

**Messaggio
sul promovimento della formazione dei giovani piloti
e dei granatieri paracadutisti**

del 2 settembre 1981

Onorevoli presidenti e consiglieri,

Ci pregiamo sottoporvi un disegno di decreto federale, in virtù del quale la validità del decreto federale del 20 dicembre 1972, concernente le misure da prendere per incoraggiare la formazione dei giovani piloti e dei granatieri paracadutisti, è prorogata di dieci anni.

Gradite, onorevoli presidenti e consiglieri, l'espressione della nostra alta considerazione.

2 settembre 1981

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Furgler

Il cancelliere della Confederazione, Buser

Compendio

In virtù del decreto federale del 3 ottobre 1958 (RU 1959 50), l'incoraggiamento della formazione dei giovani piloti è divenuto essenzialmente un compito statale.

Ciò trova giustificazione, in particolare:

- nell'importanza nazionale dell'aviazione civile e militare;*
- nella necessaria coordinazione delle esigenze e delle carriere civili e militari;*
- nella parificazione delle professioni aeronautiche in rapporto ad altre professioni tecniche e accademiche, per le quali la formazione di base è ampiamente assunta dai poteri pubblici.*

Il decreto federale del 1958 ripartiva i compiti nel settore del promovimento dei giovani piloti tra l'Ufficio federale dell'aviazione civile, quello dell'aviazione militare e della difesa contraerea, la Swissair, l'Aero-club svizzero e le scuole di pilotaggio dell'aviazione privata. Questo atto legislativo fu sostituito, il 20 dicembre 1972, con un nuovo decreto federale concernente le misure da prendere per incoraggiare la formazione dei giovani piloti e dei granatieri paracadutisti (RS 748.221.1), che integrò così nel sistema anche quest'ultima categoria. Tale decreto fu completato con l'ordinanza del 22 novembre 1972 concernente la Scuola svizzera d'aviazione da trasporto (RS 748.221.11).

Il disciplinamento vigente, la cui validità decennale giunge a scadenza alla fine del 1982 e le cui strutture portanti sono l'istruzione aeronautica preparatoria e la Scuola svizzera di aviazione da trasporto, ha dato fondamentalmente buona prova. Il presente disegno di decreto intende pertanto prorogarlo per un successivo decennio. Nel frattempo, il promovimento delle giovani leve dev'essere convertito in un ordinamento permanente attraverso una revisione completa della legge sulla navigazione aerea oppure, se del caso, una sua revisione parziale.

1 Situazione iniziale

11 Importanza nazionale dell'aeronautica

La particolare importanza nazionale dell'aeronautica si manifesta precipuamente in due settori: le truppe d'aviazione e i trasporti aerei.

Le truppe d'aviazione sono come sempre indispensabili nella concezione della difesa militare.

Nei trasporti aerei, viene a collocarsi in primo piano la Swissair come compagnia nazionale. Le altre compagnie del traffico commerciale hanno una rilevanza piuttosto secondaria, ma in nessun caso insignificante.

12 Fabbisogno in personale aeronautico

Nel presente contesto, basterà concentrarsi sui piloti. Nell'aviazione civile può assumere inoltre una certa importanza il fabbisogno in tecnici di bordo, tenuto però conto che il lavoro dei navigatori viene sempre più sostituito con apparecchiature automatiche.

121

Le truppe d'aviazione hanno riscontrato, nella media degli anni 1963-1972, un fabbisogno annuo di circa 30 piloti; negli anni successivi, tale fabbisogno si è ridotto a circa la metà, per poi aumentare alle attuali 24 unità. Il numero originario di 30 piloti non dovrebbe essere superato nei prossimi anni.

122

Alla fine del 1979, gli effettivi complessivi della Swissair ammontavano a 840 piloti (compresi gli effettivi integrati della Balair). Nel 1958, il fabbisogno annuo di nuovi piloti era di 30 unità. Questo numero aumentò marcatamente nel periodo dal 1965 al 1970 per poi successivamente diminuire. Presentemente, le valutazioni per il prossimo futuro, connesse con le partenze presumibili e la pianificazione della flotta aerea, s'aggirano sulle 50 unità. Simultaneamente, la Swissair deve adoperarsi per ridurre ulteriormente l'effettivo dei piloti stranieri che presentemente conta 200 persone. In comparazione con la Swissair, il fabbisogno di giovani delle altre compagnie aeree non è per il momento importante, tenuto però conto che anche per esse la situazione può mutare.

123

Il fabbisogno in istruttori di volo a motore e a vela è di 10 a 15 unità per anno in ciascuna delle due categorie.

13 Relazioni tra aviazione civile e aviazione militare

Le nuove leve per l'aviazione civile e l'aviazione militare provengono dalla medesima riserva. In effetti, in un sistema di milizia, una parte dei piloti serve tanto all'aviazione militare, quanto al traffico civile, cosicché è opportuno unificare le misure promozionali della formazione nelle due categorie di giovani piloti.

Talune difficoltà si manifestano nei due settori per le fasi ulteriori:

- In primo luogo, i periodi di servizio militare dei piloti pesano notevolmente sull'esercizio della Swissair (e, in minor grado, anche su quello delle altre compagnie aeree). Su un effettivo totale di circa 840 piloti, 264 piloti della Swissair sono presentemente piloti militari. Per compensare le assenze dovute al servizio militare, sono necessari 30 a 35 piloti supplementari che cagionano un onere annuo di più di 5 milioni di franchi nel conto d'esercizio. Trattasi di un contributo di per sé comparabile a quello sopportato da altre aziende nel quadro della difesa nazionale, ma quantitativamente più elevato a causa degli obblighi di servizio più rilevanti dei piloti militari.
- In secondo luogo, il reclutamento dei piloti militari professionali della squadra di vigilanza è suscettivo di contraccolpi in quanto i piloti che fossero interessati alla squadra, vi rinunciano semplicemente o tentano di trasferirsi alla Swissair il più presto possibile per non compromettere la loro carriera civile.

In questi due settori, sono state però trovate, negli ultimi anni, soluzioni adeguate; il sistema è presentemente soddisfacente per le due parti.

14 Reclutamento e formazione

141

Grazie a un'informazione e a una pubblicità adeguate, la gioventù è stata resa attenta sulla professione di pilota e i documenti corrispondenti sono stati messi a disposizione dei candidati potenziali.

142

In occasione del reclutamento, trattasi di scartare i candidati non idonei e di preparare soltanto coloro le cui attitudini rispondono alle esigenze. La formazione aeronautica è particolarmente lunga e onerosa e la capacità dei candidati non può essere giudicata rapidamente sul fondamento di criteri semplici. Conseguentemente, il reclutamento costituisce meramente la prima fase di una lunga procedura.

143

La formazione propriamente detta dura 51 settimane per i piloti militari istruiti nelle scuole d'aviazione militare e 17 mesi per i piloti di linea che

seguono i corsi della Scuola svizzera d'aviazione da trasporto (ESAT); per i piloti professionali e i piloti militari già formati, è ridotta a 12 mesi. In un prossimo futuro, la durata della formazione all'ESAT dovrà essere prolungata.

15 Organizzazione

151

Il principale sforzo d'informazione e di propaganda è incentrato sull'istruzione aeronautica preparatoria (IAP), di cui s'incarica l'Aero-club svizzero.

La selezione per l'istruzione preparatoria è operata come segue:

- l'iscrizione è eseguita dall'Aero-club svizzero che provvede parimente a una prima selezione degli interessati;
- la procedura d'esame si svolge in tre fasi: esami regionali d'ammissione presso l'Istituto di medicina aeronautica (preselezione), esame medicopsicologico presso l'Istituto di medicina aeronautica a Dübendorf (selezione centrale), visita sanitaria presso un medico consulto dell'Ufficio federale dell'aviazione civile. Nel corso della procedura, il numero degli iscritti è ridotto da 1800 a 280 circa, ossia al 16 per cento; successivamente i candidati rimanenti sono convocati all'istruzione preparatoria.

152

L'istruzione nel quadro della formazione preparatoria è organizzata dall'Aero-club svizzero ed è conferita nelle scuole aeronautiche private. Al riguardo si è prodotta una certa concentrazione poiché il personale e il materiale disponibili dovevano soddisfare determinate esigenze. I centri di formazione adeguati per i corsi IAP sono presentemente ubicati sugli aerodromi seguenti.

Volo a motore: Altenrhein, Berna-Belp, Birrfeld, Colombier, Ginevra-Cointrin, Grenchen, Locarno, Lommis, Porrentruy, Schupfart, Sion e Trierigen.

Volo a vela: Amlikon, Birrfeld, Grenchen, Schänis e Schupfart.

Per una parte della formazione, devono essere utilizzati altri campi d'aviazione.

La formazione di base per il volo a motore o a vela consiste in due corsi di due settimane ciascuno, a un anno d'intervallo. Ai corsi I partecipano circa 280 candidati, dei quali viene scartato circa il 25 per cento. I rimanenti 200 possono poi frequentare l'anno seguente il corso II, durante il quale è nuovamente scartato un quarto dei partecipanti. I candidati restanti entrano in considerazione per la formazione di pilota militare, di pilota di linea nell'ESAT, di pilota professionale del traffico fuori linea o di istruttore di volo.

153

La sorveglianza dell'istruzione preparatoria incombe a una commissione federale, presentemente presieduta dal direttore-sostituto dell'Ufficio federale dell'aviazione civile e composta di un rappresentante di ciascuno degli organismi seguenti: comando delle truppe d'aviazione e di difesa contraerea, Swissair, altre imprese di navigazione aerea o scuole di volo e Acro-club svizzero. Alla sorveglianza diretta provvedono gli ispettori dell'Ufficio federale dell'aviazione civile, dell'Ufficio federale dell'aviazione militare e della difesa contraerea, come anche dell'ESAT.

154

L'ESAT è esercitata dalla Swissair, per incarico e per conto della Confederazione e forma soprattutto piloti di linea. Un comitato di direzione della scuola (di cui fa parte un rappresentante dell'Ufficio federale dell'aviazione civile) esercita la sorveglianza e consiglia il direttore; tale funzione è affidata al capo del servizio di formazione della Swissair, il quale mette parimente a disposizione il corpo insegnante. I piloti sono formati sino all'ottenimento della licenza di pilota professionale o del permesso speciale di volo strumentale; successivamente gli allievi apprendono le cognizioni teoriche per il futuro ottenimento della licenza di pilota di linea e sono preparati inoltre all'esercizio della funzione di copilota negli aerei a reazione del traffico di linea. Annualmente sono tenuti 4 corsi della durata di 17 mesi per i principianti, rispettivamente 12 mesi per i piloti militari o professionali. Ogni corso è suddiviso in tre livelli di formazione e la sorveglianza incombe all'Ufficio federale dell'aviazione civile.

155

Il curriculum di formazione non passa esclusivamente attraverso l'istruzione preparatoria, né per i piloti militari, né per quelli civili. Infatti, le truppe d'aviazione ammettono, se del caso, anche candidati che possono giustificare un'altra formazione aeronautica di base. La Swissair accetta di principio soltanto piloti formati all'ESAT; circa un terzo degli allievi sono però frutto di un reclutamento proprio svolto fuori dell'istruzione preparatoria che, a cagione del numero limitato di alunni, non può coprire integralmente il fabbisogno.

ISTRUZIONE AERONAUTICA PREPARATORIA
Volo a motore o volo a vela
Iscrizione presso L'Aero Club Svizzero
Corso IAP 1: a 18 anni
Corso IAP 2: a 19 anni

FORMAZIONE AERONAUTICA COMPLEMENTARE
Corsi organizzati dall'UFA

FORMAZIONE DI PILOTA DI LINEA
Scuola svizzera d'aviazione da trasporto (SSAT)

FORMAZIONE DI PILOTA MILITARE
Truppe d'aviazione

CORSI PREPARATORI
di volo a motore e di volo a vela
per i futuri piloti professionali
e gli istruttori di volo nell'aviazione leggera

SELEZIONE DA PARTE DELLA SCUOLA SVIZZERA D'AVIAZIONE DA TRASPORTO (SSAT)

Istruzioni in diverse tappe:

- licenza di pilota professionale
- permesso speciale di volo strumentale
- basi teoriche per ottenere più tardi la licenza di pilota di linea

Durata della formazione: ca. 17 mesi
(per piloti militari e piloti professionali: ca. 12 mesi)

SELEZIONE DA PARTE DELL'ISTITUTO MEDICO DELL'AVIAZIONE (IMA)

Scuola preparatoria
(durante la scuola reclute)
(Scuola sottufficiali)

Scuola d'aviazione 1^a parte
Scuola d'aviazione 2^a parte
Brevetto di pilota militare

I piloti che non hanno seguito l'istruzione aeronautica preparatoria (IAP) e i candidati senza nessuna esperienza di volo sono parimenti ammessi agli esami di selezione di pilota di linea

CARRIERA DI PILOTA DI LINEA
(esempio SWISSAIR)

Transizione sull'aereo di base DC-9
Copilota sul DC-9 e su aerei più grandi durante 10 a 12 anni, poi
Comandante sul DC-9 nonché su aerei più grandi

CARRIERA DI PILOTA MILITARE

Pilota di milizia, oppure
Pilota professionale nella squadriglia di sorveglianza (ulteriore biforcazione possibile verso la carriera di pilota di linea), oppure
Ufficiale istruttore/sottufficiale istruttore nelle truppe d'aviazione, oppure
Pilota d'officina SAM/pilota collaudatore ADA

Le possibilità e i mezzi di formazione sono rappresentati sinotticamente nel modo seguente:

16 Finanziamento

161 Istruzione aeronautica preparatoria IAP

La Confederazione rimborsa le spese correnti dell'Aero-club e delle scuole d'aviazione, che organizzano corsi preparatori; i partecipanti devono invece pagare una tassa d'iscrizione (presentemente di 100 franchi), una parte delle spese di vitto e d'alloggio e i documenti per l'istruzione teorica. Le prestazioni annue della Confederazione per l'istruzione aeronautica preparatoria dal 1960 sono state le seguenti:

Anno	Franchi	Anno	Franchi
1960	463 000	1970	1 050 000
1961	589 000	1971	1 120 000
1962	499 000	1972	1 023 000
1963	504 000	1973	1 112 000
1964	618 000	1974	1 221 000
1965	680 000	1975	1 311 000
1966	713 000	1976	1 324 000
1967	742 000	1977	1 179 000
1968	814 000	1978	1 212 000
1969	926 000	1979	1 405 000
		1980	1 450 000

162 Scuola svizzera d'aviazione da trasporto (ESAT)

Il costo della formazione dei piloti di linea si ripartisce principalmente come segue:

- la Confederazione assume le spese della formazione di base e le compagnie interessate le spese della formazione sui tipi d'aerei che esercitano;
- gli allievi pagano una retta presentemente pari a 200 franchi per ognuna delle tre fasi di formazione oppure una somma forfettaria se sono stranieri o se non è probabile la loro entrata al servizio di un'impresa svizzera.

Gli allievi previsti per l'entrata al servizio della Swissair ricevono da essa un salario mensile durante il periodo di formazione.

Le spese nette della Confederazione per la Scuola svizzera d'aviazione da trasporto, dall'anno di fondazione di questa, sono state le seguenti:

Anno	Franchi	Anno	Franchi
1959	1 370 000	1963	1 595 000
1960	627 000	1964	1 720 000
1961	482 000	1965	2 435 000
1962	2 660 000	1966	2 478 000

Anno	Franchi	Anno	Franchi
1967	3 896 000	1974	6 115 000
1968	4 070 000	1975	4 116 000
1969	3 876 000	1976	5 118 000
1970	4 139 000	1977	4 553 000
1971	4 495 000	1978	4 680 000
1972	4 589 000	1979	6 100 000
1973	4 472 000	1980	5 681 000

Le spese della Swissair per la formazione complementare di un pilota di DC 9 ammontano a circa 80 000 franchi per un copilota e a 120 000 per un comandante; la formazione complementare a copilota di DC 10 esige nuovamente più di 140 000 franchi. La compagnia spende in tutto, presentemente, più di 20 milioni di franchi per il perfezionamento dei suoi piloti.

2 Valutazione ricapitolativa

21

Le questioni connesse con il promovimento della formazione aeronautica sono minutamente trattate nel rapporto sulla politica aeronautica svizzera 1980. Prima della pubblicazione, questo rapporto dell'Ufficio federale dell'aviazione civile è stato discusso nella Commissione federale della navigazione aerea e posto in consonanza con gli interessi di altri servizi federali. Possiamo condividere le valutazioni che esso contiene. Nel presente messaggio abbiamo d'altronde potuto riprendere, in ampia misura, le allegazioni e i chiarimenti di questo documento.

22

In un'epoca nella quale è dedicata una particolare attenzione al carico inquinante cagionato dall'aviazione non meraviglia che anche al promovimento della formazione aeronautica, tanto più in quanto innegabilmente onerosa, siano rivolte critiche. Al riguardo, rinviamo segnatamente alle opere di Karl Oftinger «Kriterien für die Bewilligung eines Sportflugplatzes» (SJZ 1976 p. 143 e 301) e «Lärmbekämpfung» in «Schweizerisches Umweltschutzrecht», Zurigo 1973, come anche a quelle recenti di Peter Ettler «Die Polizeirechtsetzung gegen Luftfahrtmissionen in der Schweiz», Zurigo 1979 (p. 240).

Etter critica l'uso estensivo dell'argomentazione inerente al promovimento delle giovani leve, nella ponderazione degli interessi reciproci all'atto della procedura d'autorizzazione di aerodromi. Tuttavia, né Etter, né Oftinger contestano l'interesse pubblico dell'istruzione di piloti militari e di linea.

Ovviamente esistono altre possibilità d'impostazione del promovimento della formazione aeronautica. Nondimeno, ove si esamini senza pregiudizi le altre possibili soluzioni, non devono essere trascurati gli elementi seguenti:

Sarebbe bensì concepibile procedere, nell'istruzione preparatoria, ad una chiara delimitazione fra settore civile e settore militare. Il vantaggio sarebbe però minimo e inoltre si rischierebbe di perdere gran parte delle possibilità di collaborazione razionale e di coordinamento dei bisogni. Concepibile sarebbe parimente la nazionalizzazione dell'istruzione preparatoria o della Scuola svizzera di aviazione da trasporto. Non sussisterebbe però la garanzia che tali soluzioni, comportanti d'altronde un'estensione considerevole dell'apparato statale, sarebbero in definitiva più economiche. L'intendimento di imporre all'Aero-club svizzero, senza alcun indennizzo, il compito dell'istruzione aeronautica preparatoria, significherebbe la scomparsa di questo sistema di formazione, dacché l'Aero-club non vi sarebbe più imperativamente interessato, né disporrebbe dei mezzi finanziari necessari per assumerlo. Per contro appare concepibile che la Confederazione rinunci alla Scuola svizzera d'aviazione da trasporto e si affidi, per il proseguimento dell'istruzione, al libero apprezzamento della Swissair. È lecito ammettere che questa continuerebbe, nel proprio interesse, ad amministrare la Scuola. La Confederazione beneficerebbe di un risparmio considerevole, tuttavia connesso con gli svantaggi seguenti:

- si rinuncierebbe nuovamente al principio secondo cui le professioni aeronautiche non devono essere essenzialmente sfavorite, dall'angolatura della formazione di base, rispetto alle professioni tecniche e accademiche in altri settori;
- diverrebbe assai più difficile tener conto di interessi diversi di quelli della Swissair; inoltre, un eventuale ampliamento della Scuola risulterebbe considerevolmente compromesso.

24

Nel complesso, il disciplinamento vigente può essere apprezzato come segue: Il promovimento della formazione dei giovani piloti da parte della Confederazione e i mezzi istituiti al riguardo (istruzione aeronautica preparatoria e Scuola svizzera di aviazione da trasporto) hanno conseguito il loro scopo. Il reclutamento dei piloti militari poté essere assicurato e quello dei futuri piloti di linea ampiamente agevolato.

Ovviamente, gli oneri finanziari sono stati considerevoli. Le spese si rivelano particolarmente elevate qualora vengano ripartite per candidato. Per quanto concerne l'istruzione preparatoria, occorre nondimeno considerare che essa non è tanto un ciclo di formazione, bensì costituisce un processo selettivo. Grazie ad essa, il coefficiente d'eliminazione è molto basso laddove sorgono costi effettivamente elevati ed inevitabili, ossia durante la formazione vera e propria, cosicché l'insuccesso, nella fase conclusiva del

ciclo formativo, costituisce veramente un'eccezione. Il semplice fatto che gli insuccessi potrebbero benissimo non essere l'eccezione indica che quella applicata è una soluzione economica e razionale. La delegazione dei compiti e la decentralizzazione a livello d'istruzione preparatoria non soltanto collimano con il principio federalistico, ma soddisfano parimente l'imperativo di conformarsi alla ripartizione regionale della formazione. Trattasi di una soluzione d'altronde corrispondente alle condizioni del nostro Paese. Dalle reiterate indagini comparative su analoghi sistemi all'estero, svolte senza preconcetti, non è finora emersa alcuna soluzione migliore.

Il trasferimento della selezione a stadi formativi posteriori e l'ammissione di un coefficiente d'eliminazione più elevato dei piloti in esercizio non sarebbero soltanto irrazionali, ma pure inquietanti dall'aspetto umano e, a livello d'attività professionale, anche dal profilo della sicurezza d'esercizio.

3 Considerazioni giuridiche favorevoli a una proroga dell'ordinamento vigente

L'importanza spettante al promovimento formativo dei giovani piloti potrebbe certamente giustificare il trasferimento delle basi attuali nella legge sulla navigazione aerea. Anche i lavori preparatori per la revisione totale della legge sulla navigazione aerea seguono questa direzione. Nel momento presente ci sembra però inopportuno anticipare questo riesame globale e pertanto più indicato prorogare di un altro decennio il decreto federale vigente. In connessione con la revisione totale della legge sulla navigazione aerea risulterà necessario esaminare se sia opportuno modificare anche materialmente l'ordinamento vigente sul promovimento della formazione dei giovani piloti. Presentemente non intravediamo comunque alcuna soluzione meglio adeguata alle finalità incontestate della formazione aeronautica.

4 Risultati dalle consultazioni

La Commissione di sorveglianza dell'istruzione aeronautica preparatoria e la Commissione federale della navigazione aerea hanno approvato il disegno.

Secondo il parere di taluni membri della Commissione della navigazione aerea, la Confederazione non avrebbe però sufficientemente incoraggiato la formazione dei piloti d'elicottero, la quale pure è incontestabilmente di pubblico interesse. In questo contesto è stato affermato che il tenore vigente del decreto federale, di cui è proposta la proroga, ammette un promovimento più consistente della formazione nel settore degli elicotteri. A questa affermazione va tuttavia contrapposto che in questo campo aeronautico non esiste una carenza comparabile di piloti. Dedicheremo nuovamente la nostra attenzione a tale problema quando riesamineremo i testi concernenti la formazione.

5 Ripercussioni finanziarie e sull'effettivo del personale

51 Ripercussioni finanziarie

Come risulta dai chiarimenti esposti nei numeri 161 e 162, la progressione del rincaro, l'impiego di un moderno materiale aeronautico e, da due anni, l'aumento dei candidati in seguito al fabbisogno accresciuto, come anche, non da ultimo, l'esplosione dei costi del carburante hanno notevolmente contribuito al rialzo delle spese per la formazione preparatoria e dell'ESAT. Pur valutando l'indennità allo stretto necessario, è presumibile che le spese della formazione preparatoria supereranno, in un prossimo avvenire, i due milioni di franchi. Nello stesso tempo, i costi netti per l'ESAT, previa deduzione della parte rimborsata dalla Swissair per le spese di formazione, potrebbero aumentare a 6-7 milioni l'anno.

52 Ripercussioni sull'effettivo del personale

Il decreto non esplica effetto alcuno sull'effettivo del personale.

6 Linee direttive della politica di governo

Il disegno è previsto nelle linee direttive della politica di governo per la legislatura corrente.

7 Costituzionalità

Il disegno del decreto di proroga che vi sottoponiamo è fondato, come l'atto del 20 dicembre 1972, sugli articoli 20 (istruzione militare) e 37^{ter} (navigazione aerea) della Costituzione federale.

**Decreto federale
concernente le misure da prendere per incoraggiare
la formazione dei giovani piloti e dei granatieri
paracadutisti**

Disegno

Modificazione del

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,
visto il messaggio del Consiglio federale del 2 settembre 1981 ¹⁾,
decreta:

I

Il decreto federale del 20 dicembre 1972 ²⁾ concernente le misure da prendere per incoraggiare la formazione dei giovani piloti e dei granatieri paracadutisti è modificato come segue:

Art. 8a (nuovo)

La validità del presente decreto è prorogata sino al 31 dicembre 1992.

II

¹⁾ Il presente decreto, d'obbligatorietà generale, sottostà al referendum facoltativo.

²⁾ Entra in vigore il 1° gennaio 1983.

¹⁾ FF 1981 III 225

²⁾ RS 748.221.1

Messaggio sul promovimento della formazione dei giovani piloti e dei granatieri paracadutisti del 2 settembre 1981

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1981
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	42
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	81.055
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.10.1981
Date	
Data	
Seite	225-237
Page	
Pagina	
Ref. No	10 113 623

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.