

SENATO DELLA REPUBBLICA

VIII LEGISLATURA

130^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

GIOVEDÌ 15 MAGGIO 1980

(Antimeridiana)

Presidenza del vice presidente FERRALASCO,
indi del vice presidente CARRARO

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

Presentazione Pag. 6958

Discussione e approvazione:

« Delega al Governo per la ristrutturazione
dei servizi di assistenza al volo » (807)
(Approvato dalla Camera dei deputati):

BAUSI (DC), relatore 6949, 6952

CORALLO (PCI) 6937, 6954

FALLUCCHI (DC), relatore 6948

FORMICA, ministro dei trasporti . . 6950, 6952

GUERRINI (PCI) 6958

* MASCIADRI (PSI) 6933 e *passim*

MITROTTI (MSI-DN) 6941, 6956

PASTI (Sin. Ind.) Pag. 6957

VINCELLI (DC) 6955

« Erogazione di contributi straordinari agli
enti pubblici ed agli imprenditori conces-
sionari di autoservizi di linea per viag-
giatori non trasferiti alla competenza re-
gionale » (700):

BAUSI (DC) 6959

FORMICA, ministro dei trasporti 6959

GUERRINI (PCI) 6959, 6961

PACINI (DC), relatore 6959

N. B. — L'asterisco indica che il testo del di-
scorso non è stato restituito corretto dall'oratore.

Presidenza del vice presidente FERRALASCO

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 10).

Si dia lettura del processo verbale.

FASSINO, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del giorno precedente.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Delega al Governo per la ristrutturazione dei servizi di assistenza al volo » (807)
(Approvato dalla Camera dei deputati)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Delega al Governo per la ristrutturazione dei servizi di assistenza al volo », già approvato dalla Camera dei deputati.

Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Masciadri, il quale, nel corso del suo intervento, svolgerà anche l'ordine del giorno da lui presentato. Se ne dia lettura.

FASSINO, segretario:

Il Senato della Repubblica,

esaminate le gravi disfunzioni esistenti nel comparto dell'aviazione civile e tenuto conto della incapacità delle attuali strutture pubbliche a governare il settore,

impegna il Governo a provvedere, contestualmente ed in armonia con i decreti delegati da emanarsi per la disciplina della costituenda Azienda autonoma di assistenza al volo, come previsto dal disegno di legge n. 807, alla riforma di tali strutture pub-

bliche, sempre promessa e mai attuata, sulla base dei seguenti criteri:

1) una armonizzazione del settore dei trasporti attraverso la costituzione di un Comitato nazionale che curi la pianificazione concertata e coordinata dei vari sistemi di trasporto ad impedire sprechi e concorrenze quanto mai nocivi;

2) un organismo ministeriale, rinnovato nei metodi e negli scopi, che provveda, come di competenza di un organo statale, al controllo e alla vigilanza ed inoltre alle altre tipiche funzioni amministrative di tale organo;

3) una azienda o un organismo autonomo che riassuma in sé le funzioni dell'attuale Registro aeronautico italiano, della Azienda costituenda di assistenza al volo e che includa tutti i servizi tecnici operativi della attuale Direzione generale dell'aviazione civile.

9. 807. 1

PRESIDENTE. Il senatore Masciadri ha facoltà di parlare.

* **MASCIADRI.** Signor Presidente, signor Ministro, colleghi, credo che non giovi molto fare la cronistoria di questo disegno di legge n. 807, relativo ai controllori di volo, anche per la ragione che la cosa è già stata dibattuta in quest'Aula almeno in due altre occasioni. Varrà solo la pena che io ricordi che era in atto un'agitazione intensa da parte dei controllori di volo, i quali rivendicavano in particolare la smilitarizzazione del settore, che la vertenza si trascinava da qualche mese e che non si vedeva la possibilità di concluderla.

Credo che dobbiamo veramente dare atto al Presidente della Repubblica Pertini di essere intervenuto nella vicenda e di

aver fatto in modo che l'agitazione cessasse o si interrompesse almeno per il momento. E finalmente in Aula è venuta una prima discussione, quella precedente alla odierna, il cui nocciolo in buona sostanza riguardava la costituzione di un commissariato per l'assistenza al volo che fosse ponte verso soluzioni di carattere definitivo. L'altro ramo del Parlamento ha già adottato il provvedimento — noi lo esaminiamo in seconda battuta — e ha trovato punti di conciliazione in merito a problemi anche abbastanza gravi quali la depenalizzazione e lo sciopero e una certa qual sua regolamentazione. Dico subito che il mio Gruppo non l'approva nelle sue linee generali, nè l'apprezza, in quanto non di autoregolamentazione qui si tratta ma di regolamentare, in modo abbastanza originale per la verità, la indizione e la conduzione degli scioperi eventuali dei controllori di traffico nel prossimo futuro.

Fatta così brevemente la cronistoria, pur semplice, del problema, se si trattasse semplicemente di considerare a sè stante la questione, senza correlazioni con gli altri temi che interessano l'aviazione civile del nostro paese, il Gruppo socialista non avrebbe che da fare — come forse altri qui farà — una dichiarazione di voto, dichiarandosi favorevole a che il provvedimento di legge venga adottato; purtroppo mi trovo nelle condizioni di dovere spiegare e dettagliare la posizione del mio Gruppo in relazione ai mali che esistono nell'aviazione, perchè non vorrei che da qualche parte politica si ritenesse che con il provvedimento di legge che oggi andiamo — credo — ad adottare si abbia a chiudere tutta la vertenza nel campo della aviazione, mentre rimane da considerare il settore, importante, dell'aviazione civile.

Non farò la storia nè parlerò a lungo dei problemi della direzione generale dell'aviazione civile: ricorderò solo alcune tappe fondamentali, ossia la nascita come ente civile nel 1919 e le leggi del 1923; vale forse la pena di sottolineare che nel 1925, sotto il regime fascista, da ente a carattere civile è diventata ente a carattere militare, sottoposto al controllo del Ministero della difesa

fino al 1963. Tale situazione fu confermata nel 1947, dopo la liberazione del nostro paese, quando si costituì, al posto dei tre ministeri della guerra di allora, un solo ministero, quello della difesa. Occorsero 14 anni di discussioni intense per provvedere finalmente, nel 1963, a scorporare dal Ministero della difesa la direzione generale dell'aviazione civile che allora andava sotto il nome di ispettorato dell'aviazione civile. Quattordici anni di fatiche, di polemiche, di trattative lunghe, talvolta penose, per arrivare a scorporare da un ministero militare questo settore dell'aviazione civile.

Da allora le strutture sono rimaste quelle di prima. Sono passati invano, pare, 17 anni, mentre il mondo — è chiaro — ha camminato e soprattutto mentre il settore aereo ha fatto passi da gigante in avanti.

Credo che ognuno dei colleghi sappia che la legislazione è ferma all'anno 1942, cioè il codice della navigazione aerea è dell'anno 1942 e, quel che è ancora peggio e a mio avviso più rilevante, il regolamento del codice risale addirittura al 1925, cosa assolutamente assurda e paradossale perchè il regolamento che dovrebbe disciplinare il codice è antecedente di 18 anni al codice stesso.

In fatto di strutture, come ho detto e amo ripetere, siamo fermi all'anno 1963, in una situazione non certo migliore di quella di allora e forse anche peggiore perchè fino a quando l'aviazione civile era inglobata nel Ministero della difesa, viveva in un microcosmo, quello militare, nel quale erano inclusi tutti i settori. Quando poi, nel 1963, si è scorporata, siamo giunti a un punto in cui operano negli aeroporti e nel campo dell'aviazione ben sei o sette ministeri, come è noto a tutti i colleghi, con lo scoordinamento che ognuno può ben comprendere.

Siamo giunti così ad avere strutture ormai fatiscenti, che non reggono più al passo con i tempi. La direzione generale di allora doveva e deve ancora oggi, per le leggi vigenti, provvedere ad una serie di incombenze: doveva programmare, doveva gestire alcuni aeroporti, doveva amministrare e doveva controllare. E il caso che esamini i settori nei quali dovrebbe operare questa direzione generale dell'aviazione civile. Doveva program-

mare, ma sono sorti e si sono sviluppati aeroporti a caso; doveva programmare e da sei o sette anni attendiamo il piano degli aeroporti che non è ancora pronto e del quale ancora si parla, per cui abbiamo una confusione nel campo degli aeroporti di primo, secondo e terzo livello che è veramente innarrabile; doveva programmare e abbiamo, per esempio, aeroporti sovradimensionati e aeroporti sottodimensionati. In alcune regioni del nostro paese abbiamo tre, quattro o cinque aeroporti distanti tra loro 30 o 40 chilometri, mentre in altre regioni di pari importanza abbiamo un solo aeroporto, con un assoluto scoordinamento. Doveva programmare ed è successo che le concessioni di linea da affidare all'Alitalia, all'ATI, alla Itavia e all'Alisarda hanno tardato cinque anni a venire; si è volato per cinque anni senza che vi fossero le concessioni di linea.

Si sono spesi dal 1973 a oggi 500 miliardi di lire senza un piano esatto, facendo gli interventi a pioggerella, ora qua, ora là, spendendo miliardi dal nord al sud del nostro paese senza che vi fosse un piano organico di interventi, ma solo mettendo delle pezze ad una situazione che diventava e sempre più diventa, come ognuno può constatare, precaria. Si dovevano controllare in particolare i vettori aerei che sono la parte fondamentale del trasporto aereo, invece è successo e succede ancora oggi che l'Alitalia è la vera padrona in assoluto e monopolizza il traffico aereo in Italia, fa programmi senza che vi sia una vigilanza sulla compagnia che si ama definire di bandiera, per cui sono successi i fatti più strani che sono di fronte all'attenzione di tutti. È successo che, per mancanza di controlli, l'Alitalia abbia potuto sopprimere numerosissimi scali aerei in campo internazionale e mondiale, proprio mentre altre nazioni provvedevano ad istituire nuovi scali. È potuto succedere, sempre per mancanza di controlli e di indirizzi, che 300 piloti siano stati incentivati a lasciare l'Alitalia, naturalmente con premi adeguati, mentre oggi l'Alitalia stessa e le altre compagnie aeree lamentano una assoluta carenza di piloti. È potuto succedere che l'Alitalia e le altre compagnie abbiano avuto una serie di concessioni di linea che non sono state utilizzate.

Inoltre l'Alitalia non ha aumentato la flotta quando era il momento di farlo, per cui solo in quest'anno di grazia 1980 essa provvede ad acquistare aerei in tremendo ritardo rispetto alle altre compagnie, le quali naturalmente godono del grande vantaggio di essere partite assai prima e di avere previsto quale sarebbe stata la situazione. È successo anche (questa è una cifra poco nota perchè l'Alitalia copre il suo bilancio con una delle più grandi cortine fumogene) che dal 1974 al 1978 — non mi sono noti i dati per il 1980 — l'Alitalia ha accumulato 130-140 miliardi di debiti mentre le compagnie aeree di altri paesi hanno avuto degli attivi. Basti ricordare che l'*Air France* nel 1979 ha avuto 42 miliardi di utile e la *Lufthansa* ha avuto altrettanti miliardi di utile mentre la nostra compagnia è in perdita. Questo è avvenuto per il mancato controllo.

Per quanto riguarda poi l'amministrazione, che pure doveva far capo alla direzione generale dell'aviazione civile, siamo al punto che il Parlamento stanziava dal 1973 ad oggi circa 500 miliardi di lire, senza però che succedeva nulla. I lavori iniziano due o tre anni dopo, si perdono 20-24 mesi, cioè il tempo occorrente, immagino, per costruire un grattacielo di 100 piani a New York, per cui stiamo ancora spendendo somme già stanziate nel dicembre 1973 con la legge n. 825. Solo che spendiamo queste somme, non per realizzare nuove opere, ma semplicemente per rifinanziare le opere del 1973, sperperando denaro pubblico di cui dovrebbero essere responsabili i dirigenti incapaci della direzione civile.

Questa è dunque la situazione in cui si trova l'aviazione e perciò, nel chiedere scusa ai colleghi se mi sono diffuso un po' troppo su questa materia, concludo questa parte del mio discorso affermando, come ebbi già a dire all'inizio, che la struttura non esiste più, ha ceduto, è troppo fragile. Occorre quindi un altro tipo di struttura perchè a lungo andare la situazione non può che peggiorare e noi non avremo altra soluzione che quella di presentare altre interpellanze ed altre interrogazioni per lamentarci dello stato in cui si trova l'aviazione civile.

Perciò occorre che tutti insieme elaboriamo un disegno per trasformare questa strut-

tura che sta cedendo e alla domanda su cosa che fare, occorre, secondo il Gruppo socialista, rispondere con un disegno organico che inglobi il discorso oggi più che mai attuale della smilitarizzazione e del disegno di legge che stiamo approvando per i controllori di volo, in modo da non scorporare l'aviazione in tanti settori, esaminandoli uno disgiunto dall'altro, perchè tutti questi problemi debbono essere risolti in una visione di carattere generale. Perciò all'uopo mi permetterò di esporre il modo in cui il Gruppo socialista vede il problema: pur spettando ai diversi organi funzioni diverse, esiste una funzione politica programmatica che non può spettare unicamente ad una direzione dell'aviazione civile. Il problema del trasporto aereo non può essere scorporato e reso indipendente dagli altri tipi di trasporto. Vi è il trasporto, esso pure importantissimo per il nostro paese, per mezzo della ferrovia che, seppure non dico che debba avere priorità, certo è un settore fondamentale tanto più che, da un decennio a questa parte almeno, si stanno spendendo centinaia di miliardi di lire per potenziarlo. Vi è inoltre il trasporto su strada e quello via mare: è quindi evidente che occorre un concerto di tutti questi tipi di trasporto. Tanto per fare un esempio, tra i mille che potrei fare, secondo il mio modesto avviso è inutile andare a potenziare l'aeroporto di Firenze-Peretola istituendo un collegamento aereo con Roma, quando si stanno spendendo centinaia di miliardi di lire per potenziare la linea ferroviaria Firenze-Roma; infatti questo percorso può essere fatto entro un arco di tempo abbastanza vicino a noi (3-4 anni) nel giro di un'ora e mezzo — due ore e non vedo la ragione per cui occorre andare a spendere alcune centinaia di miliardi in una direzione completamente sbagliata. Questa funzione politica programmatica certo spetta al Governo nel suo insieme, spetta, a nostro modesto avviso, ad un comitato per i trasporti a carattere nazionale, che trovi il giusto concerto tra i vari settori del trasporto, cui poc'anzi ho fatto riferimento.

Vi è poi una funzione ben chiara che è quella statale, oggi assolta assai male, per la verità — come ho già avuto modo di dire

— dalla direzione generale dell'aviazione civile. Deve essere una funzione limitata al controllo, alla sorveglianza e alle relazioni di carattere internazionale, ma non è in grado l'attuale direzione generale di svolgere le funzioni tecnico-operative che competerebbero comunque ad un altro organismo, che deve evidentemente sorgere ed inglobare anche le funzioni che attualmente assolve il registro aeronautico nazionale e le funzioni attribuite all'istituenda azienda per l'assistenza al volo, funzioni che però devono essere naturalmente assolte — ed oggi sono inserite nel contesto sbagliato — dal quarto servizio di navigazione aerea e dagli aeroporti del secondo servizio attuale della direzione generale. Quando avessimo un ente, un organismo autonomo che comprenda il RAI, questo istituendo settore o azienda dei controllori del traffico ed inoltre comprenda nel suo seno in maniera autonoma il settore di navigazione aerea e il settore aeroporti, credo che avremmo disegnato una struttura che può porsi su un piano concorrenziale, anche se non certo originale perchè già in altre parti del mondo vige l'ordinamento cui mi riferisco.

Tre settori, quindi, distinti l'uno dall'altro: la programmazione politica spetta al Governo nel suo insieme, la funzione di controllo e di sorveglianza spetta ad una direzione generale dell'aviazione civile, riformata negli uomini ma certo negli scopi, e finalmente il settore tecnico-operativo che comprenda il RAI, l'istituenda azienda dei controllori e finalmente il secondo e il quarto settore della direzione generale dell'aviazione civile. A nome del Gruppo ho fatto questa proposta che si è tradotta in un ordine del giorno che presento in questo momento all'attenzione dei colleghi. Devo dire che è l'unica soluzione possibile per parlare non più solo di assistenza al volo, perchè il capitolo da scrivere oggi non è quello. Diciamo la verità: il capitolo da scrivere è quello della sicurezza perchè abbiamo diritto di avere garantita la sicurezza dei voli, mentre oggi con questa legge parliamo solo di assistenza al volo, una branca certo molto importante ma non la sola nell'aviazione civile.

Signor Ministro, fatte queste modeste considerazioni, valeva la pena approfittare dell'occasione per correggere ed integrare il testo al nostro esame, in particolare l'articolo 1 dove si ripete un ritornello ormai consueto da almeno 10 anni: « in attesa della ristrutturazione della direzione generale dell'aviazione civile... ». Sempre in questo modo da 10 anni a questa parte si attende di ristrutturare.

Valeva la pena, egregio Ministro, di andare ad inserire un paragrafo, un codicillo, un comma, un qualche strumento di carattere legislativo per dire non solo che entro 18 mesi — arco di tempo sufficientemente lungo — il Governo deve provvedere all'emanazione di norme per questa istituenda azienda dei controllori di volo, ma anche che entro 18 mesi, per esempio, si provvederà anche alla vera ristrutturazione di tutto il settore dell'aviazione civile.

Mi rendo conto dell'obiezione che lei, onorevole Ministro, e i colleghi possono farmi. L'obiezione è la solita: che già troppo tempo si è perso, che i controllori di volo potrebbero sdegnarsi per il nostro atteggiamento che potrebbe essere ritenuto un atteggiamento dilatorio, che quindi non si può più aspettare, che l'attesa è grande per l'emanazione del provvedimento al nostro esame, che eventuali aggiunte che proponevo avrebbero comportato il ritorno del provvedimento all'altro ramo del Parlamento, senza sapere se i nostri propositi sono in armonia con quello che pensano i colleghi della Camera dei deputati, per cui avrebbe potuto determinarsi un palleggiamento del provvedimento stesso, con tempi lunghi per la sua approvazione e per la conseguente depenalizzazione.

Comunque, signor Ministro, qualora lei ritenga che non sia possibile accogliere gli emendamenti che sarei pronto a presentare, per perfezionare, a mio avviso, il provvedimento, sì che si parli di sicurezza e non solo di assistenza, voglia, la prego, perlomeno in via subordinata, accogliere l'ordine del giorno da me proposto nel quale è contenuto un impegno. Ma le dico subito che, qualora lei o i colleghi pensassero che sarebbe meglio sostituire la parola « impegna » con la

parola « invita », nel senso di un invito di carattere generico al Governo, il Gruppo socialista non sarebbe d'accordo perchè l'invito è troppo generico. Il Governo deve impegnarsi, atteso il fatto che le cose non vanno e sono da rettificare. Deve quindi impegnarsi a modificarle.

Mi rivolgo alla cortese attenzione dei colleghi e dei Gruppi che siedono in questo ramo del Parlamento perchè abbiano a considerare con occhio benevolo questo ordine del giorno che presento all'attenzione del Senato per mettere in condizione l'aviazione civile del nostro paese di assurgere a quei livelli di cui l'Italia ha diritto. (*Applausi dalla sinistra*).

P R E S I D E N T E. È iscritto a parlare il senatore Corallo. Ne ha facoltà.

C O R A L L O. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, non ho ragione di tacere un certo imbarazzo nel quale io e il mio Gruppo ci troviamo nel momento in cui siamo chiamati a discutere questo disegno di legge. Abbiamo per anni caldeggiato la riforma dei servizi di assistenza al volo; abbiamo denunciato le sue carenze; ci siamo battuti per smilitarizzare i controllori di volo ed oggi ci troviamo nell'imbarazzante situazione di dover discutere un disegno di legge che è il classico parto della gatta frettolosa che, come è noto, fece i gattini ciechi: una fretta necessaria, inevitabile per riparare i gravi guasti provocati dalla pigrizia, dalla insensibilità, dalla irresponsabilità di più di un Governo, ed in particolare del primo governo Cossiga e del suo Ministro dei trasporti, onorevole Preti.

Da tempo si avvertiva l'esigenza di riordinare questo settore; da tempo la questione era sul tappeto perchè denunciata con forza dai più diretti interessati: dai controllori di volo, dai piloti italiani e stranieri che usufruiscono dello spazio aereo italiano.

Il nostro paese ha in questo campo strutture arcaiche che credo siano a conoscenza di tutti i colleghi, se non altro perchè, più o meno, siamo quasi tutti utenti del mezzo aereo.

Ma per restare nel settore specifico del controllo del volo basterà dire che, per le attrezzature necessarie, in Italia c'è chi compra (mi riferisco ai *radar*), c'è chi installa, c'è chi utilizza. Centri di potere diversi, centri di controllo diversi, amministrazioni diverse, spesso in contrasto tra loro.

Nel nostro paese ci sono spazi aerei ancora non controllati dai *radar* e ci sono *radar* che giacciono da anni nei magazzini, acquistati ma non installati; c'è una notevole carenza di personale per cui i controllori di volo sono stati per anni soggetti a turni massacranti che non sono l'ultima causa dello stato di esasperazione al quale fu condotta la categoria. Ci sono luoghi di lavoro inidonei, laddove il controllore di volo, già sottoposto ad uno *stress* notevole, non viene messo nelle condizioni migliori per garantire il rendimento e l'efficienza necessari.

Ebbene in questa situazione, onorevoli colleghi, l'esame di questo disegno di legge avrebbe dovuto essere l'occasione per esaminare il complesso delle questioni, per tentare di riportare ad unità la complessa tematica della sicurezza del volo. Invece ritardi, incomprensioni della gravità del problema, leggerezze hanno fatto incancrenire e marciare la questione per anni.

Quante volte, nelle Commissioni competenti, la questione è stata sollevata da più di un collega, da più di un Gruppo parlamentare! E ogni volta generiche parole di assicurazione: nulla di concreto si è voluto fare. Poi, all'improvviso, il brusco risveglio di fronte ad una categoria esasperata, condotta volutamente — io credo — all'esasperazione, e di fronte allo sciopero, perchè in effetti di sciopero si trattò, uno sciopero che minacciava di paralizzare, ed anzi paralizzò, sia pure per poche ore, il traffico aereo su tutto il territorio italiano. Allora il brusco risveglio, la corsa frettolosa ai rimedi e questo modo di legiferare che senza dubbio è insoddisfacente. Quando si pensi che noi stessi abbiamo dovuto affrontare la questione a rate (prima con un decreto-legge per la smilitarizzazione e l'istituzione del commissariato, adesso con questo disegno di legge) si ha già il senso dell'improvvisazione e della imperfezione con la quale si sta legiferando.

Si è persa così l'occasione di un serio riordino e di un efficace coordinamento dei servizi. Ma c'è di più: si sono scelte soluzioni che, a nostro avviso, sono insoddisfacenti e fonte di notevoli preoccupazioni che voglio qui manifestare, signor Ministro. Mi riferisco innanzitutto alla illogica ripartizione di questo importante servizio tra aeronautica militare e autorità civile. Nella stragrande maggioranza dei paesi aeronauticamente sviluppati esiste un'unica organizzazione che serve sia gli utenti militari sia gli utenti civili; invece qui si è deciso di creare due strutture parallele, una civile e una militare.

Signor Ministro, non risulta che si sia almeno pensato di prevedere una integrazione operativa: no, si marcia verso la separazione totale dei due servizi. Le conseguenze pratiche sono alquanto allarmanti. Signor Ministro, tutte le settimane io volo due volte; parto da Fontanarossa, l'aeroporto di Catania, arrivo a Fiumicino e torno da Fiumicino a Catania: un volo di poco più di un'ora. Ebbene, noi andiamo incontro ad una situazione piuttosto allarmante: questo breve volo di un'ora o poco più partirà da Fontanarossa con un controllo di volo affidato alla giurisdizione civile e poi, durante il volo, passeremo ad una giurisdizione militare, quindi torneremo ad una giurisdizione civile ed infine saremo ancora sotto una giurisdizione militare. Insomma il pilota sarà assistito da impianti diversi, della cui efficienza risponderanno organizzazioni diverse: quindi abbiamo creato, almeno potenzialmente, le condizioni di una disfunzione, se non di un caos, estremamente preoccupante.

Un altro interrogativo desidero porre, signor Ministro: fino a quando non avremo l'azienda, ossia fino a quando questa azienda non sarà effettivamente costituita e funzionante come farà il commissariato ad assicurare l'efficienza dei servizi? Al commissariato compete solo la gestione operativa degli impianti, ma la realizzazione dei programmi in corso compete ancora all'aeronautica militare, che oggi è, tra l'altro, scarsamente provvista di tecnici qualificati, dato

che la stragrande maggioranza dei controllori di volo ha optato per i ruoli civili.

Non va infine dimenticato che l'aeronautica militare ormai manifesta palese disinteresse per il settore civile. La conseguenza è che, fin quando non avremo l'azienda in funzione, attraverseremo un periodo oscuro, con molte incognite. Si rischia la stasi in un settore in cui si dovrebbe correre per recuperare il tempo perduto, per colmare la distanza che ci separa dai paesi più progrediti nel settore aeronautico.

Un'altra questione che voglio sollevare concerne gli organici. Abbiamo più volte denunciato la carenza degli organici nel settore del controllo del volo, abbiamo denunciato i pericoli per la sicurezza dei voli che derivavano da questa carenza. Ho avuto la ventura di vivere un certo periodo molto a contatto con i controllori del volo; ho trascorso anche alcune ore della notte tra loro a Fiumicino e mi sono reso conto che la fetta di spazio aereo affidata a ciascun controllore è troppo vasta: il numero di aeromobili in volo affidati alla cura di un solo controllore di volo è eccessivo. Chiunque può documentarsi in materia. L'attenzione umana ha dei limiti; non si possono immagazzinare dati all'infinito nel cervello dell'uomo e, quando si pretende da un controllore dello spazio aereo, che già sta seguendo dieci aerei in volo, di seguire l'undicesimo, nel momento stesso in cui egli immagazzina l'undicesimo dato, fatalmente cancella dalla sua memoria il primo dato, o uno dei primi dati immagazzinati. Da qui le distrazioni fisiologiche, da qui i molti casi in cui abbiamo sfiorato tragedie, di cui non si è parlato per il semplice motivo che all'ultimo momento sono state evitate, ma viviamo ogni giorno, nello spazio aereo italiano, sul filo del rasoio, specie in quei settori dello spazio aereo non controllati dal radar.

Queste sono le preoccupazioni di fondo che ci portano ad assumere un atteggiamento estremamente cauto verso questo disegno di legge, verso questo parto frettoloso.

Vi sono motivi di più squisito carattere politico, ai quali voglio accennare brevemente: il diritto di sciopero. Nel disegno di legge presentato dal Governo si era preteso

di giungere ad una regolamentazione del diritto di sciopero estremamente precisa ed estremamente restrittiva; una cosa assurda perchè posso anche capire che vi siano settori di questo Parlamento i quali sostengono la necessità di disciplinare lo sciopero. Su questo terreno ci potremo scontrare, potremo avere opinioni diverse...

B A U S I, *relatore*. È scritto nella Costituzione. Non è una opinione.

C O R A L L O. Sto proprio dicendo questo, senatore Bausi, se avesse la cortesia di ascoltarmi con attenzione; sto dicendo infatti che sarebbe nel vostro diritto sostenere queste tesi. Noi siamo di opinione diversa, non accusiamo di incostituzionalità: sappiamo bene che la Costituzione prevede la possibilità di regolamentare per legge lo sciopero. Riteniamo politicamente inopportuna una tale iniziativa. Comunque quello che è inammissibile è che una questione di tale rilevanza politica venga affrontata in via incidentale; nel momento in cui si discute della legge sui controllori di volo, vi infiliamo le norme sulla regolamentazione del diritto di sciopero. Questo è assurdo. Non è una questione da trattare in via incidentale, non è una questione da trattare in riferimento a una singola categoria per poi arrivare, magari per ogni categoria, a regolamentazioni diverse. Questa è una cosa inammissibile e contro ciò ci siamo battuti con fermezza.

Prendiamo atto del fatto che il dibattito alla Camera ha modificato notevolmente il testo del Governo sicchè, pur non essendo consenzienti con il testo approvato dalla Camera, tuttavia non lo riteniamo allarmante come era invece il testo presentato dal Governo.

Mi sia consentito fare un passo indietro, signor Presidente. Parlavo poco fa degli organici e delle loro carenze. Ci auguriamo che queste carenze di organico vengano eliminate con la costituzione dell'azienda, però — non si scandalizzi, signor Ministro — abbiamo ora la preoccupazione contraria, cioè ci preoccupiamo che, come spesso accade negli enti pubblici, una volta costituita l'azien-

da, si incorra nell'eccesso opposto, cioè nelle assunzioni di massa, nel carrozzone al di là delle reali esigenze. È vero che il disegno di legge prevede che sugli organici, che dovranno essere fissati con i decreti delegati, si dovranno pronunciare le Commissioni parlamentari competenti, però si tratta solo di un parere. Se posso esprimere una opinione, devo dire che mi sarei sentito molto più garantito se la questione degli organici fosse stata affrontata nella legge e se gli organici fossero stati fissati per legge. Mi si consenta almeno di raccomandare al Governo che la questione sia affrontata con senso di responsabilità, senza lesinare perchè non è questo un settore nel quale si possa lesinare sul personale, ma senza dare il via ad assunzioni clientelari di massa che indubbiamente renderebbero estremamente pesante la spesa e probabilmente meno efficiente il servizio.

Un altro motivo di perplessità, signor Ministro, è l'articolo che prevede la possibilità di militarizzare il personale addetto al controllo del volo in relazione, come dice il testo, a urgenti necessità della difesa nazionale. A noi pare che questa dizione sia un po' troppo vaga. È vero che anche qui sono previste cautele ed è previsto il parere delle Commissioni parlamentari competenti e, in caso di assoluta urgenza, quello dei Presidenti dei due rami del Parlamento; però credo che sarebbe stato molto meglio parlare di casi di emergenza, se non addirittura della sola ipotesi di stato di guerra, anche se questa è una ipotesi alla quale non vogliamo neanche pensare.

La nostra perplessità nasce dal fatto che abbiamo l'impressione che con questa dizione si stia creando una nuova figura di cittadino lavoratore: il cittadino lavoratore in congedo precario che può essere richiamato in servizio militare da un giorno all'altro anche per motivi di non estrema gravità.

Credo che si abbia il dovere di esternare questa preoccupazione. Ci auguriamo che l'operato di questo Governo e dei prossimi Governi ci dimostri l'infondatezza dei nostri dubbi, però è certamente curioso prevedere la possibilità di militarizzare il personale oggi addetto al controllo del volo, domani

il personale di altre categorie, al di fuori di casi di assoluta emergenza.

Fra l'altro questa disposizione non mi sembra nemmeno necessaria perchè esiste già l'istituto della precettazione al quale si è fatto ricorso in più di un caso per categorie ben più numerose. Si pensi alle ferrovie, ai traghetti. Si è ricorso a questo personale senza che vi fosse bisogno di applicare sulle maniche di costoro i gradi militari.

Come vede, signor Ministro, io rifuggo dall'argomento usato da un collega del suo partito, l'onorevole Accame. Non voglio fare dello spirito sulla possibilità che una donna entri a far parte del servizio di controllo aereo e domani si trovi con i gradi di sergente maggiore. Non trovo nulla di ridicolo nel fatto che si possa militarizzare anche una donna e non credo affatto che alle donne debba essere preclusa questa carriera. La preoccupazione è un'altra ed è seria poichè riguarda la precarietà del congedo che credo non debba diventare un istituto diffuso nel nostro ordinamento giuridico.

Ecco le ragioni per le quali il Gruppo comunista non ritiene di poter dare voto favorevole al disegno di legge, anche se ci rendiamo conto che, al punto in cui sono le cose, potrebbe apparire provocatorio un rinvio dell'esame della legge per la ricerca di migliori soluzioni. Da qui il nostro imbarazzo, la nostra decisione di astenerci giacchè non vogliamo manifestare ostilità assoluta ad un disegno di legge frettoloso, tardivo ma che comunque serve a porre riparo ad una situazione complessa. Vogliamo tuttavia sottolineare le responsabilità del Governo di fronte ai pericoli che intravediamo e che abbiamo qui molto concisamente denunciato. Temiamo che i ritardi e la successiva frettolosità, l'incapacità a presentare un organico disegno di riordino e di modernizzazione di questo servizio possano avere l'effetto di aumentare, nei prossimi mesi, la distanza che separa l'Italia dai paesi più progrediti nel campo aeronautico. Vogliamo quindi invitare il nuovo Governo a non riadormentarsi come il precedente su questo tema ma a prendere coscienza delle difficoltà che ci sono, che non sono rapidamente sormontabili, ed a porre rimedio ad esse

con tutti gli ulteriori provvedimenti amministrativi e legislativi che si rendessero necessari. È questo un invito responsabile che speriamo faccia riflettere e provvedere. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

P R E S I D E N T E. È iscritto a parlare il senatore Mitrotti. Ne ha facoltà.

M I T R O T T I. Signor Presidente, voglio in premessa dichiarare che devo compiere un certo sforzo per reclutare un residuo entusiasmo che mi consenta di tornare sull'argomento oggi in discussione. Forse questa capacità di reclutamento viene agevolata dagli interventi dei senatori Corallo e Masciadri, che mi hanno preceduto, e che in larga parte hanno riecheggiato i toni ed il significato del precedente mio intervento in quest'Aula; talchè mi hanno fatto avvertire una assonanza di convincimenti che ancor più mi impegna a chiarire le posizioni della mia parte politica, perchè non sorgano in alcuno dubbi, benevoli o malevoli, circa le posizioni che anche in questa occasione mi sembra utile ribadire con chiarezza.

Il clima stesso di quest'Aula è pesante, pesantissimo, direi, nel momento in cui la parola si ferma e l'Aula stessa assume la veste triste ed adeguata che merita un provvedimento ed un metodo legislativo per il quale ultimo ormai scorrono proflui di condanne e di remore, ma a correttivo del quale fino ad oggi poco si è fatto. Chi come me in quest'Aula è arrivato ultimo tra tanto senno e penultimo, per la correttezza, in fatto di parametri anagrafici, chi come me, ripeto, si trova in questa condizione, necessariamente è portato a rilevare tutto questo perchè desueto dal vivere impegni di responsabilità in climi siffatti.

Devo quindi riprendere quanto i senatori che sono intervenuti precedentemente hanno rilevato e devo quindi dire che caratteristica preminente degli interventi che mi hanno preceduto è stata la sottolineatura di una forzosità del deliberato legislativo che, nel momento in cui veniva denunciata per tale, si riteneva affrancasse le responsabilità degli interessati e delle parti politiche di appartenenza.

In premessa devo sconfessare, a nome della mia parte politica, la validità di atteggiamenti che presumono soltanto di essere responsabili se non trovano sufficiente componente di coraggio per associare ad una analisi, non dico compiuta ma almeno approfondita, l'atto di un comportamento coerente con l'analisi stessa. Non è sufficiente dilungarsi sulla evoluzione del problema, così come anche in questa occasione i senatori Corallo e Masciadri hanno fatto, reiterando, con la chiarezza di dati acquisiti, certe situazioni di danno pubblico senza associare a queste denunce l'atto formale di un voto che le sostanzi, che dia anima alle denunce stesse.

Il nostro comportamento sarà diverso — l'ho già detto in anticipo — e questa coerenza la ricercherà, forse esasperandola, nel pronunciamento di un voto consequenziale a quell'analisi che anch'io mi periterò di portare avanti.

Questo provvedimento legislativo è giunto in Aula con le attese taumaturgiche che ad esso furono affidate nel mentre si tentava di dare giustificazione ad una decretazione di urgenza improvvida e incapace di dare un minimo di assetto iniziale ad una organizzazione di tanto respiro.

Al disegno di legge oggi al nostro esame furono allora assegnate capacità taumaturgiche e fu detto che esso doveva costituire un « provvedimento organico » di cui il decreto d'urgenza, che lo precedeva, non era che una premessa. Mi sembra ovvio che chi a tali previsioni ha affidato la volta scorsa il suo intervento, oggi avverta il disagio di una insoddisfazione per le attese non maturate. Fummo facili profeti nel prevedere che il disegno di legge n. 807, almeno per la parte di cui si venne a conoscenza in tempi pregressi, non poteva essere, come non è stato, risolutivo di quella problematica tanto vasta che molto poco opportunamente è stata vista ed analizzata in una ottica ristretta, ma che meritava — diciamo noi — uno sguardo allargato, una collocazione chiara ed univoca, un lavoro di programmazione supportata da elementi certi di valutazione. Proprio il senatore Corallo parlò a suo tempo di « riforma a rate » e,

se tale si fosse mantenuto nella realtà legislativa il processo di formazione delle norme che si stanno succedendo nel settore, forse oggi ci ritroveremmo acquietati nelle nostre attese, non sopite, di regolamentazione capace e valida del settore stesso.

Si disse allora che la parte più importante veniva dopo, con il decreto d'urgenza; e noi abbiamo atteso con fiducia e con la decisione di rivedere talune nostre posizioni espresse, convinti come siamo che non può avere significato il mantenimento preconcetto di una posizione di rifiuto di una norma che passa al vaglio dell'Aula, se questa norma, nel tempo, beneficia di emendamenti che la rendano adeguata alla realtà da disciplinare. La nostra attesa — devo dirlo — è stata anch'essa delusa e alla delusione abbiamo cercato di dare una giustificazione logica. Personalmente ho cercato di sottoporre questa giustificazione alla prova delle argomentazioni degli onorevoli colleghi e forse, pur se dai loro interventi non è emerso un giudizio nel senso che io mi sforzerò di chiarificare, pur essi mi hanno dato elementi indicativi che hanno fatto superare positivamente la verifica dei miei convincimenti ed in tempo reale, direi, cioè nel corso dei due interventi che hanno preceduto il mio.

Ebbene, il settore interessa due diversi aspetti del traffico aereo: quello civile e quello militare. È stato detto, ed è certo, che in alcune nazioni il servizio di controllo e di assistenza viene gestito in forma smilitarizzata. Su questo ritengo non si possa obiettare poichè ci sono le credenziali di un traffico che, nella nazioni che operano in tale forma smilitarizzata, non mi sembra abbia registrato dati o indicazioni di catastrofi.

Ma mi sembra troppo semplicistico accettare *in toto* simili affermazioni, tant'è che ritengo opportuno sottolineare che l'Italia ormai — e non vuole essere una denuncia tesa a svilire le capacità della nostra nazione — è notoriamente attardata rispetto ad altre nazioni. Talchè non è difficile pensare che problemi ampi, come quelli del controllo del traffico aereo, possano trovare soluzioni a diversi livelli a seconda della disponibilità ed efficienza di strutture, a seconda,

direi, dei livelli tecnologici delle strutture stesse.

Mi sembra che il raffronto tra l'organizzazione che si intende dare al controllo del traffico aereo in Italia e l'organizzazione dello stesso traffico aereo di altre nazioni non avvenga tra entità omogenee e che quindi sia tanto semplicistico da elidire ogni possibilità di desumere da esso elementi a suffragio di una tesi o di un'altra.

Mi sembra invece doveroso ed opportuno che le osservazioni vengano riferite alla situazione nazionale; mi sembra doveroso ed opportuno che gli elementi di valutazione che debbono essere tratti per argomentare in un senso o nell'altro trovino terreno di coltura all'interno della realtà italiana. E dall'interno di questa realtà italiana io non devo fare altro che cogliere, quasi fior da fiore, i commenti, i lamenti che in questa Aula sono ritornati puntuali come i treni di un tempo.

Abbiamo sentito parlare di problemi incancreniti ed io non so, onorevoli senatori, se si possa dare proiezione oltre i confini d'Italia a questo nostro problema per trovare degli agganci, degli appigli validi a sostenere certe tesi o non si debba piuttosto rimanere tristemente impaludati in una situazione italiana che dovrebbe far riflettere anche coloro i quali oggi puntano il dito accusatore, coloro i quali hanno avuto peso politico nella gestione dei Governi che si sono succeduti, coloro i quali, anche se non hanno avuto peso politico solare in senso di partecipazione esplicita alle responsabilità di Governo, hanno avuto peso parlamentare nella determinazione di un certo andamento legislativo che ha trascurato fino alla cancrena — riprendo termini usati da altri — problemi per i quali oggi non basta più il pannicello caldo di un decreto d'urgenza; non basta più il pannicello caldo di una legge di delega al Governo, ma occorre il bisturi, innanzitutto di una verifica responsabile dell'attuale situazione che, fino ad oggi, non è emersa in quest'Aula. Fino ad oggi nessuno ha avuto il coraggio di riportare indicazioni certe dell'attuale realtà del settore in Italia. Nessuno! Smentitemi o datemi delle indicazioni che possano essermi sfuggite.

A questa assenza di coraggio nella denuncia della situazione incancrenita si è associata anche la mancanza di altrettanto coraggio nel mantenere certe posizioni di voto rispetto a certi provvedimenti.

È stata del dicembre 1979 l'uscita dall'Aula dei socialisti per far passare il provvedimento in esame; è di oggi l'astensione del Partito comunista per far passare il provvedimento di delega. Ebbene, ritengo che doverosità di atteggiamento politico richieda che questi comportamenti determinanti ai fini del varo di una legge siano ancor più ed ancor meglio motivati: abbiano almeno il parallelo dell'indicazione di una strada risolutiva che da essi comportamenti non emerge e non potrà mai emergere; il giudizio che se ne potrà trarre sarà uno soltanto: quello di corresponsabilità nella cattiva gestione di questi servizi.

Non servono le fughe e non servono le denunce di comportamenti necessitati dal ripetersi di proteste eclatanti; no, non servono in un'Aula parlamentare dove devono valere le responsabilità innanzi alle opportunità.

Ma il gioco delle opportunità, cominciato in punta di piedi sul nascere del problema, o meglio sull'esplicitarsi del problema (perchè il problema è antico, come antichi sono tanti altri problemi per i quali non vi è possibilità oggi, ma forse non vi sarà possibilità nemmeno domani, di discutere ampiamente in quest'Aula), ebbene, quel balletto delle corresponsabilità, iniziato nel momento in cui si è esplicitato il problema stesso, oggi continua. E se allora furono le moventi, furono fatti esteriori, furono l'abbandono dell'Aula a darne il ritmo, a darne la cadenza, oggi sono i commenti che piovono su questo disegno di legge a darne le tonalità, a dare gli accordi di questa azione politica corresponsabile.

Questi atteggiamenti ancora una volta — devo dire — ci danno la possibilità di fare un'azione politica di opposizione troppo facile — consentite che sia io, sprovvisto per esperienza ed anche per capacità, a fare questa dichiarazione — e danno a noi del Movimento sociale italiano troppo facile materia d'intervento, danno a noi occasioni immediate per reiterare la denuncia che tende a colpire, oltre un metodo di governo

che si è rivelato nefasto nel tempo, anche il tipo di gestione politica — che del Governo si fa — che ha messo la chiarezza delle responsabilità nella soffitta delle cose inutili. È sconforto quello che rimane a chi avverte il peso della sua presenza nei banchi parlamentari o a chi, magari dalle tribune del pubblico, avverte il peso dei problemi quotidiani del proprio lavoro irrisolti; e rimane in entrambi amarezza dinanzi alla povertà di un dibattito che poteva risolversi con un impegno comune, onesto, franco, non preordinato; il dibattito poteva guardare a fondo, sì, poteva! Con questa dichiarazione è il Movimento sociale che quasi fa un atto di credo in queste istituzioni fatiscenti: questa Aula poteva, con il concorso di oltre 300 senatori, andare al fondo di certi problemi e far annotare nelle coscienze di chi vive questi problemi la loro risoluzione.

Ebbene, quest'Aula ci trova freddi negli animi, poco animati nella sensibilità, spenti nella volontà; e ben ci incorre che questo provvedimento sia il primo all'ordine del giorno, perchè, se per malaugurata ipotesi esso fosse stato accodato ai patti agrari ieri sera, lascio a voi supporre di quanta attenzione sarebbe stato degnato.

Eviterò di fare una cronistoria dei fatti, perchè la cronistoria è stata ripresa, anche se con dei vuoti, ma anche perchè non è il corollario di una situazione pregressa che può ancora una volta mettere a fuoco gli elementi risolutivi del problema che stiamo esaminando.

Signor Presidente, aspetto cortesemente che il rappresentante del Governo torni in Aula; questo non perchè lamenti la sua assenza, ma per una questione di correttezza nei confronti del Governo.

(L'oratore sospende brevemente il discorso fino al momento del rientro in Aula del rappresentante del Governo).

Signor ministro Formica, ho sospeso l'intervento semplicemente per correttezza nei suoi confronti; per carità, siamo rispettosi delle istituzioni e dei Ministri, specie se sono socialisti! *(ilarità)*.

Mi consentirà allora di interessarla *d'emblée* con un problema che mi ero annotato e che voglio ricordare prima che mi sfugga una seconda volta; il fatto di averla richiamata di persona me l'ha richiamato alla mente: c'è stata, signor Ministro, una denuncia in quest'Aula da parte del senatore Corallo il quale ha dichiarato che risultano acquistati e giacenti, non utilizzati, dei radar. Io ho già lamentato la carenza di una analisi della situazione attuale del settore;

la prego, quindi, di integrare quella mia denuncia con questa indicazione, che faccio mia, sollecitando alla sua cortesia un riscontro in sede di replica.

Ebbene, signor Ministro, onorevoli colleghi, ho detto che è il caso di mettere da parte le analisi e le prospettive che non possono far altro che aggiungere amarezza a quella che già trabocca dagli animi di chi vive determinati problemi e di chi, come me, tenta di vivere momenti di responsabilità.

Presidenza del vice presidente CARRARO

(Segue MITROTTI). Così come non è produttore, ai fini di un impegno risolutore, l'analisi retrospettiva, ritengo non sia nemmeno produttore quella polifonia politica e normativa che è riecheggiata oggi in quest'Aula. In particolare intendo riferirmi allo spirito del disegno di legge n. 807 in esame che prolifera, in sub-delega con una continuità esasperante e senza soluzione di continuità, la previsione di una strutturazione concatenata di organismi e sotto-commissioni, e tempi di attesa, che, seppur trovano una giustificazione logica in un tessuto sommamente articolato, quale quello di una legislazione e di organismi esistenti, di certo non aggiunge un contributo, di chiarezza e risolutivo, ad un problema che si pone in termini di estrema attualità ed urgenza: attualità e urgenza sono aggettivazioni che lucro da interventi altrui.

In questo clima di polifonia politica e normativa, può collocarsi l'aspettativa del senatore Masciadri quando guarda il problema dall'angolazione della « sicurezza » del volo. Chi parla, certe dilatazioni del problema ebbe modo di prospettare in anticipo all'allora ministro Preti, suscitando — qualche collega se ne ricorderà — uno spazientimento poco accorto del Ministro stesso.

Non è quindi riduttiva la mia ottica di oggi, se tiro in ballo la sicurezza richiamata dal senatore Masciadri, ma vuol essere solo l'occasione di evidenziare la dicotomia

di un problema che va chiarificata *ab origine* se si vuol procedere con carattere d'urgenza e risolutivo, se si vuole battere una strada efficace.

Doveva farsi, in premessa, una scelta politica: se risolvere il problema in termini strettamente di urgenza e per un determinato settore o affrontarlo nella sua globalità ed impostare un tessuto normativo adeguato all'ampiezza del problema stesso. Chi parla ebbe ad evidenziare, il 18 dicembre 1979, che il problema del controllo del traffico aereo era stato guardato con occhio disattento perchè da esso era scaturito un provvedimento d'urgenza che aveva la pretesa di essere preordinatore di un intervento programmatico risolutivo. Avvertimmo allora che se risoluzione contingentata si richiedeva, non si poteva avere l'ambizione di dilatare la risoluzione oltre un certo ambito, ma si doveva guardare invece ai risvolti del problema stesso che consentivano interventi risolutivi in un alveo, quello militare preesistente, al quale bisognava dare un diverso argine quanto a trattamento del personale e quanto a condizioni di lavoro. Diversamente — dicemmo — un intervento legislativo di ampio respiro deve trovare la premessa di un'analisi accurata, di un reperimento di dati certi, altrimenti diventa improvvisazione ogni intento allargato che non si basi su questi elementi.

Nell'intento di acquietare certe attese e di prospettare la capacità di affrontare problemi allargati, si rimase nel limbo di un provvedimento che collocava nel limbo di un commissariato questo personale sottraendolo alla disciplina certa di un settore, quello militare pregresso, e non sottoponendolo alla disciplina altrettanto certa di una smilitarizzazione, tutta da inventare. Fu questa la nostra denuncia e fu questo il campanello d'allarme che suonammo allora, che suonai allora, con il mio intervento, per invitare alla riflessione su un problema che non può consentire ad alcuno improvvisazione perchè è un problema che scotta sulla pelle di coloro i quali lo vivono in prima persona.

Nell'equivoco verso il quale ci si è avviati a dicembre, si rimane oggi quando si prende coscienza di una impostazione legislativa non conclusa, non definita nè definibile; una normativa, cioè, che crea solo l'illusione, in prospettiva, di una risoluzione che deve venire. Ed è mortificante il fatto che proprio l'articolo 1 di questa legge, che era stata attesa come se avesse poteri taumaturgici, reciti: « in attesa della ristrutturazione della direzione generale dell'aviazione civile . . . ». Forse sarebbe stato più onesto e avrebbe consentito il pagamento di un obolo, sia pure irrisorio, per la irresponsabilità e per l'incapacità parlamentare, dire: « ancora in attesa ». Ciò avrebbe significato quanto meno un *mea culpa*. (*Interruzione del ministro Morlino*). Accolgo l'emendamento del signor Ministro. « Ancora in fiduciosa attesa »: questa mi sembra la lettura migliore, la più spontanea, la più vera che si possa fare di una situazione nella quale non valgono più le denunce che stancamente vengono dai banchi di questo emiciclo. La realtà è questa: ormai si è avviluppati in un sistema legislativo, che più che liberare i problemi, li avvinghia, li avvolge, li blocca, li fa incancrenire; lo avete detto voi, onorevoli colleghi. Quale soluzione può essere prospettata? Deve essere prospettata la soluzione della chiarezza e dell'onestà parlamentare che significa chiaro riconoscimento di colpe. Forse cadrà il soffitto di questa Aula il giorno in cui un rappresentante del

Governo dichiarerà ai presenti, e ancor più a coloro i quali ci mandano ad essere loro rappresentanti, di avere sbagliato. Forse si apriranno quel giorno porte impensate per l'agibilità di quel Governo. Si gioca al rimpiattino delle responsabilità, si cercano paraventi dietro i quali porre la propria parte politica e ciò facendo ci si allontana dai problemi perchè per essere nei problemi bisogna essenzialmente avere l'onestà di denunciarli nella loro crudezza, con tutte le responsabilità di coloro che hanno fatto sì che essi incancrenissero.

Nè il voler guardare al problema nell'ottica diversificata della risoluzione contingente o della risoluzione programmata vuole essere per me una scelta preconstituita. Sono entrambe scelte che possono essere verificate e raccordate con le attese degli interessati, ma sono scelte che devono essere affrontate nella loro chiarezza.

Una terza via non c'è o meglio è quella del compromesso in ogni senso: compromesso legislativo e compromesso risolutivo; il risultato non può che essere altrettanto compromesso, come lo è quello che già stanno vivendo coloro i quali hanno creduto che con il 1° maggio 1980 i loro problemi mutassero, che all'orizzonte si profilasse qualche soluzione. Chiedete agli interessati se questa aspettativa ha trovato ristoro nella realtà.

Per quanto riguarda la mia parte politica, posso affermare che la posizione di chiarezza, anche in questa occasione, è il denominatore continuo della propria azione. Ed è in forza di questa chiarezza che ribadiamo in questa occasione ed in quest'Aula le macroscopiche carenze a cui il Governo non ha fatto ancora fronte. Sono carenze macroscopiche l'ostinatezza nel guardare a soluzioni disancorate dalla realtà, quasi che il progetto legislativo potesse essere una esercitazione sociale e non piuttosto il disegno organico, costruttivo di una diversa realtà sociale.

Su questa considerazione di fondo ritengo di poter adagiare le altre con le quali farò seguito. Avevo denunciato il fatto che questo problema era un fungo che nasceva nella selva dei problemi che avviluppano l'Italia. Non avevo detto che era un fungo ve-

lenoso, ma sono tentato di dirlo oggi, quando raccolgo dai diretti interessati timori che si scelga in futuro una strada attuativa della norma che, oltre a non essere prevista nello spirito della norma stessa, tenti subdolanamente di sovvertirla. Dobbiamo ritenere fungo velenoso quel provvedimento legislativo che da un lato prospetta agli operatori del settore l'appagamento di certe attese e dall'altro consente di attuare, con i trasferimenti, ad esempio, di personale da un posto all'altro, il preordinamento di soluzioni autonome dal dettato legislativo e possibili a chi voglia, al di sopra o quanto meno *a latere* del dettato legislativo, operare per tenere in pugno certe situazioni. Questi sono timori iniziali e possono avere il beneficio di attendibilità che ad ogni fenomeno iniziale si deve attribuire.

Così come nel dicembre 1979 vi furono timori iniziali che hanno trovato sistematico riscontro nei comportamenti di Governo, è anche possibile che questi altri timori iniziali trovino riscontro in limitazioni di fatto della norma che oggi si dichiara risolutiva di certi problemi.

Dissi allora che la chiave di lettura dell'atteggiamento assunto dagli addetti al settore era incontestabile ed unica. Quell'atteggiamento mosse l'autorevolezza di un intervento diretto del Capo dello Stato ed altro non poteva significare che sfiducia nello Stato, in quello Stato che aveva lasciato incancrenire il problema; sfiducia nello Stato che si era dimostrato sordo ai richiami, alle sollecitazioni che nel tempo erano venute dagli interessati. Ebbene, quella sfiducia di ieri oggi ritorna in quest'Aula quando, di fronte all'evidenza del perdurare di una assenza politica risolutiva e di certi atteggiamenti di Governo, gli interessati, o chi vorrebbe vedere risolto il problema, capiscono che le prospettive di certo non possono essere rosee. Infatti basta solo riprendere alcuni temi accennati negli altri interventi, basta solo parlare del contingentamento, basta parlare delle strutture e scorrere uno per uno i compiti demandati alla costituenda azienda per avere la dimensione di quanto c'è da fare e, quando questo lo si correla alla data del 1° maggio 1980, che ha significato

legislativamente la messa in moto della risoluzione, si potrà capire che non si arriverà mai ad innestare la marcia alta, non si arriverà mai a mettere gli interessati nelle condizioni di usare la quarta, ma li si metterà nelle condizioni di viaggiare eternamente in prima; sicchè la marcia delle attese, la marcia delle speranze sarà anche la marcia della tristezza, quella dei carri funebri. Mi sembra che provvedimenti siffatti che si pongono tra la presunzione risolutiva già dichiarata, già inequivocabilmente fissata, già legislativamente avviata e la soluzione finale legislativamente architettata — come si evince da questo disegno di legge — con l'indicazione dell'arco temporale intercorrente per la risoluzione del problema, possono chiarire come l'andatura non potrà essere veloce, non potrà essere innestata la marcia celere che occorrerebbe a questo disegno di legge.

In occasione dell'esame del decreto passato in quest'Aula nel dicembre scorso avemmo a fare alcuni commenti anticipati sull'articolato. Ne vogliamo aggiungere qualcun altro per completezza di analisi. Ho già detto che questo disegno di legge che doveva essere la parte più interessante e risolutiva del prodotto legislativo si evidenzia come un'ulteriore fase interlocutoria che assegna invece la risoluzione a tempi dilazionati in avanti. Altra contraddizione dell'efficacia risolutiva di questo disegno di legge può essere colta nel carattere della norma delegata e nell'articolazione che ad essa viene conferita. Peraltro, se volontà risolutiva era quella che chiamava a raccolta quest'oggi gli onorevoli senatori in quest'Aula, la volontà risolutiva doveva meglio strutturarsi ed evidenziarsi. Il carattere stesso della norma delegata, dicevo, i tempi evidenti richiesti per la composizione della Commissione bicamerale, i tempi assegnati ad essa per la formulazione del parere, i tempi assegnati al Governo per le decisioni, tutti questi elementi concorrono a spostare in avanti il momento risolutivo del problema. Nè fa conto il fatto che si siano focalizzati dei riferimenti orientativi per il Governo quali: la organizzazione, gli impianti, la promozione di studi, la registrazione di tasse di sorvolo, il

reclutamento e l'addestramento di addetti, l'amministrazione e la gestione; nè fa conto che si sia fatta una somma di problemi, se ad essi coraggiosamente non si affianca una denuncia chiara dei tempi reali necessari per procedere su questo binario risolutivo; nè fa conto che si prospetti l'armonizzazione dell'azienda con l'Aeronautica militare, se sono noti — come sono noti — gli elementi ostativi che non hanno consentito in sede di decretazione di urgenza, come non consentono oggi in sede di legge delega, di guardare a questa prospettiva con certezza risolutiva.

Quando poi deve cogliersi dal disegno di legge delega l'orientamento proposto nel permanere di competenze dell'Aeronautica militare, significa dichiarare esplicitamente la incapacità di quella armonizzazione che è stata richiamata al comma precedente, e significa altresì far crollare le residue illusioni che potevano essere state costruite nella prospettiva di un'azienda chiaramente svincolata da obblighi ed ingerenze militari; quando si arriva poi alla previsione di militarizzazione, mi sembra che si cancelli con un colpo di spugna ogni illusione che poteva essere sopravvissuta; quando poi, ancora, si affaccia il problema della carenza dei quadri che emerge dal movimento in atto in questo settore, dei tempi necessari per la preparazione di personale idoneo alla surrogazione, delle disponibilità economiche necessarie perchè tutto questo si realizzi, da questi riferimenti viene fuori la mortificazione effettiva, reale, incontrovertibile di un settore che ancora una volta soggiace all'incapacità di un inidoneo preordinamento della realtà. E preordinamento della realtà questo di oggi non è: oggi è un correre affannoso a prevenire un ulteriore blocco su scala nazionale; oggi è un correre affannoso ad evitare di tornare a mettere il Presidente della Repubblica nelle condizioni di surrogare il Governo e, peggio, il Parlamento; oggi si vive l'affanno di chi, avendo la coscienza politicamente sporca, sa di non poter far pagare oltre il prezzo della propria imprevidenza, della propria incapacità, e gabbella la fretta per ansia risolutiva e maschera l'incapacità dietro l'articolazione frastornante di pre-

visioni di strutturazione della costituenda azienda con moduli che ormai conosciamo e che sono stati richiamati anche quest'oggi in quest'Aula.

Vorrei trattare un ultimo punto: quello dell'esercizio del diritto di sciopero; è una occasione, questa, che torna sistematicamente in quest'Aula e la sistematicità con cui ritorna denota la sistematicità della mancata risoluzione del problema. Il diritto di sciopero, come è stato ricordato anche in quest'Aula, viene regolamentato dall'articolo 40 della Costituzione che recita: « Il diritto di sciopero si esercita nell'ambito delle leggi che lo regolano ». Si dirà: ma è appunto la regolamentazione dello sciopero che si vuole! Controbbietto, e mi si consentirà di farlo, che ci sono regolamentazioni e regolamentazioni; controbbietto che a monte dobbiamo cercare financo di chiarire a noi stessi il senso di una regolamentazione. E forse vessazione la norma? E forse mortificazione la norma o è esaltazione di un diritto? Cosa è la norma? Può essere mortificazione la norma costituzionale quando dice che lo sciopero deve soggiacere alle leggi che lo regolano? Può essere mortificazione l'articolo 40 della Costituzione? Mi rifiuto e mi rifiuterò sempre di crederlo, come ciascuno di noi si rifiuta di crederlo.

Ed allora qual è l'unica possibile lettura? È la lettura morale; è quella che vede la norma come cristallizzazione di una volontà morale di rimedio. In questo senso va letto l'articolo 40 e in questo senso andava rapportato l'articolo 4 del disegno di legge n. 807 che ad esso si richiama. Già avere la presunzione di regolamentare la norma in un settore senza aver doverosamente provveduto a realizzare un'architettura normativa del diritto di sciopero per tutti i settori è carenza che si condanna da sè; ma il presumere che l'articolo 4 possa vincere ogni timore, ogni remora di quelle che si affacciano naturalmente, spontaneamente, quando si parla di preannuncio e quando si intravede una successiva ingerenza dei sindacati con il gagliardetto dell'autoregolamentazione, ebbene, di fronte a queste considerazioni che ciascuno può fare diventa legittimo il supporre che anche in fatto di auto-

regolamentazione dello sciopero non sarà risolutivo l'orientamento indicato nel disegno di legge n. 807.

Queste perplessità che ancora una volta sono tornato ad esprimere in quest'Aula mettono a nudo l'atteggiamento della mia forza politica, del Movimento sociale italiano-Destra nazionale. Alla volontà di rimedio che lealmente possiamo riconoscere a tutti i partecipanti ai lavori di quest'Aula, ad una volontà di sentirsi partecipi di provvedimenti legislativi effettivamente risolutivi, quest'oggi si offre il raffronto di un disegno di legge che può essere smontato, pezzo per pezzo, tanto poco solido esso si offre ad un'analisi, quale quella che ho tentato di fare.

Da queste considerazioni, pertanto, non può che trarsi l'amarezza di una presa d'atto che i problemi del settore continueranno a rimanere tali e che l'attesa continuerà anch'essa a rimanere tale.

Unico residuo baluardo di speranza lo poniamo nella capacità degli interessati di surrogare i politici così come la nostra presenza in quest'Aula surroga la loro volontà di governo della cosa pubblica; in questa occasione loro debbono tornare a riappropriarsi delle uniche possibilità risolutive esistenti che sono quelle di vivere dal di dentro i problemi, trovando dal di dentro, sul comune denominatore di difficoltà, di sacrifici e di onesto lavoro, un'assonanza di idee, di comportamenti che facciano chiaro nel buio pesto di quest'Aula legislativa.

P R E S I D E N T E . Dichiaro chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il relatore senatore Fallucchi.

F A L L U C C H I , *relatore.* Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, ringrazio i colleghi che sono intervenuti in questo dibattito che con la loro partecipazione e con il loro approfondimento hanno arricchito di notevoli contributi la discussione, contributi che, fra l'altro, erano stati già posti in evidenza in sede di Commissioni riunite.

Mi pare che tutto il discorso si incentri su un problema: sulla tematica di un riesame globale di tutto questo delicato settore (su ciò non si può non essere d'accordo) e innanzitutto, come già è stato messo in evidenza dai relatori, della riorganizzazione della direzione generale dell'aviazione civile.

È chiaro che i problemi riorganizzativi non possono essere risolti in un attimo; nè possono essere risolti contemporaneamente, in parallelo. Sono problemi che si pongono in una sequenza di atti ordinativi da collocarsi nel tempo, di cui questo disegno di legge rappresenta il primo momento di riordino.

Mi auguro che, contro le previsioni testè espresse dal collega Mitrotti, ci possa essere effettivamente questo momento di riordino, che possa portare alla riorganizzazione almeno del primo settore, che è quello dell'assistenza al volo, nei diciotto mesi previsti dal disegno di legge.

Per quanto riguarda gli specifici aspetti menzionati da alcuni colleghi, vorrei soffermarmi un attimo, anche se forse non ce n'è bisogno, sul problema della separazione tra l'organizzazione civile e l'organizzazione militare dell'assistenza al volo.

Ritengo che porre il problema in questo modo sia semplicistico e tenda ad essere anche fuorviante. È un problema di coordinamento: esistono date organizzazioni e non si possono annullare, nè l'una nè l'altra, e allora il problema si pone in termini di coordinamento e di armonizzazione delle rispettive attribuzioni e responsabilità. È questo uno dei risultati che il disegno di legge intende perseguire. È chiaro che le norme di coordinamento e di armonizzazione devono essere tali da consentire una perfetta chiarezza delle rispettive attribuzioni e responsabilità.

Altro problema che è stato toccato un po' da tutti è quello del diritto di sciopero, visto con aspetti contrastanti in relazione alla propria posizione politica. Tengo prima di tutto a sottolineare che nel disegno di legge non si parla di una regolamentazione dello sciopero; ma in questo caso vorrei dire che non si deve nemmeno partire con una raccomandazione sullo sciopero in sen-

so globale, perchè possono esserci dei settori dove sia necessario iniziare non dico con una regolamentazione ma almeno con norme di cautela, come nella fattispecie, proprio alla luce di quello che il senatore Corallo ha detto: che sono state evitate delle tragedie per attimi infinitesimali e non se ne è avuta notizia.

Allora devo dire che ci vogliono delle norme cautelative proprio alla luce della salvaguardia della vita umana, perchè — e qui ritorna il problema — l'assistenza al volo rappresenta il primo aspetto di questo momento di riordino che viene esaminato e per cui si dà la delega al Governo, perchè è in ballo la vita umana. Il nostro obiettivo deve essere questo: che non si possa più parlare di tragedie evitate per un millesimo di secondo, che non ci possano essere più le tragedie di Punta Raisi.

CORALLO. Non è stato certo per lo sciopero che sono successe le tragedie.

FALLUCCHI, *relatore*. Stavo parlando di quei momenti di riordino della materia e di quella cautela che ci vuole per evitare anche questo, perchè in altre parti del mondo certi episodi sono accaduti anche per motivi di sciopero. D'altra parte una delle ragioni, per le quali durante il *black-out* dell'Italia si è temuto, era proprio quella che riguardava i rischi per la vita umana: non c'erano altri motivi. Ripeto: cerchiamo di salvare prima di tutto le vite umane!

Per quanto riguarda la smilitarizzazione, il discorso è molto complesso, ma credo che i due relatori lo abbiano lumeggiato sufficientemente nella loro relazione. Il relativo provvedimento si pone in termini di tempestiva difesa dello spazio aereo italiano con tutte quelle cautele che lo stesso disegno di legge prevede, con l'intervento del Parlamento tramite la Commissione bicamerale.

Sottolineo l'urgenza del provvedimento, non perchè questa possa costituire una spinta ad approvare il disegno di legge, ma soltanto per affermare che non bisogna dilazionare nel tempo l'avvio di questo momento di riordino che richiederà ulteriori ripensamenti, altre meditazioni e altre riflessioni.

Non è un'urgenza dovuta al fatto che si possa temere un nuovo intervento del Presidente della Repubblica, ma è un'urgenza alla luce della riorganizzazione necessaria in questo settore.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il relatore senatore Bausi.

BAUSI, *relatore*. Le parole del collega correlatore rispondono pienamente anche ai miei intendimenti.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno, durante il dibattito svolto, in modo approfondito e diffuso, in quest'Aula, si sono avuti alcuni contatti con il collega Masciadri in quanto i relatori non ritengono di poter esprimere parere favorevole all'ordine del giorno presentato dallo stesso senatore Masciadri. Questo per due motivi fondamentali: innanzitutto perchè prende in considerazione materia che non è stata oggetto del seppur diffuso dibattito e in particolare che non è oggetto del disegno di legge che stiamo esaminando, che ha alcuni confini particolari. Proprio per il rispetto che dobbiamo a questo documento, troppo spesso svalutato, che è l'ordine del giorno, devo dire che l'ordine del giorno deve essere un documento che pone alcune indicazioni precise.

In secondo luogo, affiancandosi ad un disegno di legge che è sostanzialmente una legge di delega e auspicando — il documento ordine del giorno — l'attuazione di altri provvedimenti che non sono inclusi in quelli delegati al Governo, avremmo due documenti paralleli: l'uno che esplicita, nelle forme volute anche dalla Carta costituzionale, i limiti ed i principi cui deve ispirarsi il Governo nella redazione dei provvedimenti delegati, l'altro (l'ordine del giorno) che dà indicazioni in altri settori (ma che riguardano pur sempre l'organizzazione dell'aviazione civile) in modo non sufficientemente approfondito.

Pertanto esprimo parere contrario al documento così come presentato.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il Ministro dei trasporti.

F O R M I C A, *ministro dei trasporti*. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, innanzitutto ringrazio i relatori Bausi e Falucchi per la relazione e gli intervenuti, senatori Masciadri, Corallo e Mitrotti.

Avrei poco da aggiungere a ciò che è stato detto da parte dei relatori nella relazione e nella replica. Voglio solo fare alcune brevi osservazioni sugli interventi che hanno rappresentato una serie di preoccupazioni, sia per quanto riguarda il settore del trasporto aereo in generale, sia per quanto riguarda alcune norme del disegno di legge approvate alla Camera dopo una lunga discussione. Il disegno di legge, come è noto, fu presentato nell'ottobre dell'anno scorso e l'urgenza dell'approvazione è anche data dal fatto che — come è stato adesso ripetuto in sede di replica da parte del correlatore — solo una parte del servizio è stata trasferita al commissariato, mentre tutta l'assistenza di volo deve essere trasferita all'azienda. Allo stato attuale si ha: una parte di competenza civile e una parte di competenza militare. Ed è proprio questa situazione che viene lamentata. Il trasferimento dell'assistenza di volo all'azienda diventa quindi una necessità, almeno ai fini di un primo coordinamento e di una prima razionalizzazione del servizio.

Resta la questione importante dell'esistenza di più centri di controllo e di più centri di decisione che intervengono nel settore del trasporto aereo. Questa preoccupazione è stata ben rappresentata negli interventi dei senatori Masciadri e Corallo ed è contenuta in forma molto chiara nella relazione.

In questi giorni vi è stata una discussione da parte del mio Ministero con le organizzazioni sindacali, le quali avevano sollecitato una serie di modifiche e di emendamenti da introdurre nel provvedimento, sia per quanto riguarda l'ampliamento della delega sia per quanto riguarda alcune correzioni da introdurre nella parte relativa agli organici e nell'articolo concernente la disciplina di sciopero.

In un incontro che si è svolto al Ministero con le organizzazioni sindacali abbiamo convenuto sulla inopportunità di presentare emendamenti anche su questioni sulle qua-

li il Governo concorda perchè ogni ritardo produrrebbe un rinvio, forse di alcuni mesi, nell'approvazione del disegno di legge in via definitiva. Ne avremmo riparlato in autunno e ciò avrebbe creato problemi non solo ai fini del funzionamento della istituzione azienda, ma anche per quanto riguarda in particolare la questione trattata all'articolo 6, relativo alla concessione dell'amnistia per i procedimenti in corso.

Vorrei qui tranquillizzare sia i relatori che coloro i quali hanno sollecitato l'introduzione di emendamenti relativi al coordinamento del settore dei trasporti sul fatto che la situazione è matura per unificare i servizi, razionalizzare e affrontare il problema di Civilavia.

Si discute, si parla, vi sono molte interrogazioni. Si parla dell'efficienza di questa direzione, di questo settore del Ministero dei trasporti. Sono state fatte anche osservazioni più penetranti in questo campo. A suo tempo se n'è occupata al Ministero una commissione. Bisogna fare molta chiarezza su questa questione, affrontare il problema della trasparenza, della efficienza, della razionalizzazione di questa struttura del Ministero dei trasporti e quello del coordinamento di queste attività.

Per quanto riguarda le raccomandazioni che ci sono state rivolte sulla questione degli organici, ogni qualvolta si crea l'occasione di nuove strutture, di nuovi enti, vi è la tentazione di introdurre pratiche che sono comunemente criticate, ma molte volte anche sollecitate, non tanto dalle forze politiche quanto dalle situazioni che si creano all'interno di queste strutture. Noi saremo attenti, vigilanti a che soprattutto non si creino delle situazioni di ampliamento fittizio. Del resto vi è un controllo da parte della Commissione bicamerale che dovrà essere sentita prima dell'emanazione dei decreti delegati. Saremo molto attenti a rilevare le osservazioni che saranno fatte e che saranno tenute in gran conto.

Sulla questione più delicata che è quella, non della regolarizzazione dello sciopero, ma dell'introduzione di una pratica che comporti il preavviso ed il mantenimento di certi servi-

zi ai fini della sicurezza dei voli di Stato, bisognerà probabilmente che per tutto il settore dei trasporti si faccia una riflessione. Il problema non riguarda solo il trasporto aereo, poichè anche in questi giorni, trattando la materia del contratto-riforma con le organizzazioni confederali, si è affrontata la questione. Devo dire che oggi vi è una maturazione anche culturale su questo importante argomento. Non si tratta, molte volte, di scioperi contro le aziende o contro l'amministrazione pubblica, ma di veri e propri scioperi contro l'utenza, contro i cittadini. Vi sono ricorsi a pratiche selvagge nel settore dei pubblici servizi che creano molte volte una situazione di scollamento grave di ordine politico e sociale nella realtà nazionale.

Oggi nelle organizzazioni confederali questo dibattito è aperto, con grande serietà, ed abbiamo avuto prove di grande sensibilità nell'affrontarlo con serenità e senza vecchi pregiudizi. Naturalmente tutto questo non può essere regolamentato per legge, ma deve trovare un accordo consensuale tra le parti sociali, però il problema esiste e dovrà essere affrontato nel settore dei trasporti ed in altri settori particolari in cui l'interesse nazionale, della collettività è sicuramente prevalente sugli interessi di parte.

C'è poi la raccomandazione, espressa da parte di alcuni, di fare uso attento, intelligente, discreto e cauto del provvedimento eccezionale di militarizzazione. Mi pare che sotto questo profilo nel disegno di legge che stiamo per approvare vi sia una serie di cautele, compresa la garanzia massima costituita dal fatto che il decreto deve essere emesso dal Presidente della Repubblica. Pertanto, non solo vi è la trafila del parere delle Commissioni parlamentari o, in caso di urgenza, dei Presidenti delle due Camere, ma si stabilisce che il decreto sia emesso dalla più alta autorità dello Stato che è il Presidente della Repubblica.

Nel concludere e nel raccomandare (per le ragioni già esposte dai relatori e del resto rappresentate anche da coloro i quali sono intervenuti, compreso l'intervento critico ma sensibile a questa esigenza di parte comunista) l'approvazione del provvedimento, per

quanto riguarda l'ordine del giorno presentato sarei favorevole ad una sua accettazione come raccomandazione, quindi senza un voto. Per quanto riguarda tuttavia la prima parte, che non mi pare molto accettabile dal punto di vista dello stile, laddove si dice: « esaminate le gravi disfunzioni esistenti nel comparto dell'aviazione civile e tenuto conto dell'incapacità delle attuali strutture pubbliche » preferirei dire « della inadeguatezza delle attuali strutture pubbliche », perchè l'incapacità esprime un giudizio di merito.

M I T R O T T I . Si centrerebbe così il giudizio sulle persone e non sulle strutture pubbliche.

F O R M I C A , ministro dei trasporti. Certamente, ed è per questo che preferiamo dire « delle attuali strutture pubbliche ».

Per quanto riguarda invece l'emendamento presentato dal senatore Corallo e da altri senatori, date le ragioni esposte ed anche l'accordo, di cui vi ho riferito, raggiunto con le organizzazioni sindacali, pregherei il Gruppo comunista di ritirarlo perchè in questo momento un qualsiasi emendamento, sia pure di perfezionamento, potrebbe provocare ritardi nell'approvazione di questo disegno di legge determinando difficoltà in questo settore in cui invece si vuole creare ordine.

P R E S I D E N T E . Senatore Masciadri, accetta la modificazione proposta dal Ministro per il suo ordine del giorno, nel senso di parlare di « inadeguatezza » invece che di « incapacità » delle strutture pubbliche? Inoltre vorrei chiederle se insiste per la votazione dell'ordine del giorno stesso.

* **M A S C I A D R I .** Signor Presidente, sentite le dichiarazioni del Ministro non avrei nulla in contrario a questa modificazione, cui faceva riferimento il Ministro stesso. D'altronde il mio intervento si sposa senz'altro con il suo atteggiamento. Però, prima che parlasse il Ministro, abbiamo ascoltato il correlatore senatore Bausi, che, come relatore, ha detto che l'ordine del giorno non poteva essere accettato. Mi pare che il Mi-

nistro non abbia tenuto conto delle affermazioni del senatore Bausi e pertanto ci troveremmo in una situazione anomala.

Dopo lo scambio di vedute che abbiamo avuto, si è invece raggiunto l'accordo su un altro testo che mi permetterei di sottoporre alla cortese attenzione del Senato e del Governo.

In conclusione, signor Presidente, ritirei l'ordine del giorno che avevo presentato all'inizio della seduta e mi permetto di presentare questo nuovo ordine del giorno, pregando il signor Ministro di volerlo accettare come impegno e non come raccomandazione, anche perchè è in armonia con quanto da lui detto nella replica.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a dare lettura del nuovo ordine del giorno presentato dal senatore Masciadri.

PALA, segretario:

« Il Senato della Repubblica,

in occasione dell'esame del disegno di legge n. 807, avente per oggetto la delega al Governo per la ristrutturazione dei servizi di assistenza al volo;

ritenuto che la costituzione dell'Azienda autonoma di assistenza al volo non è da considerare sufficiente, da sola, a conseguire l'obiettivo della completa razionalizzazione del settore,

impegna il Governo a provvedere, in armonia con i decreti delegati da emanarsi per la disciplina della costituenda Azienda, alla contestuale riorganizzazione della Direzione generale dell'aviazione civile e dare corso alla istituzione di un organismo che riassume tutte le funzioni tecnico-operative nel campo dell'aviazione civile ».

9. 807. 2

PRESIDENTE. Invito la Commissione ed il Governo ad esprimere il parere.

BAUSI, relatore. La Commissione concorda su questo nuovo ordine del giorno presentato dal senatore Masciadri.

FORMICA, ministro dei trasporti. Anche il Governo è d'accordo.

PRESIDENTE. Senatore Masciadri, il Governo ha dunque accettato il suo ordine del giorno come impegno e non semplicemente come raccomandazione. A questo punto insiste per la votazione?

MASCIADRI. Non insisto.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge. Se ne dia lettura.

PALA, segretario:

Art. 1.

In attesa della ristrutturazione della Direzione generale dell'aviazione civile ai sensi dell'articolo 4-ter del decreto-legge 26 maggio 1979, n. 151, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 27 luglio 1979, n. 299, e nell'ambito della riforma delle aziende autonome di Stato, il Governo della Repubblica è autorizzato ad emanare, entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o più decreti aventi valore di legge per la disciplina della Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale.

Le norme delegate saranno emanate con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con i Ministri della funzione pubblica, dei trasporti, della difesa e del tesoro, sentita una Commissione parlamentare composta da dieci senatori e da dieci deputati designati, rispettivamente, dai Presidenti del Senato e della Camera dei deputati.

La Commissione esprimerà il proprio parere entro trenta giorni dalla richiesta.

(È approvato).

Art. 2.

L'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale provvede:

1) alla organizzazione ed all'esercizio dell'assistenza al volo mediante la gestione

dei servizi relativi al controllo del traffico aereo, alle telecomunicazioni aeronautiche, alle informazioni aeronautiche, ai servizi meteorologici aeroportuali, nonchè dei necessari servizi amministrativi, tecnici e di supporto;

2) all'approvvigionamento, installazione e manutenzione degli impianti ed apparati occorrenti al servizio di assistenza al volo;

3) alla promozione degli studi ed alle relative esperienze di carattere tecnico-scientifico inerenti all'assistenza al volo;

4) alla registrazione di quanto necessario per la contabilizzazione ed imputazione dei corrispettivi dovuti per la tassa di sorvolo;

5) al reclutamento e, direttamente o indirettamente, alla formazione e all'addestramento del personale da impiegare per l'espletamento dei servizi di assistenza al volo, nonchè al movimento del personale secondo le esigenze dei servizi di assistenza al volo;

6) all'amministrazione in generale e alle procedure amministrative inerenti all'attività contrattuale;

7) alla gestione di altri servizi eventualmente trasferiti in applicazione delle norme di cui al primo comma dell'articolo 1.

(È approvato).

Art. 3.

I decreti delegati di cui all'articolo 1 saranno emanati con l'osservanza dei seguenti principi e criteri direttivi:

a) armonizzazione dell'Azienda di cui al primo comma dell'articolo 1 con l'azione svolta dall'Aeronautica militare, in base alle esigenze rappresentate dalla Direzione generale dell'aviazione civile ed a quelle derivanti dall'applicazione dei trattati e delle norme internazionali, con l'attribuzione al Presidente del Consiglio dei ministri, sentiti i Ministri della difesa e dei trasporti, dei poteri di coordinamento per la ripartizione dello spazio aereo tra le esigenze della difesa e quelle del traffico aereo generale;

b) mantenimento delle competenze dell'Aeronautica militare in merito al servizio di assistenza al volo per quanto concerne il traffico aereo militare che non segue le procedure formulate dalla Organizzazione internazionale per l'aviazione civile (ICAO) ed il traffico aereo militare sugli aeroporti militari nonchè, salvo accordi particolari tra i Ministeri dei trasporti e della difesa, il traffico aereo civile sugli aeroporti militari aperti al traffico civile. Saranno a tal fine previsti appositi organismi di coordinamento;

c) adeguamento degli organici degli ufficiali in servizio permanente dell'Aeronautica militare, vigenti all'atto della entrata in vigore della presente legge, per consentire il soddisfacimento delle esigenze nel settore di cui alla lettera b). Tenendo conto del ripianamento già consentito dalle vacanze organiche determinatesi per effetto dell'inquadramento del personale nei ruoli transitori del Commissariato per l'assistenza al volo, saranno definiti ruoli, organici e tempi del suddetto adeguamento, nonchè tempi e modalità dei relativi concorsi;

d) articolazione dell'Azienda attraverso la graduale formazione di una struttura territorialmente e funzionalmente decentrata con la previsione di adeguati strumenti di collegamento con gli organi periferici, ivi compresi quelli dipendenti dal Ministero della difesa;

e) previsione di una dotazione patrimoniale e finanziaria del servizio idonea ad assicurare un'autonomia operativa e di gestione, anche in deroga alle disposizioni contenute nella normativa sulla contabilità di Stato, nonchè trasferimento di materiali e impianti dal Ministero della difesa e dal Commissariato per l'assistenza al volo civile contemporaneamente al graduale passaggio delle attribuzioni;

f) disciplina dello stato giuridico del personale sulla base della natura giuridica dell'Azienda da costituire ai sensi del primo comma dell'articolo 1, salvaguardando altresì alle donne e a coloro che non hanno prestato servizio militare il diritto di accesso;

g) definizione della pianta organica e dei relativi ruoli del personale occorrente ad assolvere i compiti di cui all'articolo 2;

h) inserimento negli organici dell'Azienda del personale inquadrato nei ruoli transitori del Commissariato per l'assistenza al volo, nonché, a domanda, di quello messo a disposizione del Commissariato stesso ai sensi dell'articolo 3 del decreto-legge 24 ottobre 1979, n. 511, come risulta modificato dalla legge 22 dicembre 1979, n. 635, di conversione del decreto stesso;

i) inquadramento a domanda nei ruoli direttivi e dirigenziali, in sede di prima applicazione, nei limiti delle disponibilità organiche, fatte salve le esigenze organiche e di servizio dell'Aeronautica militare e nel rispetto delle norme previste per la cessazione dal servizio a domanda, degli ufficiali superiori e generali dell'Aeronautica militare, in servizio e non, in possesso di specifica esperienza nel campo dell'assistenza al volo. Negli stessi ruoli potranno essere trasferiti a domanda, nei limiti delle disponibilità organiche, dirigenti di altre amministrazioni dello Stato che abbiano maturato esperienze di servizio nel settore, nonché dirigenti delle amministrazioni medesime da destinare a mansioni amministrative;

l) determinazione delle quote riservate nei ruoli di cui alla lettera g), in sede di prima applicazione della presente legge e in via definitiva, al personale dell'Aeronautica militare stabilendone i requisiti di specializzazione, di grado e di anzianità;

m) disciplina delle forme dei controlli interni ed esterni sull'attività dell'Azienda;

n) previsione della facoltà di dare in concessione agli enti gestori di aeroporti minori il servizio delle informazioni di volo (AFIS) previa verifica del possesso di idonee attrezzature tecniche e delle necessarie abilitazioni da parte del personale da adibirvi;

o) previsione di una ricognizione delle funzioni, dei servizi e del personale trasferibili a scopo di organicità, completezza ed efficienza ai sensi del numero 7) dell'articolo 2.

(È approvato).

Art. 4.

Nell'esercizio del diritto di sciopero da parte del personale addetto ai servizi di assistenza al volo dovrà in ogni caso essere assicurata, secondo le norme e gli ordini di servizio, l'assistenza per i voli di Stato, sia nazionali che esteri, ivi compresi quelli militari comunque operanti, di emergenza e i collegamenti con le isole.

A tal fine gli organi del Commissariato o dell'Azienda, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, debbono determinare i contingenti necessari, con l'indicazione nominativa delle persone incaricate, dandone comunicazione al Ministro dei trasporti.

Il Ministro dei trasporti almeno cinque giorni prima della data fissata per l'effettuazione dello sciopero o l'azione sostitutiva dello stesso deve esserne informato dai promotori al fine di assicurare i collegamenti internazionali per i tempi previsti dalla convenzione ICAO, annesso 15, paragrafo 5.3, a partire dalla data d'inizio dello sciopero o azione sostitutiva.

P R E S I D E N T E. Su questo articolo è stato presentato un emendamento. Se ne dia lettura.

P A L A, segretario:

Sostituire l'ultimo comma con il seguente:

« Inoltre, in caso di sciopero o di azioni sostitutive dello stesso, detto personale è tenuto a rispettare la normativa internazionale ICAO per il preavviso ai vettori stranieri ».

4.1 **CORALLO, TOLOMELLI, GUERRINI, MONTALBANO, MARGOTTO, GATTI, OTTAVIANI, VALENZA**

C O R A L L O. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E. Ne ha facoltà.

C O R A L L O. Signor Presidente, anche se a me personalmente non consta l'incon-

tro avvenuto presso il Ministro con le organizzazioni confederali, tuttavia non ho ragione di dubitare delle dichiarazioni del Ministro. Pertanto, in considerazione delle preoccupazioni manifestate in quella sede dalle organizzazioni sindacali, dichiaro di ritirare l'emendamento.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'articolo 4. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Passiamo all'esame degli articoli successivi. Se ne dia lettura.

P A L A , segretario:

Art. 5.

In relazione ad urgenti necessità per la difesa nazionale, il servizio di assistenza al volo previsto dalla presente legge può essere assunto dal Ministero della difesa con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con i Ministri della difesa e dei trasporti, sentite le Commissioni competenti dei due rami del Parlamento e, in caso di particolare urgenza, informati i Presidenti delle Camere.

Con decorrenza dalla data del predetto decreto il personale addetto al servizio di assistenza al volo è considerato, ad ogni effetto, personale militare in congedo richiamato in servizio, salvo il mantenimento, se più favorevole, del proprio trattamento economico. Esso non può essere destinato ad un diverso servizio.

Con regolamento da emanarsi con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro della difesa, saranno adottate le norme per l'attribuzione dei gradi militari in relazione alle funzioni svolte.

(È approvato).

Art. 6.

Il Presidente della Repubblica è delegato a concedere amnistia per i reati previsti nei

capi I, II, III e VII del titolo III del libro II del codice penale militare di pace commessi da militari entro il 13 marzo 1980, a causa ed in occasione di iniziative intese a sollecitare la riforma dei servizi di assistenza al volo.

(È approvato).

Art. 7.

Ai maggiori oneri derivanti dall'attuazione dei decreti delegati di cui alla presente legge si provvederà mediante variazioni da apportare agli stanziamenti iscritti negli stati di previsione dei Ministeri della difesa e dei trasporti per gli anni finanziari interessati.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

P R E S I D E N T E . Passiamo alla votazione del disegno di legge nel suo complesso.

V I N C E L L I . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

V I N C E L L I . Onorevole Ministro, desidero dichiarare il mio voto favorevole sul disegno di legge n. 807 nel testo approvato dalla Camera dei deputati concernente la delega al Governo per la ristrutturazione dei servizi di assistenza al volo.

Questa posizione è giustificata dal fatto che interpreto questa delega come un primo passo verso la riorganizzazione dell'intero settore dell'aviazione civile nel nostro paese, problema quanto mai attuale ed urgente.

In sede politica e sindacale questo importante problema è stato ormai discusso ed approfondito anche con l'ausilio di elementi tecnici di valutazione — come le conclusioni della Commissione ministeriale presieduta dal sottosegretario Accioli — che offrono un ampio panorama delle disfunzioni in atto

e sufficienti indicazioni per i rimedi da apportare.

Ogni ulteriore indugio, pertanto, non trova giustificazione alcuna; anzi serve a rendere più grave un problema di grandi dimensioni a cui è collegato lo svolgimento sereno e puntuale di un'attività fondamentale per il nostro paese come quella del trasporto aereo.

Sono note le polemiche e le delicate questioni anche di ordine costituzionale che hanno preceduto il varo di questo provvedimento: non è opportuno che vengano richiamate in questa sede nella quale ci limitiamo solo a considerare quanto le esasperanti lungaggini nell'affrontare una situazione che richiedeva immediatezza di intervento e rapidità di soluzioni non abbiano giovato al prestigio delle stesse istituzioni democratiche.

Gli elementi qualificanti del provvedimento che ci accingiamo ad approvare consistono essenzialmente in una chiara volontà di procedere all'organizzazione e all'esercizio dell'assistenza al volo mediante la gestione dei servizi relativi al controllo del traffico aereo, alle telecomunicazioni aeronautiche, alle informazioni aeronautiche, ai servizi meteorologici aeroportuali con conseguente riordino di tutta la materia riguardante l'approvvigionamento, l'installazione e la manutenzione degli impianti ed apparati occorrenti al servizio di assistenza al volo.

Quest'ultimo è un settore nel quale in passato si sono verificati degli ingiustificati ritardi, motivo per cui è auspicabile che attraverso l'azienda autonoma venga superata una vera e propria situazione di stallo che è stata causa di tanti gravi disagi nel sistema aeroportuale.

Importante considero inoltre la direttiva di promuovere studi ed acquisire esperienze di carattere tecnico e scientifico inerenti all'assistenza al volo, naturalmente mettendo in essere una costruttiva collaborazione in campo internazionale.

Considero positivo il fatto che la nuova azienda avrà completa autonomia funzionale, strutturale ed amministrativa anche per quanto riguarda il reclutamento e la formazione del personale al quale è richiesto un alto livello di professionalità; così come con-

divido pienamente la corretta regolamentazione dei rapporti tra la nuova organizzazione e l'aeronautica militare concepita in una visione idonea ad evitare attuali e futuri conflitti di competenza che potrebbero, se non ben stabiliti, creare ulteriori e più gravi disfunzioni.

Qualche perplessità, onorevole Ministro, suscita in me il contenuto dell'articolo 6 del provvedimento anche sotto il profilo della costituzionalità.

Mi rendo conto dell'esigenza di carattere politico e certamente condivido il fatto che spetta naturalmente, come è stato ripetuto in questa sede, al Presidente della Repubblica stabilire le condizioni oggettive e soggettive per l'applicazione dell'amnistia. Il limite posto non può mai riguardare uno o più soggetti in relazione a fatti determinati.

Se è vero che in varie occasioni è stata concessa amnistia per alcuni reati commessi in occasione di manifestazioni sindacali, è pure vero che mai si è pensato di circoscrivere solo ad « alcune manifestazioni sindacali ».

Se ciò si fosse fatto, come è invece previsto nell'articolo 6 del disegno di legge numero 807, si sarebbe chiaramente incorsi in una possibile pronuncia di incostituzionalità ai sensi dell'articolo 3 della nostra Costituzione.

Ma non voglio turbare l'armonia politica che intorno a questo provvedimento si è realizzata, e perciò concludo dicendo che esprimo voto favorevole. (*Applausi dal centro*).

MITROTTI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MITROTTI. Non rimane che ribadire, in questa occasione di dichiarazione di voto, l'atteggiamento contrario del Movimento sociale italiano-Destra nazionale al varo di una normativa già largamente censurata. *Ad abundantiam* l'ordine del giorno ultimamente proposto e ritirato, nonchè il successivo, surrogatoria del primo, sono la cartina di tornasole di una inadeguatezza le-

gislativa che non si è avuto nemmeno la capacità o la volontà di mascherare.

Di fronte a questa situazione, che si traduce in un certo attardamento nella risoluzione del problema, si eleva la condanna del Movimento sociale italiano-Destra nazionale, che addebita le responsabilità a quanti concorrono, con siffatti procedimenti legislativi, al permanere degli equivoci e, con essi, dei problemi irrisolti.

P A S T I . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

P A S T I . Nell'annunciare l'astensione del Gruppo della sinistra indipendente debbo fare presente la perplessità di fronte alla quale si è trovato il mio Gruppo nei confronti di questa legge. Da un lato non c'è dubbio che bisogna uscire da una situazione che si è trascinata troppo a lungo e che è assolutamente insostenibile.

Mi sia consentito di ricordare che i controllori di volo da vari anni hanno fatto presente al vertice dell'organizzazione dell'aeronautica lo stato di disagio fisico e morale nel quale si trovavano mentre dovevano svolgere un servizio che è riconosciuto da tutti — del resto è evidente — come impegnativo e che può determinare dei disastri gravissimi. Ebbene, i vertici dell'organizzazione aeronautica, sui quali ricade indiscutibilmente la responsabilità dello stato di disagio di questo servizio, invece di cercare di attuare quelle che erano le disposizioni per poter rendere il servizio più sicuro e più efficace, hanno risposto con delle azioni che — mi consenta l'onorevole Ministro — definirei con il loro nome in buona lingua italiana in molti casi ricattatorie e repressive, che non hanno certamente favorito una riorganizzazione del servizio come sarebbe stato necessario con l'attiva partecipazione di quelli che svolgono il servizio stesso e che sono gli operatori che meglio conoscono le difficoltà e le esigenze.

Siamo arrivati così ad un limite di rottura che non è più possibile sostenere e, quindi, il mio Gruppo non vuole fermare l'iter

della legge, vedendo la necessità che la legge sia approvata.

Tuttavia vi sono in questa legge degli elementi di grave preoccupazione. Per esempio l'articolo 4, che limita il diritto di sciopero con tutta una serie di modalità molto precise, lascia molto perplessi.

Inoltre nell'articolo si dice che devono essere mantenute le possibilità di assistenza per i voli di Stato, sia nazionali che esteri, ivi compresi quelli militari. Ma questo è già un compito assegnato stabilmente all'aeronautica militare.

Le ragioni a giustificazione di questa limitazione vera e propria del diritto di sciopero appaiono quindi dubbie e discutibili.

Ancora più seria è la possibilità di una rimilitarizzazione del personale che è definita nell'articolo 5. Se io fossi un controllore di volo (e forse dopo 42 anni di attiva vita aeronautica posso abbastanza bene immaginare quello che pensa un controllore di volo) vedrei in questa norma una specie di spada di Damocle sospesa sulla testa di quelli che hanno abbandonato il servizio militare per passare al servizio civile, una specie di rivincita dell'organizzazione militare nei confronti di quelli che sono passati all'organizzazione civile.

È vero, ci sono tante disposizioni che limitano queste possibilità e questo l'ho capito; non ho capito invece, onorevole Ministro, perchè si sia dovuto per questo specifico personale stabilire delle norme diverse da quelle generali valide per tutte le altre categorie di lavoratori. Avrei capito che ci fosse stato un preavviso in casi di sciopero proprio per consentire di informare tutti gli utenti, tutti quelli che gestiscono le linee aeree, tutti quelli che sono interessati al traffico aereo; ma non vedo quale ragione ci debba essere per la rimilitarizzazione di un particolare tipo di personale con norme diverse da quelle comuni a tutto l'altro personale in caso di particolari esigenze.

Espongo un mio parere personale, che non so quanto sia aderente a quello dei controllori di volo — non sono qui certamente per farmi portavoce delle loro istanze — tuttavia penso che questi siano due punti neri

che debbono essere rivisti e meglio approfonditi.

Del resto, onorevole Ministro, mi è parso di cogliere nella sua risposta una certa apertura. Le leggi non sono mai eterne ed è necessario senz'altro che questa legge venga approvata nella speranza, nella certezza — forse sono ottimista — di poter superare anche questi due scogli.

M A S C I A D R I . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

* M A S C I A D R I . Sarò telegrafico. Mi limito infatti ad annunciare il voto naturalmente favorevole del Gruppo socialista.

Desidero solo aggiungere la mia soddisfazione per il fatto che un importante settore dell'aviazione civile viene così a trovare la sua collocazione esatta, non più nel Ministero della difesa, quindi non più militarizzato come una volta, e non più nel Ministero dei trasporti. Tra poco tempo questo personale sarà inquadrato in un organismo autonomo, così come si conviene ad un personale tecnico ed operativo di questa natura.

Quindi ho già espresso le motivazioni.

Un primo problema della sicurezza del volo viene così risolto: mi auguro solo che vi siano degli sviluppi, ai quali già avevo fatto cenno trovando il consenso del Ministro sull'ordine del giorno sul quale è stato raggiunto l'accordo con i relatori. Auspico quindi quegli sviluppi che avevo preventivato e che sono stati accettati: avremo così un'aviazione civile, tanto importante nel settore dei trasporti, ordinata assai meglio di quanto non sia attualmente.

G U E R R I N I . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G U E R R I N I . Onorevole Presidente, annuncio l'astensione mia e del Gruppo comunista su questo provvedimento, per le

ragioni che sono state ampiamente esposte in Commissione e qui in Aula dal collega Corallo.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi lo approva è pregato di alzare la mano.

E approvato.

Presentazione di disegno di legge

F O R M I C A , *ministro dei trasporti*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

F O R M I C A , *ministro dei trasporti*. A nome del Ministro di grazia e giustizia, ho l'onore di presentare al Senato il seguente disegno di legge: « Modificazioni dell'articolo 159, terzo comma, delle disposizioni di attuazione del codice di procedura civile, approvato con regio decreto 18 dicembre 1941, n. 1368 ».

P R E S I D E N T E . Do atto all'onorevole Ministro dei trasporti della presentazione del predetto disegno di legge.

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Erogazione di contributi straordinari agli enti pubblici ed agli imprenditori concessionari di autoservizi di linea per viaggiatori non trasferiti alla competenza regionale » (700)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Erogazione di contributi straordinari agli enti pubblici ed agli imprenditori concessionari di autoservizi di linea per viaggiatori non trasferiti alla competenza regionale ».

Non vi sono iscritti a parlare nella discussione generale.

Avverto che è stato presentato un ordine del giorno. Se ne dia lettura.

F A S S I N O , *segretario*:

« Il Senato,

a seguito dell'esame del disegno di legge n. 700, invita il Ministro dei trasporti a tener conto, nel costituire la Commissione di cui all'ultimo comma dell'articolo 3, dell'esigenza che nella suddetta Commissione siano rappresentati gli operatori del settore con particolare riguardo agli enti locali ».

9.700.1

PACINI, BAUSI

B A U S I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

B A U S I . Signor Presidente, signor Ministro, l'ordine del giorno vuole costituire un'indicazione (che si ritiene che il Governo intenda accogliere) per predeterminare in qualche modo come dovrebbe essere la costituzione di quella commissione prevista all'ultimo comma dell'articolo 3 e la cui composizione rimane, per il contenuto della norma, del tutto generica e non precisata.

Noi riteniamo che non sia questa la sede dove definire puntualmente la composizione della commissione che è rimessa, viceversa, al decreto ministeriale, sentito l'altro Ministro competente. Si ritiene peraltro di dover dare l'indicazione che, nella composizione della commissione, siano inseriti anche gli operatori del settore con particolare riguardo agli enti locali, cioè a coloro che del settore sono i protagonisti.

Ci auguriamo che il Governo voglia accettare, a qualunque titolo, queste indicazioni.

G U E R R I N I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G U E R R I N I . Onorevole Presidente, vorrei dichiarare il mio apprezzamento per l'ordine del giorno e colgo l'occasione per avere un'informazione che credo essenziale al fine della valutazione della congruità dell'intervento del 65 per cento che si propone

con questa legge per le linee nazionali ed internazionali di competenza statale.

In questi anni, da quando la competenza per le linee locali e regionali è passata alle regioni, qual è stata la misura percentuale media riconosciuta dalle regioni alle linee che hanno operato sotto la loro competenza e alle quali le regioni hanno erogato dei contributi? Avremo così un punto di riferimento per un esame di congruità riguardo alla sostanza del disegno di legge al nostro esame.

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare il relatore.

P A C I N I , *relatore*. Voglio solo dichiarare che sono d'accordo sull'ordine del giorno illustrato dal senatore Bausi.

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare il Ministro dei trasporti.

F O R M I C A , *ministro dei trasporti*. Per quanto riguarda la domanda formulata dal senatore Guerrini, non ho i dati, ma ho una relazione dell'ufficio. La stessa domanda, credo, è contenuta nel parere della 1ª Commissione, estensore il senatore Modica. Credo che la domanda sia la stessa del punto terzo: « Dovrebbe infine verificare se l'entità dei contributi statali posti in relazione a quella dei contributi concessi dalle diverse regioni alle autolinee rientranti nella loro competenza non sia tale da determinare spequazioni e tensioni rivendicative da parte dei concessionari ». Questa è la sostanza, mi pare, della domanda. La risposta della direzione generale e dell'ufficio legislativo è la seguente: « Circa infine la misura del contributo chilometrico da erogare, si evidenzia che esso è stato contenuto per rientrare nella complessiva previsione di spesa di lire 70 miliardi consentita dal Ministero del tesoro per l'intero periodo 1° aprile 1972-31 dicembre 1980. Ciò in effetti creerà una spequazione tra i contributi statali di cui è parola e i contributi che nel corso degli anni sono stati e sono erogati dalle regioni

per le autolinee di loro competenza ma a svantaggio dei primi ». Questo è quello che mi viene comunicato. Per quanto riguarda l'ordine del giorno, sono favorevole.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli. Se ne dia lettura.

FASSINO, segretario:

Art. 1.

Agli enti pubblici ed agli imprenditori che esercitano professionalmente autoservizi pubblici di linea ordinari interregionali ed internazionali di concessione statale ai sensi della legge 28 settembre 1939, n. 1822, e successive modificazioni, può essere accordato un contributo finanziario dello Stato in relazione sia alle condizioni economiche dei singoli esercizi, sia alle percorrenze chilometriche effettuate nell'anno 1972, limitatamente al periodo 1° aprile 1972-31 dicembre 1972, e negli anni 1973, 1974, 1975, 1976, 1977. Per gli anni 1978, 1979 e 1980, nonchè per ciascuno degli anni successivi, detto contributo potrà essere accordato ai servizi che non siano stati trasferiti alla competenza regionale, ai sensi del combinato disposto degli articoli 84 e 85 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.

(È approvato).

Art. 2.

Il contributo afferente alle autolinee ordinarie interregionali potrà essere corrisposto fino al limite massimo di lire 75 per autobus/Km nel periodo 1° aprile-31 dicembre 1972, di lire 105 per autobus/Km nell'anno 1973, di lire 110 per autobus/Km nell'anno 1974, di lire 140 per autobus/Km nell'anno 1975, di lire 175 per autobus/Km nell'anno 1976, di lire 205 per autobus/Km nell'anno 1977, di lire 215 per autobus/Km nell'anno 1978, di lire 235 per autobus/Km nell'anno 1979 e di lire 400 per autobus/Km nell'anno 1980.

Il contributo afferente alle autolinee ordinarie internazionali potrà essere corrispo-

sto nelle stesse misure previste per quelle ordinarie interregionali di cui al precedente comma, limitatamente ai percorsi svolgentisi in territorio nazionale, a meno che non si tratti di autolinee che non esplicano servizio locale su percorso in territorio estero, nel qual caso la sussidiazione va estesa all'intero percorso.

Per gli anni successivi la determinazione della misura del contributo chilometrico massimo concedibile sarà rimessa annualmente al Ministero dei trasporti d'intesa con quello del tesoro, sentita la commissione di cui al successivo articolo 3.

(È approvato).

Art. 3.

I criteri e le modalità di erogazione dei contributi saranno stabiliti con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, tenendo conto delle risultanze dei conti di esercizio del complesso delle autolinee esercitate, in misura proporzionale alle passività ritenute ammissibili, escludendo la parte relativa alle linee concorrenti ai servizi di trasporto ad impianti fissi e tenendo conto altresì degli altri interventi finanziari a qualsiasi titolo concessi dallo Stato, dalle Regioni o da altri enti pubblici.

Le relative erogazioni saranno disposte con decreto del Ministro dei trasporti, in base al parere di apposita commissione da costituire con decreto del Ministro dei trasporti di concerto con quello del tesoro e ne sarà data comunicazione alle Regioni interessate.

(È approvato).

Art. 4.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge valutato in complessive lire 70.000 milioni per il periodo dal 1° aprile 1972 al 31 dicembre 1980, si provvede con corrispondente riduzione del fondo iscritto al capitolo 6856 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1980.

Per l'anno 1981 e successivi, la spesa annua occorrente sarà autorizzata con la legge di approvazione del bilancio dello Stato.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

Art. 5.

La spesa occorrente per il funzionamento della commissione interministeriale di cui all'articolo 3 farà carico al capitolo 1554 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per l'anno finanziario 1980 ed ai corrispondenti capitoli per gli anni successivi.

(È approvato).

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione del disegno di legge nel suo complesso.

GUERRINI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUERRINI. Brevemente, signor Presidente, per dichiarare il voto favorevole del Gruppo comunista, anche se il nostro Grup-

po giudica questo intervento nello stesso tempo giusto e tardivo. Mentre dichiariamo questo voto favorevole, cogliamo l'occasione per impegnare il Governo a svolgere una opera prima di conoscenza, in ordine alla domanda che precedentemente avevo fatto, poi di coordinamento nel quadro delle prerogative che gli sono proprie, altrimenti avremmo situazioni di difficile governabilità riguardo alle differenti situazioni nel paese.

Non abbiamo da rivendicare primogeniture o paternità di questo provvedimento, però rivendichiamo il nostro impegno a favore del disegno di legge che, se ha oggi l'approvazione, ha subito però dei ritardi a causa di un vuoto di impegno governativo.

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi lo approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi, alle ore 16,30, con lo stesso ordine del giorno.

La seduta è tolta (ore 13).

Dott. ADOLFO TROISI

Direttore Generale

Incaricato *ad interim* della direzione del Servizio dei resoconti parlamentari