CAMERA DEI DEPUTATI N. 2687-A

RELAZIONE DELLA I COMMISSIONE PERMANENTE

AFFARI COSTITUZIONALI - ORGANIZZAZIONE DELLO STATO - REGIONI - DISCIPLINA GENERALE DEL RAPPORTO DI PUBBLICO IMPIEGO

(RELATORE **PICCOLI**)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

APPROVATO DAL SENATO DELLA REPUBBLICA

nella seduta del 15 dicembre 1960 (*Stampato n. 658*)

PRESENTATO DAL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
(SEGNI)

E DAL MINISTRO DELLA DIFESA
(ANDREOTTI)

DI CONCERTO COL MINISTRO *AD INTERIM* DEL TESORO
(TAMBRONI)

COL MINISTRO DEI TRASPORTI
(ANGELINI)

E COL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI
(TOGNI)

Trasmesso dal Presidente del Senato della Repubblica alla Presidenza della Camera il 19 dicembre 1960

—

Istituzione del Commissariato per l'aviazione civile

Presentata alla Presidenza il 10 gennaio 1962

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Il disegno di legge sul quale ho l'onore di riferire è stato oggetto di ampio dibattito sia nell'altro Ramo del Parlamento che in sede di esame da parte della I Commissione. Alla luce di quanto emerso dalla discussione, la vostra I Commissione ha ritenuto dover modificare il testo trasmesso dal Senato: il nuovo testo trasforma, quasi radicalmente, l'impostazione originaria del disegno di legge. Di ciò va dato ragione, come spero possa risultare chiaramente dalle considerazioni che seguono.

1. — IL LUNGO DIBATTITO PARLAMENTARE SULLA QUESTIONE DEL NUOVO ORDINAMENTO DA ATTRIBUIRE ALL'AMMINISTRAZIONE DELL'AVIAZIONE CIVILE.

Fin dai primissimi anni dell'immediato dopoguerra, di pari passo con la spinta ascensionale registrata dal traffico aereo commerciale in Italia e nel mondo, si è andata delineando e dilatando nel Paese la convinzione che una efficiente organizzazione dell'aviazione civile non poteva fare a meno di una riforma dell'ordinamento amministrativo vigente in Italia, che faceva del settore un « modesto ufficio, il più modesto del Ministero della difesa-aeronautica, privo di personale e di mezzi, dibattentesi in infinite difficoltà che vorrebbe affrontare e superare, ma che invece è costretto a subire, non abbracciante neppure tutta la materia dell'aviazione civile che, secondo il vigente ordinamento, è diluita in tanti altri uffici del Ministero ».

Il testo tra virgolette non è nostro, ma si può leggerlo nella relazione di accompagnamento allo schema di progetto di istituzione di un'amministrazione speciale per l'aviazione civile, predisposto nel febbraio 1951 dall'allora direttore generale dell'aviazione civile, consigliere di Stato generale di squadra aerea Pietro Pinna Parpaglia.

Tale quadro, riflettente una situazione di fatto che i competenti definivano fin da allora senza uscita, si è protratto fino ai nostri giorni, come è documentato dalle relazioni introduttive dei sette progetti di legge che, dal febbraio 1949 al luglio 1959, avevano atteso invano di essere presi in esame dal Consiglio dei ministri e passati al Parlamento che, con crescente insistenza, andava reclamando una riforma del settore.

Ma, non soltanto nessuno dei sette indicati progetti era stato tradotto in legge, nonostante – specie gli ultimi anni – le reiterate dichiarazioni del governo ai due rami del Parlamento in favore di una pronta attuazione della riforma. Nessuna particolare iniziativa intesa a disporre le premesse di una riforma ritenuta tanto necessaria era stata nel frattempo concretata all'interno dell'amministrazione interessata, ove si faccia eccezione di due provvedimenti, che meritano di essere ricordati:

1°) il decreto ministeriale del 14 gennaio 1952, relativo alla costituzione presso il Ministero della difesa di una Commissione speciale di indagine e studio per l'aviazione civile, che avrebbe potuto rappresentare l'avvio di una fervida serie di riforme: basti considerare le 50 fitte pagine del rapporto finale di quella benemerita Commissione, che fu consegnato all'allora Ministro della difesa, onorevole Pacciardi, il 13 maggio 1952, e che da allora rimase pressoché lettera morta;

2°) la nomina, da parte del Ministro della difesa dell'epoca, onorevole Taviani (maggio 1957), di un apposito Sottosegretario di Stato per l'aviazione civile, cui era stato affidato il compito di « studiare i tempi e i modi per una enucleazione dell'aviazione civile dal Ministero della difesa ».

Anche il progetto per l'istituzione di un Alto Commissariato alle dirette dipendenze della Presidenza del Consiglio dei Ministri, emerso nel febbraio 1958 a conclusione di tale specifica missione affidata al neo-Sottosegretario dell'aviazione civile, senatore Caron, ebbe, però, la stessa sorte dei sette precedenti progetti.

In contrapposto alla situazione italiana, in questo stesso dopoguerra per far fronte alle nuove responsabilità governative così chiaramente definite dalla Convenzione di Chicago (1944), alla quale anche l'Italia ha aderito (« predisporre, attuare e incoraggiare ogni misura per lo sviluppo dell'aviazione civile, per la progettazione e produzione di velivoli civili, per il progresso della sicurezza e dell'efficienza nel loro impiego e per l'attività di ricerca nel campo della aviazione aerea civile »), la struttura dell'organismo governativo per l'aviazione civile nella quasi totalità dei Paesi del mondo si è venuta a trovare al centro dell'attenzione dei rispettivi legislatori: comitati parlamentari, commissioni della pubblica amministrazione, consiglieri esperti in materia di riforma e pianificazione hanno attivamente operato per adottare, trasformare, ricostruire e risistemare le preesistenti strutture o per crearne di nuove ove necessario.

Per quanto varie siano le strutture emerse da questa vasta opera legislativa, che ha impegnato in Europa anche l'attenzione di Paesi di varia statura aeronautica (Gran Bretagna, Francia, Danimarca, Olanda, Svezia, Norvegia, Svizzera, Belgio), un elemento è emerso a denominatore comune: quello cioè che è stato messo in prima linea l'aspetto economico dell'aviazione civile.

Considerata come la base di un nuovo sistema di trasporto, l'Aviazione civile è stata dappertutto inquadrata nell'ambito di un Ministero di natura economica. È stato già messo in rilievo nell'altro ramo del Parlamento che i soli paesi, che insieme con

l'Italia, hanno continuato a mantenere l'Aviazione civile nel seno di un'amministrazione militare sono alcuni Stati del Centro e Sud America (Argentina, Bolivia, Brasile, Cile, Colombia, Nicaragua, Repubblica Dominicana, San Salvador, Uruguay, Perù) e qualchè altro, come l'Egitto e la Spagna, anch'essi caratterizzati da un particolare regime politico.

Gli è che questa universale evoluzione dell'apparato politico-amministrativo dell'Aviazione civile è divenuta un'esigenza imposta dal progresso del traffico aereo internazionale. La lotta sempre più serrata per la conquista delle rotte aeree mondiali, che si svolge dalla Conferenza di Chicago in qua, attorno ai tavoli delle innumerevoli conferenze diplomatiche, giuridiche ed economiche continuamente convocate nei più disparati punti del globo, è un aspetto nuovo della competizione commerciale internazionale. Essa ha richiesto, dunque, l'oculata preparazione di strumenti convenienti e di organizzazioni appropriate, gli uni e le altre radicalmente diversi da quegli strumenti e da quelle organizzazioni che del problema dell'Aviazione civile considerano prevalente l'aspetto logistico della « navigazione aerea », trascurando il moderno momento economico del « commercio aereo ».

Dopo tanti tentativi andati a vuoto, la prima assicurazione veramente concreta in questa materia fu data al Parlamento e all'opinione pubblica dal Presidente del Consiglio, onorevole Segni, in sede di enunciazione del suo programma di governo alle Camere il 24 febbraio 1959. « La situazione congiunturale e l'impegno del Mercato comune rendono più urgenti misure antirecessive in altri settori... nonché per dare autonomia all'Aviazione civile e renderla sempre più potente veicolo di diffusione del nostro nome nel mondo e di corrente di traffico verso l'Italia ».

Successivamente l'attenzione dell'opinione pubblica fu di nuovo favorevolmente colpita dalle dichiarazioni fatte dal Ministro dei trasporti, senatore Angelini, il 2 maggio dello stesso anno nella sua prolusione al ciclo di conferenze sui « Trasporti e M. E. C. », organizzato a Roma dal Centro per lo sviluppo dei trasporti aerei.

Il Ministro Angelini lasciò chiaramente intendere in tale occasione di essere disposto a definire sollecitamente il problema della nuova organizzazione dell'Aviazione civile nell'ambito del Ministero dei trasporti, inquadrandolo in una serie di provvidenze di politica di coordinamento dei trasporti, da attuare sia negli investimenti, che nell'esercizio.

« Nel fissare l'ordine degli investimenti », dichiarò allora il Ministro, « è doveroso tener conto della particolare situazione in cui, rispetto agli altri sistemi di trasporto, è venuto a trovarsi nel dopoguerra il trasporto aereo. In questo settore è necessario non un intervento addizionale, ma un'azione rinnovatrice di fondo. Si tratta, in altre parole, di vedere, al di fuori di ogni preconcetto tradizionalistico, entro quali limiti l'indispensabile incremento della nostra Aviazione può incidere sul potenziamento di altre forme di trasporto, ovvero in quale misura esso richiede un ulteriore sforzo alle disponibilità finanziarie nazionali ».

Dopo anni di studi e di proposte concrete, il Ministro responsabile della politica itáliana dei trasporti offriva così una prospettiva piena di quelle iniziative che opinione pubblica e Parlamento avevano sollecitato in tutto il corso del dopoguerra.

Il Ministro dei trasporti ebbe a dichiarare in tale occasione che nella impostazione della politica generale dei trasporti avrebbe dovuto essere attuato l'indirizzo – già suggerito nel 1952 dalla Commissione speciale di indagine e studio sui problemi dell'Aviazione civile – « del più equo riparto delle spese pubbliche, nel quadro di un coordinamento dei trasporti aerei e di superficie, che tenga conto della complementarietà di ciascun sistema ».

L'11 giugno dello stesso anno il Ministro della Difesa, onorevole Andreotti, trattando del nuovo organismo per l'Aviazione civile allo studio da parte del consiglio dei Ministri, dichiarava a conclusione del dibattito sullo stato di previsione del Ministero della difesa alla Camera: « deciderà il Consiglio dei Ministri in quale Ministero debba essere incardinato il nuovo organismo; ma non ho difficoltà a dichiarare che personalmente ritengo utile l'agganciamento al Ministero dei trasporti, non solo come positivo contributo all'avvento di una politica unitaria dei trasporti, ma anche perché, accanto alla grande azienda delle ferrovie dello Stato, l'Alto Commissariato dell'aviazione civile potrà avere quegli appoggi tecnici e materiali che altrove non potrebbe avere ».

Il 30 giugno, il consiglio dei Ministri approvava, su proposta del Ministro della difesa, di concerto con il Ministro *ad interim* del tesoro, con il Ministro dei trasporti e con il Ministro dei lavori pubblici, un

disegno di legge per l'istituzione del Commissariato per l'aviazione civile presso il Ministero dei trasporti. L'evento venne così commentato dal Ministro proponente tre giorni dopo in Senato: « L'avvenuta approvazione del Consiglio dei Ministri del disegno di legge istitutivo del Commissariato autonomo dell'aviazione civile presso il Ministero dei trasporti chiude una fase di appassionanti dibattiti della cui sincerità di ispirazione non è lecito dubitare. Il Parlamento in molteplici occasioni si era pronunciato per l'autonomia dell'aviazione civile dal Ministero della difesa e il Governo si è comportato in conformità, scegliendo la soluzione Ministero dei trasporti, sia per analogia agli ordinamenti di paesi con noi in frequenti rapporti, sia per l'utilità di coordinare l'aviazione commerciale con una grande azienda come le ferrovie dello Stato, sia infine per riaffermare la necessità di una politica unitaria nel campo dei trasporti. Nella prossima settimana (questo diceva il Ministro nel 1959) il disegno di legge verrà presentato qui in Senato e io non credo che forze più o meno misteriose riusciranno ad arrestarne il corso ».

Presentato il 17 luglio dello stesso anno al Senato e da questo approvato all'unanimità nella seduta del 15 dicembre 1960, il provvedimento è dal 19 dicembre 1960 all'esame di questa Camera.

La Commissione Affari costituzionali, dopo avere esaminato a diverse riprese questo disegno di legge, pur volendo restare nei limiti del possibile aderente al testo approvato dal senato, ha apportato una modifica sostanziale per tener conto di alcune obiezioni di carattere costituzionale sollevate da alcuni suoi membri per quanto riguarda la costituzione di un Commissario, che non esiste nell'ordinamento costituzionale, anche se la prassi, per il passato, ne aveva consacrato l'uso in taluni particolari settori.

2. — Sviluppo del traffico aereo internazionale e nazionale – Il mezzo aereo assurto a quarto ramo dei trasporti.

Nei 40 anni intercorsi tra l'istituzione della prima Direzione generale dell'aviazione civile italiana presso il Ministero dei trasporti (giugno 1919) e la proposta governativa di istituire con il disegno di legge in esame un Commissariato per l'aviazione civile presso il Ministero dei trasporti (giugno 1959), il progresso aeronautico ha portato l'Aviazione civile internazionale dall'impiego del *Farman Goliath*, che trasportò 11 passeggeri sulla Parigi-Londra con i finestrini aperti, agli odierni aviogetti che trasbordano da un continente all'altro 150 passeggeri a velocità quasi sonica.

Parallelamente i piccoli campi erbosi allora adibiti ad aerodromi di circostanza sono stati rimpiazzati da sterminati aeroporti di qualche migliaio di ettari di superficie, dotati di piste di cemento di 3-4 chilometri di lunghezza, mentre le modeste radioassistenze hanno ceduto il posto a complesse installazioni per il controllo radioelettrico della circolazione aerea a grande distanza.

Di pari passo con il progresso tecnico dei veicoli e delle infrastrutture si sono sviluppati i viaggi per via aerea. Nel periodo 1950-1960, i passeggeri sbarcati e imbarcati negli aeroporti italiani sono passati da 550 mila a 2,9 milioni, cioè la loro cifra si è quasi quintuplicata.

Nello stesso periodo, il traffico registrato negli altri tipi di trasporto ha subito gli aumenti di cui alla seguente tabella:

	1950	1960	Indice 1960 (1950 = 100)
Aerolinee italiane (miliardi di passeggeri-chilometro)	0,151	1,339	887
Aeroporti (milioni di passeggeri sbarcati e imbarcati)	0,550	2,900	518
Traffico motorizzato su strada (*a*) (miliardi di viaggiatori-chilometro)	22,7	82,4	363
Porti (milioni di passeggeri sbarcati e imbarcati)	6,4	10,9	170
Ferrovie di Stato e concesse (miliardi di viaggiatori-chilometro)	23,6	30,7	128

(*a*) Ciclomotori, motoleggere, motocicli, autovetture, autobus extraurbani, urbani, pubblici e privati.

Sugli aeroporti intercontinentali si trovano, oltre a centinaia di modernissimi velivoli in breve sosta per un valore di centinaia e centinaia di miliardi, colossali aerostazioni e aviorimesse, imponenti installazioni elettroniche, grandiose officine di revisioni meccaniche, ristoranti, buffet, uffici bancari, negozi di ogni natura, servizi di autonoleggio, mostre d'arte e commerciali, mezzi di svago, depositi doganali di merci di altissimo valore, serragli in miniatura contenenti animali esotici delle più svariate provenienze, in transito per le più varie destinazioni. Un impianto del genere comporta investimenti pubblici, che per il nostro aeroporto di Roma-Fiumicino sono preventivati in oltre 50 miliardi, a lavori conclusi.

I compiti di un'Amministrazione dell'aviazione civile in materia di aeroporti spaziano oggi, di conseguenza, dalla progettazione, costruzione e manutenzione di tutto il complesso dall'esercizio dei delicati servizi di telecomunicazioni, assistenza e controllo del traffico aereo, dalla normativa per lo smaltimento sicuro del traffico, al disimpegno di svariate attività di carattere commerciale, economico e finanziario, intese a trarre da queste costosissime moderne stazioni di traffico il massimo del reddito per ammortizzarne le spese. Poiché queste mansioni non sono esercite direttamente, nel trattare con gli innumerevoli concessionari dell'aeroporto, sta all'abilità negoziatrice dell'Amministrazione dell'aviazione civile il sapere incoraggiare quei concessionari che possono offrire il migliore servizio a passeggeri e visitatori e sono nel contempo abili a produrre il più alto reddito per il bialancio dell'aeroporto.

Passando dagli aeroporti alle vie dell'aria, si osserva che paesi anche di scarso rilievo politico e potere economico si sforzano oggi di far volare aerolinee battenti la rispettiva bandiera. E ciò non soltanto per ragioni commerciali e turistiche, ma anche di prestigio politico, produttivo anch'esso di benefici economici.

Per aerolinee italiane e per l'insieme delle aerolinee di tutto il mondo (U. R. S. S. e Cina escluse), i gradienti di sviluppo del traffico nel periodo 1950-1960 sono stati i seguenti:

MILIARDI DI PASSEGGERI-KM TRASPORTATI	1950	1960	Indice 1960 (1950 - 100)
Aerolinee italiane	0,151	1,339	887
Aerolinee di tutto il mondo (U. R. S. S. e Cina escluse) . .	28	111	396

Nel settore dei servizi aerei, dalla iniziale sfera logistica della navigazione aerea che interessava soprattutto la sicurezza del volo, ogni Amministrazione dell'aviazione civile ha dovuto dunque dilatare la sua competenza regolamentatrice e propulsiva al complesso dominio politico-economico-giuridico del trasporto aereo intercontinentale.

Ogni governo, avendo il diritto di concedere e negare i diritti di traffico alle aerolinee degli altri paesi, si vale di questa prerogativa sovrana per restringere, attraverso i cosiddetti « accordi di traffico », le operazioni della bandiera estera sui propri scali ad un livello al quale le aerolinee nazionali possano competere con qualche successo.

Problemi di interpretazione e di adeguamento all'evoluzione di una industria in costante fase di progresso tecnicologico e di espansione geografica sorgono continuamente da tali accordi. Basta l'introduzione di un nuovo scalo in una rotta a lunga distanza contemplata in uno di essi, per provocare nel delicato equilibrio di tali accordi la necessità di complesse modifiche e, quindi, di negoziati con i vari paesi attraverso i quali quella rotta transita.

È vero che nel negoziare tali accordi, ogni amministrazione dell'Aviazione civile fruisce in tutti i paesi dell'assistenza di altre Amministrazioni, in particolare di quella degli affari esteri; ma è un fatto ovunque affermatosi che la trattazione in via permanente di questi problemi ha indotto le varie Amministrazioni dell'aviazione civile a formarsi una vera e propria « diplomazia » aeronautica.

Di pari passo con l'estendersi di questi compiti, derivanti dal dilatato respiro internazionale dell'industria, la severità della concorrenza, universalmente contrabilanciata dal-

le misure protezionistiche delle varie politiche nazionali, ha condotto non soltanto a una politica di aiuti governativi – diretti o indiretti – ma anche a far concentrare gli sforzi di ogni nazione sopra un numero ristretto di aerolinee, considerate *instrument choisi* della politica aviatoria civile del paese e aventi di mira l'acquisizione alla bandiera nazionale della massima aliquota di traffico aereo mondiale.

Da qui l'esigenza di istituire presso le Amministrazioni dell'aviazione civile uffici aventi la competenza di interpretare e trattare problemi di economia e di finanza industriale applicate al trasporto aereo, di valutare proposte di investimenti in materia di velivoli moderni, tenuto conto delle caratteristiche dei mezzi di volo concorrenti e del rapido progresso tecnologico nella progettazione, di analizzare progetti di modifiche di tariffe nazionali e internazionali ecc.

Ma non basta. La vasta entità degli investimenti oggi in atto impone alle Amministrazioni dell'Aviazione civile il costante aggiornamento dei loro studi sugli sviluppi del traffico e sull'impiego e la redditività dei relativi impianti demaniali, nonché di tenere sotto continua osservazione ogni aspetto della fenomenologia del trasporto aereo alla luce delle prevedibili future tendenze a lungo raggio della politica dei trasporti nazionali e dei paesi concorrenti. A tal fine, attrezzatissimi uffici di ricerche economiche e statistiche sono stati istituiti presso la varie amministrazioni dell'aviazione civile per raccogliere, elaborare e interpretare dati indicativi delle risorse nazionali ed estere, per osservare, vigilare e suggerire le opportune azioni di indagine caso per caso, attraverso le vie diplomatiche o in altro modo.

A questi nuovi compiti delle Amministrazioni dell'aviazione civile vanno poi aggiunti quelli tradizionali di ogni branca dell'Amministrazione governativa di saper avanzare le richieste del settore ogni qualvolta siano in discussione programmi di investimenti e di assicurarsi che gli stanziamenti ottenuti vengano impiegati nelle forme più produttive, secondo gli indirizzi politici indicati dal Governo.

E poiché un'amministrazione, per quanto completa ed attrezzata sia, non può e non ha interesse a rispondere da sola alle infinite questioni e problemi che il progresso pone continuamente sul tappeto, essa deve saperli porre anche al di fuori del proprio ambito ufficiale: deve partecipare, cioè – con la sua infaticabile azione di stimolo a ogni ordine di studi e ricerche sul piano scientifico, tecnico, giuridico, economico e finanziario – alla preparazione e all'aggiornamento del meccanismo culturale della nazione che a quei quesiti può presumibilmente rispondere. In questo senso va intesa l'azione svolta da ogni amministrazione dell'aviazione civile, per tenere desta e sviluppare la coscienza aeronautica della nazione.

Abbiamo voluto accennare ad alcuni tra i tanti aspetti dell'attività di una moderna amministrazione dell'aviazione civile, per significare quanto ampia e complessa sia diventata la competenza di un organo del genere.

È ovvio che a risolvere problemi della natura di quelli accennati non può provvedere che una amministrazione che abbia in sé, non solo una competenza dei rami tecnici della navigazione aerea, ma anche una profonda sensibilità e competenza nei confronti dei problemi economici che costituiscono oggi la base di ogni politica dei trasporti. Pur conservando, cioè, una sua peculiare struttura dal punto di vista tecnologico, il mezzo aereo richiede anche esso, al pari di ogni altro mezzo, una coordinazione dei suoi indirizzi amministrativi, economici e finanziari, allorché, assurto a sistema di trasporto, si rivolge al mercato nazionale e internazionale cui è destinato, passa cioè dal suo momento tecnico a quello delle scelte economiche e politiche.

3. — Ragioni fondamentali che consigliano il distacco dalla difesa.

Alla luce delle precedenti considerazioni riesce più facile spiegarsi come la permanenza dell'aviazione civile presso l'aeronautica militare non trovi ormai più giustificazione né in esigenze di ordine militare, né in ragioni di economia o di organizzazione dei servizi amministrativi dello Stato. Del resto, fino dal 7 luglio 1954, l'allora Ministro della difesa, onorevole Taviani, ebbe a dichiarare alla Camera: « Desidero che resti agli atti che, secondo la mia esperienza di Ministro della difesa, che ha confermato quella che era la mia opinione precedente, l'aviazione civile è una branca che non dovrebbe strutturalmente essere legata al Ministero della difesa ».

Tuttavia, come matrice e come potenziale « utente » di emergenza di tutti i servizi dell'aviazione civile, l'aeronautica militare non può disinteressarsi del futuro della nuova branca di trasporto.

A) *Vantaggi del distacco per l'aeronautica militare.*

A questo principio si ispirano le seguenti considerazioni, dalle quali si desume che il distacco dell'Aviazione civile dal Ministero della difesa serve gli interessi potenziali dell'aeronautica militare assai meglio di quanto non faccia l'attuale precario ordinamento.

L'aviazione civile è divenuta nei maggiori paesi del mondo una forza operante sul loro benessere; forza purtroppo ancora imperfettamente compresa in larghi strati dell'opinione pubblica italiana. Il ruolo di importanza che l'aviazione civile ogni giorno di più esercita nella vita e nella sicurezza dei singoli cittadini e nell'organizzazione economica del Paese esige che una migliore comprensione del suo valore potenziale sia sviluppata presso il grande pubblico e che siano approntati per tutti i suoi settori tecnici, economici, giuridici, contingenti adeguati di personale specializzato onde far fronte ai bisogni crescenti imposti dal continuo progresso di questo nuovo ramo dei trasporti.

In tale ordine di idee, è da ritenere che un organo specializzato civile abbia maggiori possibilità di quelle che ha avuto finora l'Amministrazione della difesa per conseguire tali scopi, il cui raggiungimento resta, peraltro, nell'orbita degli interessi dell'aeronautica militare. Dimessa l'etichetta « bellica », è legittimo attendersi che molti problemi, fin'oggi insoluti, troveranno più facile soluzione. Basta riferirsi, *mutatis mutandis*, ai cospicui sviluppi raggiunti in Italia – anche comparativamente a Paesi di ben altre risorse economiche – dalla navigazione mercantile e dalla motorizzazione civile, che tuttavia sono continuati a permanere settori di fondamentale interesse nel quadro della organizzazione difensiva del Paese.

Fra i vantaggi specifici diretti e indiretti che la creazione di un organo di Governo specializzato per l'aviazione civile rifletterà sulla difesa, ci limitiamo ad enunciare i seguenti:

1°) un programma su base nazionale, inteso a innestare a tutti i livelli dell'istruzione pubblica la consapevolezza del ruolo d'avanguardia svolto dall'Aviazione civile nelle relazioni tra i popoli, risponde ad una esigenza educativa fondamentale, al cui successo il Ministero della difesa è altamente interessato;

2°) l'Aviazione civile sarà in misura maggiore dell'attuale – in proporzione ai mezzi che le si metteranno a disposizione – un campo di addestramento, in ogni ramo dell'attività aerea, per i quadri potenziali dell'Aeronautica militare;

3°) la creazione del nuovo organo porterà come conseguenza un notevole alleggerimento degli oneri extra-istituzionali del Ministero della difesa, restituendo gradualmente a disposizione dell'Aeronautica personale e mezzi che potranno essere più produttivamente utilizzati nei compiti d'istituto dell'Arma aeronautica. Essa potrà consentire, inoltre, un alleggerimento degli oneri finanziari attuali dell'Aeronautica, attraverso le tasse di utenza che potranno eventualmente ricavarsi dalla erogazione a favore dell'Aviazione civile dei servizi di assistenza radioelettrica al volo – cioè di telecomunicazioni, meteo e di controllo della circolazione aerea – nonché dell'eventuale uso degli aeroporti militari aperti al traffico aereo civile;

4°) consentendo una perfetta specializzazione e un sicuro rendimento di tutti i servizi, dando stabilità e apertura alle carriere e assicurando al personale dell'Aviazione civile quella garanzia materiale e morale che è in rapporto diretto con le sue responsabilità, il nuovo organo verrà a costituire una nuova preziosa fonte di energie pronte immediatamente all'impiego nel caso deprecato di uno stato di emergenza.

B) *L'organizzazione vigente attiene soprattutto all'aspetto tecnico dell'Aviazione civile trascurando quelli giuridici ed economici.*

Una lacuna derivante dalla natura militare dell'Organo presso cui l'Amministrazione dell'aviazione civile è rimasta in Italia è da riscontrarsi nello scarso rilievo finora dato a tutti quei servizi attinenti alle questioni di natura giuridica, economica, statistica, che dovrebbero invece costituire una parte rilevante di un'amministrazione che, oltre a presiedere alle funzioni di natura tecnica inerenti alla navigazione aerea, deve anche ispirare, controllare e potenziare tutto il settore del commercio aereo nazionale, di pari passo con il parallelo progresso del commercio aereo mondiale.

Bisogna, infatti, distinguere nell'Aviazione civile due aspetti diversi e complementari: il primo, che è quello tecnico della navigazione aerea, il secondo quello giuridico-economico-industriale del trasporto aereo.

La navigazione aerea tratta di tutti gli aspetti del volo degli aeromobili e dei ser-

vizi di cui questi ultimi devono essere forniti mentre sono in aria o a terra, onde renderne efficiente e sicuro l'impiego. Tra i suoi primi compiti sono da considerarsi le installazioni e i servizi di aerodromo, delle telecomunicazioni, dell'assistenza meteorologica, del controllo radioelettrico della circolazione aerea, della preparazione e abilitazione degli equipaggi, e così via.

La sfera del trasporto aereo attiene, invece, a tutte quelle materie che sono in diretto rapporto con tutta la successione delle operazioni mediante le quali il movimento per via aerea di passeggeri, posta e merci viene reso semplice, efficiente, economicamente praticabile.

Trattasi, essenzialmente, di problemi di carattere economico, vertenti sulle correnti di traffico di passeggeri, posta e merci e relativi aspetti tariffari; sulle loro previsioni di sviluppo; sulle dimensioni ed efficienza economica degli impianti e relativi investimenti, sulle loro previsioni di sviluppo e relative scadenze di approntamento per fronteggiare l'andamento del traffico; sulle pratiche amministrative di polizia di frontiera, di dogana, di sanità; sulle questioni generali di diritto aereo internazionale connesse con la responsabilità degli operatori verso gli utenti e i terzi a terra.

Vi è, poi, tutto l'insieme dei problemi relativi allo scambio e al controllo delle cosiddette libertà dell'aria, cioè dei diritti di traffico aereo sulle rotte internazionali. Qui l'azione dell'organo dell'aviazione civile si dilata sul piano della cosiddetta « diplomazia aeronautica » – branca specializzatissima della diplomazia economica sviluppatasi nel dopoguerra – e richiede la conoscenza e la continua osservazione della politica aeronautica civile degli altri paesi con cui si è in rapporti di scambio di commercio aereo.

Quello che si richiede, dunque, ai funzionari di questo settore è una buona conoscenza pratica dell'industria dei trasporti aerei, l'accesso su basi di fiducia verso coloro che hanno responsabilità direttive ed operative nei vari settori di quell'industria e possiedono, quindi, la conoscenza pratica indispensabile per avviare soluzioni realistiche, nonché una certa familiarità con gli studi accademici nel campo dell'economia, dell'organizzazione e della legislazione internazionale dei trasporti. È il caso, inoltre, di sottolineare che la difficoltà e delicatezza di tali mansioni sono complicate e ingigantite, oltre che dalla loro modernità, dalla intensificazione che comporta il rapido quotidiano progresso tecnico nel settore.

Mentre l'impiego commerciale dei velivoli quali mezzi di trasporto non può essere pienamente realizzato senza dedicare continue cure e miglioramenti al settore dei trasporti aerei, la mancanza di sviluppo e la eccessiva dispendiosità dei settori della navigazione aerea risulterebbero altamente nocive al progresso del trasporto aereo.

In certo senso, si può concludere che l'aspetto « trasporto aereo » condiziona l'aspetto « navigazione aerea », in quanto è l'esercizio – per la sua maggior parte commerciale – del trasporto aereo il movente che stimola verso la utilizzazione più economica tutti gli strumenti dell'Aviazione civile.

Il disegno di legge mira essenzialmente allo scopo di predisporre un organismo specializzato (Ispettorato generale per l'aviazione civile), al quale dovranno confluire una serie di attribuzioni che già oggi allo Stato competono, ma che sono state finora esercitate in modo improprio e frammentario attraverso un Ministero militare.

Non si tratta, pertanto, per lo Stato di assumere nuovi compiti, ma di dare un migliore assetto alla sua organizzazione, perché adempia in modo efficiente le funzioni che già gli sono proprie, ma che ha svolto fino ad oggi in via che può definirsi di ripiego, promiscuamente con altre funzioni di carattere prettamente militare.

C) *L'organizzazione vigente non ha favorito la specializzazione delle carriere.*

Un tale stato di fatto ha avuto una ripercussione negativa determinante nella preparazione delle carriere per l'Aviazione civile, che sono diventate in tutto il mondo del dopoguerra tra le più specializzate nell'attività produttiva e si annoverano tra quelle che maggiormente impegnano gli Stati sul piano internazionale.

In Italia si è protratta per tutto il dopoguerra, non soltanto la promiscuità di taluni servizi, ma l'impiego eclettico di personale militare dell'Aeronautica in mansioni che, per essere specifiche dell'Aviazione civile, esigono invece, come avviene all'estero, lunga esperienza attraverso carriere organicamente seguite dai gradi iniziali ai più alti. Questo impiego eclettico del personale militare in mansioni di natura prettamente civile, se può trovare una giustificazione nel fatto che un Ministero militare non dispone che di tecnici militari, ha determinato l'in-

conveniente di non avere permesso fin'oggi la creazione di ruoli tecnici per l'Aviazione civile. Di fatto, essendo i frequenti avvicendamenti una norma organica dell'ordinamento degli enti militari, è avvenuto che allorché un ufficiale aveva acquisito, dopo qualche tempo di permanenza in un determinato servizio dell'Aviazione civile, una discreta competenza specifica, veniva inviato ad altro reparto dell'Aeronautica e sostituito da altro ufficiale del tutto nuovo al servizio.

Un tale inconveniente si è verificato soprattutto nelle carriere direttive, con le conseguenze che tutti possono immaginare, di cui la più rilevante è che non esistono veri quadri tecnici dell'Aviazione civile né tra il personale civile – eccezione fatta dei direttori civili di aeroporto – né tra il personale militare.

Quello che si rende necessario è di dare stabilità e apertura alle carriere e di assicurare al personale addetto all'Aviazione civile quelle garanzie morali e materiali che sono in diretto rapporto alle sue responsabilità. Sintomatiche, al riguardo, alcune dichiarazioni fatte nell'ottobre 1957 dal direttore generale dei personali civili del Ministero della difesa-Aeronautica in un dibattito sull'Aviazione civile svoltosi all'Istituto di studi parlamentari: « La carenza, dovuta all'attuale angustia degli organici della Difesa (Aeronautica, in particolare) di funzionari di alta qualificazione gerarchica, comune a tutte le Direzioni generali dell'Aeronautica, è ancora più spiccata per l'Aviazione civile. Tale carenza è così accentuata che ha determinato l'attribuzione dell'incarico di vice direttore generale ad un generale dell'Arma aeronautica ».

Ci sia consentito di citare a questo proposito quanto ha osservato nel 1959 nel suo rapporto finale la Missione tecnica della *Federal Aviation Agency* degli Stati Uniti invitata dal Governo italiano: « La Direzione generale dell'aviazione civile è sotto tutti gli aspetti pratici una organizzazione militare. Essa dipende dal Ministero della difesa per quanto riguarda personale, funzionari, fondi, fabbisogni tecnici, ecc.

« Tale situazione non è ritenuta ideale per il migliore interesse dell'aviazione civile. Le difficoltà intrinseche di una organizzazione militare operante entro i limiti del tempo di pace sono perciò imposte ad un organismo che dovrebbe avere una natura essenzialmente civile....

« Si ritiene che le esigenze dell'aviazione civile in Italia non dovrebbero essere interamente poggiate sulla responsabilità militare. La partecipazione di tecnici civili competenti in materia di aviazione civile appare desiderabile. Occorrerebbe prendere in considerazione una legislazione atta a permettere salari adeguati per attrarre tale personale ».

D) *Esigenza di unitarietà e chiarezza del bilancio dello Stato in materia di spese per l'aviazione civile.*

L'aviazione civile, come ogni altro mezzo di trasporto, è da considerarsi un fenomeno destinato ad espandersi continuamente. Inoltre, essa rappresenta una fonte di reddito per il paese, sia per via diretta – perché gli utenti pagano per i servizi che ricevono (per esempio, i diritti di atterraggio negli aeroporti) – sia per via indiretta, dato che essa favorisce gli scambi con l'estero, attiva il turismo, ecc.

D'altra parte – per una esigenza di politica amministrativa e di produttività della pubblica spesa – deve essere cura dello Stato provvedere che la sua partecipazione a questa attività si attui secondo le esigenze più consone al pubblico interesse, che hanno determinato e giustificato la partecipazione stessa e che, quindi, l'azione di intervento dello Stato abbia la migliore e più sollecita organizzazione possibile.

Oggi, per accertare quello che attualmente assorbe dal bilancio dello Stato il sistema dei trasporti aerei bisogna far capo ai bilanci di quattro Ministeri (difesa, lavori pubblici, partecipazioni statali, poste e telecomunicazioni), oltre a sceverare dal bilancio del Ministero della difesa-aeronautica una parte delle spese promiscue per l'infrastruttura radioelettrica e per gli altri servizi connessi con l'attività aeroportuale, nonché per il personale della Difesa che presta la propria opera per l'aviazione civile.

È stato calcolato che nel quinquennio 1956-57/1960-61 [241 miliardi di lire sono stati spesi per l'aviazione civile nel solo bilancio dello Stato, tra spese di esercizio e spese di investimento e che nell'esercizio in corso la somma prevista è di 62 miliardi.

Di fronte a tanta dispersione di competenze e di spese, è più che urgente la necessità di dare una sistemazione unitaria a questa materia, in modo che Parlamento e opinione pubblica possano più agevolmente accertare la produttività della spesa pubblica in questo settore.

4. — PROBLEMA DEL CONTROLLO E DELL'ASSISTENZA AL VOLO, IN ORDINE ALLA VENTILATA COSTITUZIONE DI UN ORGANISMO AUTONOMO.

In virtù dell'articolo 1 del disegno di legge è disposta la devoluzione al nuovo Ispettorato dei compiti e attribuzioni in atto spettanti al Ministero della difesa in materia di aviazione civile, con esclusione dei servizi di assistenza al volo che continueranno ad essere forniti all'aviazione civile dall'Ispettorato delle Telecomunicazioni e Assistenza al volo del Ministero della difesa.

Pur riconoscendo opportuna la necessità di uno stretto coordinamento e di una unicità di controllo sia della circolazione aerea civile sia di quella militare, non si può tuttavia ammettere che l'organo amministrativo preposto all'aviazione civile possa rimanere completamente estraneo a tutti quei servizi che vanno sotto il nome di servizi di assistenza radioelettrica al volo e che in realtà rappresentano fattori fondamentali di condizionamento della sicurezza e dello sviluppo stesso della navigazione aerea civile.

Pur mantenendo, come è oggi, all'I.T.A.V. lo svolgimento dei servizi e delle attività connesse con l'assistenza radioelettrica alla navigazione aerea, si rivela dunque assolutamente necessario che, a simiglianza di quanto avviene già da molti anni in molti paesi europei e più recentemente negli Stati Uniti d'America e in Gran Bretagna, la nuova amministrazione per l'aviazione civile possa disporre di un organo tecnico in seno al quale possano essere ascoltati tutti gli utenti dello spazio aereo e attraverso il quale possano essere elaborate le migliori e più coordinate norme, onde facilitare l'espletamento delle stesse attribuzioni e responsabilità da parte dell'I.T.A.V.

Si citano al riguardo di questa esigenza le seguenti due raccomandazioni fatte nel 1957 al Presidente degli Stati Uniti dal suo Assistente speciale per la pianificazione delle assistenze aeronautiche, che sono state poi consacrate nella nuova legge federale dell'aviazione civile del 1958:

1°) « Si raccomanda che la politica dello spazio aereo nazionale, la sua assegnazione e lo sviluppo di un piano a lunga scadenza per la sua regolamentazione siano fatti sotto la responsabilità dell'Ente federale dell'aviazione » (che, come è noto, è un ente civile).

2°) « Le assistenze per l'aviazione, le procedure e le norme devono essere intese ad assicurare un'equa priorità di servizi a tutti gli utenti. Questa priorità deve dare la precedenza alle esigenze militari in tempo di emergenza nazionale ».

Riteniamo che a queste funzioni possa rispondere la « Commissione tecnica per la circolazione aerea civile », prevista dall'articolo 4 del disegno di legge. Questa Commissione potrà essere di grande ausilio sia al previsto Consiglio Superiore per l'aviazione civile sia agli stessi vari uffici tecnici del Commissariato e servirà altresì ad alleggerire l'attuale grave responsabilità dell'I.T.A.V. in materia di disciplina e distribuzione dello spazio aereo ai suoi vari utenti.

5. — I SETTORI DI COMPETENZA DEL NUOVO ISPETTORATO GENERALE.

Non dubitiamo che la spinta psicologica che l'azione del nuovo organismo produrrà su tutta la materia ad esso affidata avrà un effetto positivo determinante nella soluzione delle inevitabili difficoltà iniziali. Queste difficoltà non deriveranno soltanto dall'acuirsi delle esigenze tecniche che finora la passata organizzazione ha fronteggiato con i servizi promiscui alle due aeronautiche, ma soprattutto dalle sempre crescenti responsabilità connesse con gli aumentati compiti economici e politici del Governo in materia di aviazione civile. Tali compiti sono connessi con lo sviluppo della Compagnia nazionale, con l'accresciuta cooperazione internazionale tra i vettori conseguente al ridimensionamento dei servizi aerei per effetto dell'avvento degli aviogetti commerciali, dallo sviluppo dei servizi combinati aria-terra, dalla diffusione crescente dei servizi aerei « tutto compreso », ecc.

Tutti questi sviluppi comporteranno inevitabilmente l'acuirsi della concorrenza sul piano commerciale e una conseguente maggiore attività amministrativa e di diplomazia aeronautica in materia di tutela della compagnia di bandiera e di concessione e scambio dei diritti di traffico. Da ciò il bisogno inderogabile di cogliere l'occasione della istituzione del nuovo Ispettorato generale per potenziare, nel senso più adeguato ai tempi, le branche fin'oggi poco sviluppate dell'Amministrazione attinenti agli aspetti politici, economici e finanziari dell'attività di governo in materia di aviazione civile.

Nella stesura che si propone si è voluto restare quanto possibile aderenti al testo approvato dal Senato.

La modifica sostanziale riguarda la risposta alle obiezioni di carattere costituzionale, emerse in sede di esame del provvedi-

mento da parte della Commissione Affari costituzionali circa la impossibilità di istituire un Commissariato.

Il proposto trasferimento delle attribuzioni dalla Direzione generale dell'aviazione civile del Ministero della difesa al Ministero dei trasporti poneva il problema della nuova organizzazione amministrativa da attribuire ai servizi dell'aviazione civile in seno al Ministero dei trasporti. A questo proposito si è dovuto tener conto dell'attuale ordinamento del Ministero dei trasporti onde evitare che la nuova competenza in materia di aviazione civile costituisse occasione per modifiche strutturali di tutto l'ordinamento dei servizi di trasporto, le quali avrebbero, inevitabilmente, ritardato l'approvazione del disegno di legge.

In attesa, quindi, della riforma dell'ordinamento del Ministero dei trasporti, ci è sembrato che l'istituzione di un Ispettorato simile a quello attuale per la motorizzazione civile esistente presso il Ministero dei trasporti, la creazione di un Consiglio Superiore dell'aviazione civile e di un Consiglio di amministrazione del personale dei ruoli dell'aviazione civile potrebbero soddisfare una tale esigenza.

Si tratta di creare, in luogo di una direzione generale, cioè di un servizio centrale istituzionale del Ministero, un Ispettorato generale dell'aviazione civile, con a capo un direttore generale dal quale dipenderebbero alcuni servizi centrali diretti da funzionari amministrativi e tecnici, con qualifica di ispettore generale.

La natura dei servizi e la necessità di porre su un piano di eguaglianza formale i vari uffici centrali del Ministero dei trasporti consiglierebbero una organizzazione di questo tipo, la quale avrebbe anche il vantaggio di consentire appena necessario un rafforzamento dell'organizzazione attraverso la istituzione di nuove direzioni generali nell'ambito dell'Ispettorato generale.

Per sottolineare questa ampliata competenza del Ministero dei trasporti, se ne cambierebbe la denominazione in quella nuova di « Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ».

I settori di competenza del proposto Ispettorato generale sono i seguenti:

1°) il *servizio centrale dei trasporti aerei* che si occupa di tutto ciò che è connesso con il veicolo, e in particolare delle materie seguenti:

accordi internazionali per l'esercizio di linee aeree;

concessione di linee aeree interne:

brevetti, licenze e scuole del personale navigante;

controllo in volo del personale navigante;

aeronavigabilità;

esercizio tecnico degli aeromobili;

servizi a terra;

sicurezza in volo;

inchieste sugli incidenti;

studi, ricerche e programmi di costruzione del materiale di volo e di bordo;

rapporti con il Registro aeronautico italiano;

servizi aerei minori;

aviazione sportiva;

propaganda aeronautica.

2°) Il *servizio centrale degli aeroporti* che si occupa di tutto ciò che è connesso con la via, e in particolare di quanto segue:

piani regolatori generali, progetti, costruzione, manutenzione di aeroporti demaniali per quanto riguarda terreni, fabbricati e attrezzature fisse e mobili;

esame e approvazione di progetti degli aeroporti privati;

gestione degli aeroporti (diretta o concessa);

concessioni minori sugli aeroporti;

servizi di aeroporto;

telecomunicazioni e infrastrutture radioelettriche;

approvvigionamento e manutenzione delle attrezzature fisse e mobili.

3°) Il *servizio affari generali e del personale* che si occupa infine delle seguenti materie:

affari generali;

organizzazione centrale e periferica;

ruoli organici;

personale non di ruolo;

assunzioni, concorsi e statuto del personale;

ordinamento delle carriere;

Consiglio di amministrazione;

trattamento economico, disciplina, ecc.;

servizi generali (telefonico, telegrafico, autoparco, manutenzione mobili, immobili, impianti);

relazioni internazionali e protocollo;

facilitazioni;

Consiglio Superiore dell'aviazione civile;

preparazione bilancio e contabilità generale;

contratti e concessioni;

progetti di legge e decreti;

statistica.

7. — LE RAGIONI CHE CONSIGLIANO L'AGGIUDICAZIONE AD UN SOLO MINISTERO DELLA PROGETTAZIONE ED ESECUZIONE DEI LAVORI AEROPORTUALI.

Pur apprezzando gli intenti di chiarezza che avevano ispirato il progetto governativo nell'attribuire al Ministero dei lavori pubblici la costruzione, manutenzione e ampliamento degli aeroporti civili, in considerazione del principio di carattere generale che fissa la competenza del Ministero dei lavori pubblici in materia di opere pubbliche, non si può fare a meno di fare presente una duplice serie di considerazioni:

a) nella quasi totalità dei paesi del mondo la progettazione e costruzione degli aeroporti civili viene effettuata dallo stesso organismo amministrativo che sovraintende all'aviazione civile, o dagli organismi *ad hoc* da esso creati per la gestione degli aeroporti stessi (l'Aéroport de Paris, ad esempio, in Francia), ma sempre sotto la sovraintendenza dell'organismo dell'Aviazione civile. Una giustificazione di questa procedura si può individuare subito nell'estrema specializzazione tecnica che comporta la esecuzione di tali modernissimi impianti per il traffico aereo;

b) l'esperienza del nostro Ministero dei lavori pubblici in fatto di opere pubbliche porta a constatare che, mentre tale Ministero ha conservato la sua competenza per le opere pubbliche correnti, di fronte alle esigenze della specializzazione o della novità di talune opere, la relativa competenza è stata invece attribuita direttamente ad amministrazioni specializzate. È il caso, ad esempio, dell'A. N. A. S. che, costituita a scopo precipuo di gestione (cioè sorveglianza, manutenzione, ampliamenti, miglioramenti delle strade statali), si è andata a mano a mano trasformando, per effetto della progressiva esperienza acquisita in fatto di tecnica delle costruzioni stradali, nell'organo di Stato specializzato per la viabilità. Cosicché, ormai alla stessa Azienda vengono anche demandate la progettazione e la costruzione delle nuove strade statali e delle autostrade. Anzi, in conseguenza della ridotta competenza alle sole strade comunali, provinciali e consorziali, la Direzione generale della viabilità del Ministero dei lavori pubblici mutò la sua denominazione in quella di Direzione generale della viabilità ordinaria, per sottolineare che la competenza, in materia di strade statali, era stata da essa avulsa e devoluta all'A. N. A. S.

L'altro caso è quello delle nuove costruzioni ferroviarie, la cui branca presso il Ministero dei lavori pubblici è in via di esaurimento, perché la materia relativa è andata progressivamente trasferendosi sotto la competenza organica della Direzione generale delle ferrovie dello Stato, alla quale fu demandata l'attività sostanziale di gestione della rete ferroviaria (ampliamenti, raddoppi, modifiche, miglioramenti, ecc.) fino dall'epoca del distacco delle ferrovie dal Ministero dei lavori pubblici (1905).

Anche nel caso della recente istituzione del Ministero della sanità (articolo 2 della legge 13 marzo 1958, n. 296) si è sentito il bisogno di demandare al nuovo Ministero l'approvazione, di concerto con il Ministero dei lavori pubblici, dei progetti di costruzioni ospedaliere, sanitarie e igieniche predisposti da parte delle pubbliche Amministrazioni, mentre, anteriormente, tale competenza spettava al Ministero dei lavori pubblici. Al nuovo Ministero della sanità è stata altresì devoluta la competenza in materia di dichiarazione di pubblica utilità delle opere stesse e della loro indifferibilità e urgenza.

Per quanto riguarda la competenza sugli aeroporti, non esistendo importanti aeroporti civili prima della costruzione dell'aeroporto intercontinentale di Roma-Fiumicino e non potendo quest'ultimo essere finanziato e costruito dal Ministero della Difesa-Aeronautica (Direzione generale del Demanio aeronautico) in quanto trattavasi fin dall'inizio di aeroporto civile, mentre la *progettazione* fu affidata a un ufficio speciale della Direzione generale dell'Aviazione civile del Ministero della difesa, la relativa *costruzione* venne devoluta alla Direzione generale della viabilità e nuove costruzioni ferroviarie del Ministero dei lavori pubblici (quantunque presso quest'ultima non preesistesse nessuna sorta di organizzazione né una specializzazione *ad hoc*). Poiché questa stessa branca delle nuove costruzioni ferroviarie è in via di esaurimento, non si vede la ragione per la quale, all'atto della creazione di un nuovo organo specializzato per l'Aviazione civile, non si debba analogamente demandare a quest'ultimo, come accade in tutti i paesi del mondo, anche la competenza in materia di costruzioni di aeroporti. Tanto più che presso l'attuale Direzione generale dell'aviazione civile esiste presentemente un nucleo di personale tecnico (ufficiali r. a., ingegneri, direttori di aeroporto) che si è formata una preziosa specializzazione in or-

dine alla progettazione e costruzione degli aeroporti civili moderni e delle speciali opere inerenti al loro regolare esercizio (impianti, aerostazioni, attrezzature peculiari).

L'Ufficio speciale a carattere temporaneo costituito presso il Ministero dei lavori pubblici per l'aeroporto intercontinentale di Roma-Fiumicino, trova, del resto, analoghi precedenti di carattere temporaneo anche in occasione di altre opere di particolare importanza, realizzate dallo stesso Ministero (ad esempio l'E. U. R.).

In definitiva è sommamente opportuno, ad avviso della Commissione, concentrare – al pari di quanto è universalmente dettato dall'esperienza estera – in un unico organismo specializzato ogni aspetto della competenza in materia, che si integra tutta unitariamente nell'economia aeroportuale. Ciò varrà ad evitare, non soltanto costosi doppioni di uffici tecnici – che per la parte costruzione e ampliamento non potrebbero avere un carico di lavoro uniformemente distribuito nel tempo – ma anche dualismi controproducenti per l'economia e la speditezza di tal genere di costosissime opere. È del resto determinante in questa materia l'esperienza stessa dell'aeroporto di Fiumicino stigmatizzata incisivamente al Senato, nella seduta del 28 gennaio 1961, dallo stesso Ministro della difesa, onorevole Andreotti: « Né si dimentichi che si trattava di un lavoro a mezzadria tra Difesa e Lavori pubblici (mezzadria impropria, dicono i nostri) con distinzione di compiti tra progettazione ed esecuzione. Tale mezzadria non ha dato risultati felici e in casi analoghi del futuro non va seguita Bisogna che un solo Ministero abbia poteri, fondi e responsabilità. Se no si cade nell'empirismo e si dà importanza agli uomini di ferro, avendosi un predominio di un Ministero o dell'altro, a seconda dell'avvicendarsi di caratteri forti o ferrosi che dir si voglia ».

8. — LE RAGIONI DELLA DELEGA AL GOVERNO PER QUANTO RIGUARDA IL PROBLEMA DEL PERSONALE.

La Commissione ha lasciato inalterato il testo governativo, per quanto appaia evidente come tale testo sia eccessivamente portato a trovare una sistemazione al personale dell'Aeronautica militare, senza preoccuparsi dei titoli di studio e della sua reale capacità tecnica nei confronti delle esigenze funzionali del nuovo organo.

La Commissione si è dichiarata convinta che solo con una estrema specializzazione del personale dotato dei necessari titoli di studio e requisiti tecnici sarà possibile costituire un nucleo di funzionari atti a dirigere la multiforme attività del nuovo organo.

La Commissione esprime, quindi, una raccomandazione al Governo, perché nella emanazione delle norme delegate per provvedere alla istituzione dei ruoli del personale di cui al disegno di legge, siano tenuti presenti i suddetti criteri nell'intento di garantire la massima efficienza funzionale del nuovo organo.

PICCOLI, *Relatore*.

DISEGNO DI LEGGE

APPROVATO DAL SENATO DELLA REPUBBLICA

—

Istituzione del Commissariato per l'aviazione civile.

ART. 1.

È istituito, presso il Ministero dei trasporti, il Commissariato per l'aviazione civile, che assume tutti i compiti e le attribuzioni esercitati dal Ministero della difesa in materia di aviazione civile, nonchè tutte le competenze già attribuite dal Codice della navigazione al Ministero dell'aeronautica, sempreché non siano in contrasto con le disposizioni della presente legge.

Il Commissariato per l'aviazione civile è articolato in una Direzione generale ed in tre compartimenti di traffico aereo, che avranno giurisdizione amministrativa e funzioni di coordinamento e di controllo sulle circoscrizioni di aeroporto.

I servizi di assistenza al volo continuano ad essere forniti all'aviazione civile dallo Ispettorato delle telecomunicazioni e dell'assistenza al volo del Ministero della difesa.

ART. 2.

È istituita una Commissione tecnica per la circolazione aerea civile con il compito di studiare i provvedimenti necessari al coordinamento delle attività aeree civili con quelle militari nell'ambito della spazio aereo nazionale; di esprimere parere in merito all'organizzazione e all'impiego in detto

DISEGNO DI LEGGE

DELLA COMMISSIONE

—

Modifica della denominazione del Ministero dei trasporti in Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ed istituzione dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile presso il suddetto Ministero.

ART. 1.

Il Ministero dei trasporti assume la denominazione di Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

Ad esso sono devoluti tutti i compiti e le attribuzioni esercitati dal Ministero della difesa in materia di aviazione civile, nonché tutte le competenze già attribuite dal Codice della navigazione al Ministero dell'aeronautica.

ART. 2.

Per l'esercizio di tali attribuzioni, è istituito nel Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile un Ispettorato generale della aviazione civile.

L'organizzazione centrale comprende:

a) il servizio degli affari generali e del personale;

b) il servizio degli Aeroporti;

c) il servizio dei trasporti aerei.

L'organizzazione periferica comprende i compartimenti di traffico aereo e le circoscrizioni di aeroporto, di cui all'articolo 688 del Codice della navigazione.

ART. 3.

Finché non sarà provveduto ad una loro autonoma organizzazione, i servizi di assistenza al volo continuano ad essere forniti all'Ispettorato generale dell'aviazione civile del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile dall'Ispettorato delle telecomunicazioni e dell'assistenza al volo del Ministero della difesa.

ART. 4.

È istituita una Commissione tecnica per la circolazione aerea civile con il compito di studiare i provvedimenti necessari al coordinamento delle attività aeree civili con quelle militari nell'ambito dello spazio aereo nazionale; di esprimere parere in merito alla organizzazione e all'impiego in detto spazio

spazio dei mezzi e dei servizi di telecomunicazioni e della circolazione aerea ai fini dell'aviazione civile. La Commissione è nominata con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto col Ministro dei trasporti, ed è composta:

da un Presidente, designato dal Commissario per l'aviazione civile;

da due rappresentanti del Ministero della difesa, di cui uno appartenente allo Ispettorato delle telecomunicazioni;

da un rappresentante dello Stato Maggiore della difesa;

da due rappresentanti del Commissariato per l'aviazione civile.

Ai lavori della Commissione potranno essere chiamati a partecipare, di volta in volta, esperti dei vari rami interessati.

ART. 3.

Alla costruzione e all'ampliamento degli aeroporti civili demaniali provvede il Ministero dei lavori pubblici, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, su progetti del Commissariato per l'aviazione civile.

I progetti di aeroporti, di aerodromi, di eliporti, di campi di volo, di campi di fortuna non appartenenti allo Stato, devono essere approvati dal Commissariato per l'aviazione civile.

ART. 4.

Per i provvedimenti che abbiano diretti riflessi sulla difesa del Paese, il Commissariato per l'aviazione civile deve prendere accordi preventivi con il Ministro della difesa. Il Registro aeronautico italiano passa sotto la vigilanza del Commissariato per l'aviazione civile.

La vigilanza sull'Aero Club d'Italia è esercitata dal Commissario per l'aviazione civile di concerto con il Ministro della difesa.

ART. 5.

Il coordinamento dei trasporti aerei con quelli ferroviari, stradali e marittimi e dello sport aereo viene curato dal Ministro dei trasporti, di concerto, per i singoli settori di competenza, con il Ministro dei lavori pubblici, con il Ministro della marina mercantile e con quello del turismo.

dei mezzi e dei servizi di telecomunicazioni e della circolazione aerea ai fini dell'aviazione civile. La Commissione è nominata con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile ed è composta:

da un presidente, designato dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile;

da due rappresentanti del Ministero della difesa;

da due rappresentanti del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

Per ogni membro effettivo è nominato un supplente.

Le deliberazioni della Commissione sono adottate a maggioranza dei componenti. In caso di parità, prevale il voto del presidente.

Ai lavori della Commissione potranno essere chiamati a partecipare, di volta in volta, con voto consultivo, esperti dei vari rami interessati.

ART. 5.

Alla progettazione, costruzione e ampliamento degli aeroporti civili demaniali provvederà il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, Ispettorato generale dell'aviazione civile.

I progetti di aeroporti, di aerodromi, di eliporti, di campi di volo, di campi di fortuna non appartenenti allo Stato debbono essere approvati dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, Ispettorato generale dell'aviazione civile.

ART. 6.

Per i provvedimenti che abbiano diretti riflessi sulla difesa nazionale, il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile deve prendere accordi con il ministro della difesa. Il registro aeronautico italiano passa sotto la vigilanza del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

La vigilanza sull'Aeroclub d'Italia e sullo sport aereo è esercitata dal commissario per l'aviazione civile di concerto con il Ministro della difesa e per lo sport aereo, con il Ministero del turismo.

ART. 7.

Il coordinamento dei trasporti aerei con quelli ferroviari, stradali e marittimi viene curato dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto, per i singoli settori di competenza, con il Ministro dei lavori pubblici, con il Ministro della marina mercantile.

ART. 6.

Il Commissario per l'aviazione civile è nominato con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con il Ministro dei trasporti, sentito il Consiglio dei ministri, e cessa dall'incarico con la formazione del Governo successivo a quello in carica al momento della sua nomina.

Il Commissario per l'aviazione civile interviene senza voto deliberativo alle riunioni del Consiglio dei ministri quando siano trattate questioni di competenza del Commissariato per l'aviazione civile.

ART. 7.

Il Commissario per l'aviazione civile è assistito da un Consiglio superiore della aviazione civile, avente funzioni consultive.

Il parere di detto Consiglio è obbligatorio su:

a) i diritti di transito e di traffico aereo;

b) le concessioni di esercizio di aerolinee;

c) i programmi ed investimenti a sviluppo poliennale.

ART. 8.

Il Governo della Repubblica è delegato a provvedere, entro il termine di un anno dall'entrata in vigore della presente legge, all'emanazione delle norme relative alla composizione, alla organizzazione e al funzionamento del Consiglio superiore dell'aviazione civile, che non dovrà comprendere più di 15 membri e nel quale dovranno essere rappresentati i Ministeri interessati.

Nella composizione del Consiglio superiore dell'aviazione civile, oltre alla presenza di rappresentanti del Commissariato, dovrà essere assicurata la partecipazione di delegati dei Ministeri dell'interno, del tesoro, della difesa, dei lavori pubblici, dei trasporti, della marina mercantile, della sanità, del turismo e delle partecipazioni statali.

Soppresso.

ART. 8.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile è assistito dal Consiglio Superiore dell'aviazione civile, che è organo consultivo per tutte le questioni concernenti l'aviazione civile e il traffico aereo.

Il parere del Consiglio Superiore della aviazione civile è obbligatorio sulle seguenti materie:

1°) diritti di transito e di traffico;

2°) concessioni di esercizio di aerolinee;

3°) programmi ed investimenti a sviluppo poliennale;

4°) proposte di istituzione di enti aeroportuali.

ART. 9.

Il Consiglio Superiore dell'aviazione civile è composto da un presidente, nominato con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro del trasporti e dell'aviazione civile, da un consigliere di Stato, dal direttore generale dell'Ispettorato dell'aviazione civile, da un sostituto avvocato generale dello Stato, da altri sei membri, designati ciascuno dal Ministero degli esteri, dal Ministero del tesoro, dal Ministero della difesa-aeronautica, dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile (trasporti terrestri), dal Ministero dell'industria e commercio, dal Ministero della marina mercantile e dal Ministero delle partecipazioni statali, nonché da sette esperti.

I membri designati dai Ministeri devono avere una qualifica non inferiore a quella di ispettore generale.

ART. 10.

Il Governo della Repubblica emanerà, entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, le norme relative all'or-

ART. 9

Il Governo della Repubblica è delegato, altresì, a provvedere, entro un anno dalla entrata in vigore della presente legge, alla emanazione delle norme necessarie:

1°) per l'organizzazione ed il funzionamento dei compartimenti di traffico aereo, che non dovranno essere più di tre;

2°) per l'istituzione dei ruoli del personale strettamente indispensabile in relazione alle effettive esigenze dei servizi e comunque per un numero di posti non superiore a 250, nonchè per la prima formazione dei ruoli stessi mediante trasferimenti e concorsi riservati. Per i trasferimenti si osserverà il criterio di trasferire, a domanda, negli istituendi ruoli personale di ruolo del Ministero della difesa, nel limite massimo di quello in servizio all'entrata in vigore della presente legge presso la Direzione generale dell'aviazione civile e del traffico aereo, o di altre Amministrazioni statali nel limite di 1/5 dei posti non coperti da personale di ruolo del Ministero della difesa; i trasferimenti saranno effettuati nella carriera corrispondente e nella qualifica posseduta o, previo concorso interno, nelle qualifiche immediatamente superiori, fermi restando i requisiti di anzianità per l'avanzamento a dette ultime qualifiche prescritti dal testo unico 10 gennaio 1957, n. 3; i ruoli del personale del Ministero della difesa saranno ridotti di tanti posti quanti saranno gli impiegati degli stessi ruoli che saranno trasferiti in quelli del Commissariato. Per i concorsi si osserverà il criterio di prevedere concorsi, per titoli e per esame speciale consistente in un colloquio vertente sui servizi di istituto del Commissariato, a qualifiche anche superiori alle iniziali, riservati al personale militare in ausiliaria e nella riserva e al personale civile dei ruoli aggiunti dell'Aeronautica, in servizio presso il Commissariato, e, per i posti eventualmente ancora disponibili nelle qualifiche iniziali, concorsi per esame riservati agli ufficiali e sottufficiali di complemento e al personale civile non di ruolo dell'Aeronautica, in servizio presso il Commissariato. Al personale militare in ausiliaria e nella riserva sarà riservato il 50 per cento dei posti messi a concorso.

ART. 10.

Il Governo della Repubblica è delegato a provvedere, entro un anno dalla entrata in vigore della presente legge, alla emanazione di norme, aventi valore di legge, per regolare l'organizzazione ed il funzionamento del Consiglio Superiore dell'aviazione civile, alla istituzione dei servizi di cui all'articolo 2, dei compiti e delle attribuzioni di cui all'articolo 1, nonché le norme relative all'organizzazione ed al funzionamento dei compartimenti di traffico aereo di numero non superiore a tre.

ART. 11.

Il Governo della Repubblica è delegato a provvedere, entro un anno dalla entrata in vigore della presente legge, alla emanazione di norme, aventi valore di legge, per regolare:

1°) l'istituzione dei ruoli del personale strettamente indispensabile in relazione alle effettive esigenze dei servizi e comunque per un numero di posti non superiore a 250, nonché per la prima formazione dei ruoli stessi mediante trasferimenti e concorsi riservati. Per i trasferimenti si osserverà il criterio di trasferire, a domanda, negli istituendi ruoli il personale del Ministero della difesa, nel limite massimo di quello in servizio all'entrata in vigore della presente legge presso la Direzione generale dell'aviazione civile e del traffico aereo, o di altre Amministrazioni statali nel limite di un quinto dei posti non coperti da personale di ruolo del Ministero della difesa; i trasferimenti saranno effettuati nella carriera corrispondente e nella qualifica posseduta o, previo concorso interno, nelle qualifiche immediatamente superiori, fermi restando i requisiti di anzianità per l'avanzamento a dette ultime qualifiche prescritti dal testo unico 10 gennaio 1957, n. 3; i ruoli del personale del Ministero della difesa saranno ridotti di tanti posti quanti saranno gli impiegati degli stessi ruoli che saranno trasferiti in quelli dell'Ispettorato Generale dell'aviazione civile. Per i concorsi si osserverà il criterio di prevedere concorsi per titoli e per esame speciale consistente in un colloquio vertente sui servizi di istituto dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile, a qualifiche anche superiori alle iniziali, riservati al personale militare in ausiliaria e nella riserva e al personale civile dei ruoli aggiunti dell'aeronautica, in servizio presso l'Ispettorato generale dell'aviazione civile, e, per i posti eventualmente ancora disponibili nelle qualifiche iniziali, concorsi per esame riservati agli ufficiali e sottufficiali di complemento e al personale civile non di ruolo dell'aeronautica, in servizio presso l'Ispettorato generale dell'aviazione civile. Al personale militare in ausiliaria e nella riserva sarà riser-

tare in ausiliaria e nella riserva sarà riservato un numero di posti non superiore a 2/5 di quelli vacanti dopo i trasferimenti di personale di ruolo del Ministero della difesa e per qualifiche non superiori a quelle corrispondenti al coefficiente di trattamento economico di cui gli aspiranti sono in godimento. Al personale dei ruoli aggiunti sarà riservato un numero di posti non superiore a 2/5 di quelli vacanti dopo i trasferimenti di personale di ruolo del Ministero della difesa e per qualifiche non superiori a consigliere di 1° classe o equiparate, a segretario o equiparate, ad archivista o equiparate e a usciere capo o equiparate, rispettivamente per le carriere direttive, di concetto, esecutive e del personale ausiliario. I concorsi potranno essere banditi solo dopo che siano stati effettuati i trasferimenti;

3°) per il conferimento di specifici incarichi, in numero non superiore a venti unità, con le modalità previste dall'articolo 380 del decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3;

4°) per l'attuazione del secondo comma dell'articolo 11.

Le norme di cui al presente articolo saranno emanate con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri del tesoro e della difesa.

ART. 10.

Fino all'istituzione dei ruoli organici di cui all'articolo 9, possono essere comandati alle dipendenze del Commissariato per l'aviazione civile, ai sensi degli articoli 56 e 57 del decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3, dipendenti civili del Ministero della difesa-aeronautica e di altre Amministrazioni statali; possono essere, altresì, destinati a prestare servizio alle dipendenze del predetto Commissariato ufficiali, sottufficiali e militari di truppa dell'Aeronautica.

vato un numero di posti non superiore a due quinti di quelli vacanti dopo i trasferimenti di personale di ruolo del Ministero della difesa e per qualifiche non superiori a quelle corrispondenti al coefficiente di trattamento economico di cui gli aspiranti sono in godimento. Al personale dei ruoli aggiunti sarà riservato un numero di posti non superiore a due quinti di quelli vacanti dopo i trasferimenti di personale di ruolo del Ministero della difesa e per qualifiche non superiori a consigliere di I classe o equiparate, a segretario o equiparate, ad archivista o equiparate e ad usciere capo o equiparate, rispettivamente per le carriere direttive, di concetto, esecutive e del personale ausiliario. I concorsi potranno essere banditi solo dopo che siano stati effettuati i trasferimenti;

2°) Il conferimento di specifici incarichi, in numero non superiore a 20 unità, con le modalità previste dall'articolo 380 del decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3.

Le norme di cui al presente articolo saranno emanate con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile di concerto con i Ministri del tesoro e della difesa.

ART. 12.

Fino all'istituzione dei ruoli organici di cui all'articolo 11, possono essere comandati alle dipendenze dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile, ai sensi degli articoli 56 e 57 del decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3, dipendenti civili del Ministero della difesa-Aeronautica e di altre Amministrazioni statali; possono essere, altresì, destinati a prestare servizio alle dipendenze del predetto Ispettorato ufficiali, sottufficiali e militari di truppa dell'Aeronautica.

ART. 13.

Il Consiglio di amministrazione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, per l'esercizio delle attribuzioni di cui all'articolo 146 del testo unico 10 gennaio 1957, n. 3, relativamente al personale e agli Uffici dell'ispettorato generale dell'aviazione civile, è composto:

1°) dal direttore generale dell'aviazione civile;

2°) dai capi dei servizi centrali;

ART. 11.

Il Commissariato per l'aviazione civile ha un proprio bilancio, che è presentato all'approvazione del Parlamento ed è inserito nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti.

Gli stanziamenti destinati alle spese sono amministrati, con l'osservanza delle norme sulla contabilità generale dello Stato, dal Commissario per l'aviazione civile al quale, a tali effetti, ed entro i limiti stabiliti con le norme delegate di cui all'articolo 9, sono attribuiti i poteri previsti dall'articolo 49 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440.

I risultati della gestione sono dimostrati, per il rendiconto generale, con allegati distinti da quelli comprensivi della gestione delle spese del Ministero dei trasporti.

Presso il Commissariato per l'aviazione civile è costituito, per i prescritti controlli, un ufficio del Ministero del tesoro, con funzioni di ragioneria centrale.

DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI

ART. 12.

Fino all'approvazione del bilancio di cui all'articolo precedente, alle spese necessarie al funzionamento del Commissariato per la aviazione civile si provvede con gli stanziamenti recati dallo stato di previsione della spesa del Ministero della difesa concernenti i servizi della Direzione generale dell'aviazione civile e del traffico aereo e le spese del personale per la quota parte relativa al personale del Ministero della difesa-aeronautica comandato al Commissariato per l'aviazione civile ai sensi del precedente articolo 10.

Alle nuove spese di carattere generale, valutate in lire 37.300.000, ivi comprese le spese per il personale indicato al numero 3) del precedente articolo 9, si provvede a carico del fondo di riserva per le spese impreviste iscritto nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro.

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

3°) da due rappresentanti del personale scelti dagli altri membri del Consiglio di amministrazione.

DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI

ART. 14.

Alle spese necessarie per il funzionamento dell'Ispettorato dell'aviazione civile si provvede con gli stanziamenti recati dallo stato di previsione della spesa del Ministero della difesa concernenti i servizi della Direzione generale dell'aviazione civile e del traffico aereo e le spese del personale per la quota parte relativa al personale del Ministero della difesa-Aeronautica comandato al Commissariato per l'aviazione civile ai sensi del precedente articolo 12 fin quando detti stanziamenti e dette spese non saranno inseriti nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

Alle nuove spese di carattere generale valutate in lire 37.300.000, ivi comprese le spese per il personale indicato al numero 2°) del precedente articolo 11, si provvede a carico del fondo di riserva per le spese impreviste iscritto nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro.

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

ART. 13.

Per la determinazione dei beni e impianti da destinarsi esclusivamente al traffico aereo civile e dei beni e servizi di impiego promiscuo dell'Aeronautica militare e dell'Aviazione civile, e per la determinazione delle relative modalità per l'uso comune, sarà costituito, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di concerto con i Ministri della difesa e dei trasporti, un Comitato presieduto dal Ministro della difesa, e composto pariteticamente di otto membri — in essi compreso il Presidente — designati rispettivamente dal Ministro della difesa e dal Commissario per l'aviazione civile.

Le modalità per l'uso comune dei beni e servizi di impiego promiscuo saranno approvate con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, in conformità della determinazione del Comitato di cui al precedente primo comma. Al Comitato stesso sarà deferita la definizione di ogni questione relativa all'applicazione del suddetto decreto.

L'assegnazione in uso al Commissariato per l'aviazione civile degli immobili in uso all'Aeronautica militare da destinarsi esclusivamente al traffico aereo civile sarà disposta dal Ministro delle finanze; quella dei beni mobili sarà effettuata a cura del Provveditorato generale dello Stato, se trattisi di beni assegnati in uso all'Aeronautica militare da detto Provveditorato, ovvero a cura del Ministero della difesa, se trattisi di beni da esso Ministero acquisiti a carico del proprio stato di previsione della spesa. Il trasferimento di questi ultimi beni sarà effettuato a titolo gratuito.

ART. 14.

La Direzione generale dell'aviazione civile e traffico aereo del Ministero della difesa è soppressa.

ART. 15.

Per la determinazione dei beni e impianti da destinarsi esclusivamente al traffico aereo civile e dei beni e servizi di impiego promiscuo dell'Aeronautica militare e dell'aviazione civile, e per la determinazione delle relative modalità per l'uso comune, sarà costituito, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri di concerto con i Ministri della difesa e dei trasporti e dell'aviazione civile, un Comitato presieduto dal Ministro della difesa, e composto pariteticamente di otto membri – in essi compreso il presidente – designati rispettivamente dal Ministro della difesa e dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

Le modalità per l'uso comune dei beni e servizi di impiego promiscuo saranno approvate con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, in conformità della determinazione del Comitato di cui al precedente primo comma. Al Comitato stesso sarà deferita la definizione di ogni questione relativa all'applicazione del suddetto decreto.

L'assegnazione in uso al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile degli immobili in uso all'Aeronautica militare da destinarsi esclusivamente al traffico aereo civile sarà disposta dal Ministro delle finanze; quella dei beni mobili sarà effettuata a cura del Provveditorato generale dello Stato, se trattisi di beni assegnati in uso all'Aeronautica militare da detto provveditorato, ovvero a cura del Ministero della difesa, se trattisi di beni da esso Ministero acquisiti a carico del proprio stato di previsione della spesa. Il trasferimento di questi ultimi beni sarà effettuato a titolo gratuito.

ART. 16.

La Direzione generale dell'aviazione civile e traffico aereo del Ministero della difesa è soppressa.

ART. 17.

La presente legge entrerà in vigore dopo 90 giorni dalla sua pubblicazione.