio.

Costituiscono titolo preferenziale per entrambe le categorie le abilitazioni civili a svolgere le funzioni di istruttore. Le predette abilitazioni potranno essere sostituite dal comprovato espletamento dell'attività di istruttore alle dipendenze di una impresa nazionale di navigazione aerea titolare della concessione governativa di cui all'articolo 776 del codice della navigazione.

I brevetti e le abilitazioni di cui sopra debbono essere in corso di validità alla scadenza del termine previsto per la presentazione delle domande, di cui al successivo comma.

La Direzione generale dell'aviazione civile provvederà a dare notizie delle assunzioni, da effettuare mediante avvisi da pubblicarsi nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica e mediante le ulteriori forme di pubblicità ritenute opportune, assegnando un termine per la presentazione delle domande.

Con gli avvisi di cui al comma precedente l'Amministrazione dovrà altresì indicare gli eventuali ulteriori requisiti richiesti, oltre a quelli minimi sopra indicati, nonché i criteri che saranno seguiti nella valutazione delle domande ai fini di conferire priorità nelle assunzioni.

L'VIII Commissione permanente del Senato lo ha così modificato:

ART. 1.

In attesa dell'emanazione di un provvedimento legislativo che preveda la ristrutturazione del ruolo della carriera direttiva degli ispettori di volo della Dire-

zione generale dell'aviazione civile, dalla data di entrata in vigore della presente legge il Ministro dei trasporti è autorizzato ad assumere, in via transitoria, per le esigenze del servizio della navigazione aerea, venti piloti professionisti con contratto a termine annuale rinnovabile di anno in anno sino ad un massimo di tre anni.

I piloti da assumere dovranno essere in possesso, fatti salvi gli altri requisiti previsti dalla legge per l'ammissione al pubblico impiego, dei seguenti requisiti minimi:

1) per l'impiego nel settore degli aeromobili ad ala fissa:

a) diploma di scuola media superiore o titolo equipollente;

b) età non superiore a 55 anni;

c) brevetto di pilota civile di terzo grado;

d) abilitazione civile al volo strumentale (IFR);

e) brevetto civile di radiotelefonia di lingua inglese;

f) attività effettiva minima di almeno 6.000 ore di volo, di cui almeno 300 ore nell'ultimo triennio;

2) per l'impiego nel settore degli aeromobili ad ala rotante:

a) diploma di scuola media superiore o titolo equipollente;

b) età non superiore a 55 anni;

c) brevetto di pilota commerciale di elicottero;

d) abilitazione civile al volo strumentale (IFR) per elicotteri o aeromobili ad ala fissa;

e) attività effettiva minima di almeno 2.000 ore di volo su elicottero, di cui almeno 200 ore nell'ultimo triennio;

3) per l'impiego nel settore degli alianti:

a) diploma di scuola media superiore o titolo equipollente;

b) età non superiore a 55 anni;

c) brevetto di pilota civile di terzo grado;

d) brevetto di pilota di aliante;

e) brevetto civile di radiotelefonia in lingua inglese;

f) attività effettiva minima di almeno 1.000 ore di volo su aliante, di cui almeno 200 ore nell'ultimo triennio.

Il Ministro dei trasporti, con proprio decreto, determina il contingente dei posti da destinare alle singole categorie di impiego di cui al precedente comma.

Costituiscono titolo preferenziale per le tre categorie di impiego di cui al precedente secondo comma le abilitazioni civili a svolgere le funzioni di istruttore. Le predette abilitazioni potranno essere sostituite dal comprovato espletamento dell'attività di istruttore alle dipendenze di una impresa nazionale di navigazione aerea titolare della concessione governativa di cui all'articolo 776 del codice della navigazione.

I brevetti e le abilitazioni di cui al presente articolo debbono essere in corso di validità alla scadenza del termine previsto per la presentazione delle domande, di cui al successivo comma.

La Direzione generale dell'aviazione civile provvederà a dare notizie delle assunzioni, da effettuare mediante avvisi da pubblicarsi nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica e mediante le ulteriori forme di pubblicità ritenute opportune, assegnando un termine per la presentazione delle domande.

Con gli avvisi di cui al comma precedente l'Amministrazione dovrà altresì indicare gli eventuali ulteriori requisiti richiesti, oltre a quelli minimi indicati al precedente secondo comma, nonché i criteri che saranno seguiti nella valutazione dei titoli ai fini della formazione della graduatoria valevole per l'assunzione.

Gli onorevoli Ottaviano, Bocchi e Pani hanno presentato il seguente emendamento:

Al primo comma dopo le parole: « della navigazione aerea », sostituire la parola: « venti », con l'altra: « dieci ».

VIII LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'11 SETTEMBRE 1980

MORAZZONI, *Relatore*. Sono contrario.

ROBALDO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Anche il Governo è contrario.

BOCCHI. A nome del gruppo comunista, chiedo che l'emendamento sia votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dell'emendamento Ottaviano ed altri al primo comma, non accettato dal relatore né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Poiché la Commissione non è in numero legale per deliberare, a norma del secondo comma dell'articolo 47 del Regolamento, rinvio la seduta di un'ora.

La seduta, sospesa alle 10,40, è ripresa alle 11.40.

MORAZZONI, *Relatore*. In considerazione della necessità di valutare gli emendamenti presentati dal gruppo comunista, propongo di rinviare la discussione del disegno di legge ad altra seduta.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta del relatore.

(È approvata).

Il seguito della discussione è pertanto rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 11,45.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

DOTT. TEODOSIO ZOTTA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO