CAMERA DEI DEPUTATI N. 2280

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

LEONI, MICHIELON, MENEGON, GHIROLDI, MAGNABOSCO, ZENONI

Scioglimento dell'Aero Club d'Italia

Presentata il 23 marzo 1995

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Lo scioglimento dell'Aero Club d'Italia si impone essenzialmente poiché questo ente pubblico ha esaurito la propria funzione storica.

Scopo dell'Aero Club d'Italia era quello di propagandare l'aviazione, di formare piloti per esigenze militari, di mantenere in attività i piloti militari in congedo e di incoraggiare il conseguimento di risultati sportivi, principalmente i *record*.

Tutto ciò oggi non ha più ragione d'essere.

Il volo e l'aviazione in genere hanno perso i loro connotati pionieristici e la diffusione dell'aviazione commerciale rende del tutto superfluo un ente pubblico che abbia le funzioni di propagandare il volo.

L'aeronautica militare recluta e forma i propri piloti da sé, né, stante l'avanzata tecnologia e la complessità dei moderni aeromobili militari, è più pensabile di mantenere in allenamento i piloti militari utilizzando dei piccoli monomotori da turismo quali quelli in uso presso gli Aero Club.

Anche per quanto attiene alle finalità sportive, cessata l'epoca dei pur gloriosi *record*, rimane esclusivamente l'esigenza di una regolamentazione delle attività sportive che, al pari di quanto avviene per tutte le altre attività, può ben essere svolta da una federazione sportiva federata al CONI, senza che questa debba essere strutturata con le forme di un ente pubblico.

La struttura verticistica dell'ente e l'organizzazione attraverso un numero limitato di enti federati (gli Aero Club statutariamente sono al massimo uno per provincia) non consente neppure un'efficace organizzazione delle attività sportive: proprio i settori in più forte sviluppo (gli ultraleggeri, i deltaplani, i parapendii), sono osta-

colati di fatto dall'Aero Club d'Italia che non ne agevola la diffusione, limitandone fortemente la rappresentanza in seno all'Aero Club d'Italia medesimo: basti pensare che a fronte di un consiglio federale di 20 membri ve ne è uno soltanto in rappresentanza di chi pratica queste specialità, laddove specialità meno praticate sono rappresentate da numerosi consiglieri.

I costi del mantenimento dell'ente pubblico, d'altra parte, sopportati in buona parte dallo Stato, sono tali da collassare la vita dell'ente, ed infatti l'ente spende per il proprio mantenimento e per le spese di personale tutto il contributo conferito dal Ministero dei trasporti e della navigazione e buona parte, per non dire la quasi totalità, del contributo dato dal CONI per il finanziamento dell'attività sportiva.

La situazione è tale che, non sciogliendo l'ente, presto si presenterà la necessità di stanziare maggiori contributi per il suo mantenimento, non potendosi ammettere che un ente pubblico non abbia la disponibilità di denaro sufficiente a pagare i dipendenti e quanto necessario a garantire la propria esistenza.

Occorre quindi procedere allo scioglimento dell'ente, salvaguardando i dipendenti e l'utenza.

Le funzioni pubbliche esercitate dall'Aero Club d'Italia, e cioè la tenuta del registro degli alianti libratori (non risulta che nel dopoguerra sia mai stato immatricolato un aliante libratore); la sorveglianza sulle manifestazioni aeree, gestite senza mezzo alcuno e quindi in modo assolutamente teorico e precario da parte dell'ente ed alcuni compiti di coordinamento per il rilascio di alcuni *notam*; eccetera, possono essere trasferiti direttamente al Ministero dei trasporti e della navigazione.

Per quanto riguarda la registrazione di alcuni mezzi sportivi (apparecchi per il volo da diporto e sportivo) e per le licenze relative, questi possono essere attribuiti al CONI, facendo obbligo a quest'ultimo di accogliere nella propria organizzazione, al posto del cessato Aero Club d'Italia, una Federazione sport aeronautici.

I dipendenti possono essere riassorbiti negli uffici statali e negli enti pubblici con le modalità di legge.

Quanto al patrimonio, si propone di trasferire l'intera proprietà al CONI, con l'onere per quest'ultimo di costituire la Federazione per gli sport aeronautici.

In particolare dovranno essere trasferiti al CONI l'immobile di proprietà dell'Aero Club d'Italia, attualmente in fase di ristrutturazione ed adibito a sede, nonché gli aeromobili non conferiti in esercenza.

Per quanto riguarda gli aeromobili di proprietà dell'Aero Club d'Italia e conferiti in esercenza agli Aero Club locali, si propone che gli stessi siano dati in proprietà agli Aero Club esercenti, anche perchè tali aeromobili sono stati acquistati con il finanziamento statale destinato a rinnovare la flotta degli Aero Club locali, e quindi destinato in sostanza a questi ultimi.

Si è ritenuto di fissare la data di riferimento del 28 febbraio 1995 onde evitare assegnazioni fittizie nelle more di approvazione del presente progetto di legge.

Si è prevista l'istituzione di un commissario liquidatore, il quale provvederà alla realizzazione pratica di quanto stabilito dalla legge, demandandone al Ministro dei trasporti e della navigazione la designazione.

Si è previsto infine l'obbligo per il CONI di costituire la Federazione sport aeronautici, avente a sua volta l'obbligo, tra gli altri, di tenere il registro degli apparecchi per il volo da diporto e sportivo e di provvedere al rilascio ed al rinnovo delle licenze per la conduzione di tali apparecchi.

Entrambi questi poteri sono conferiti in via provvisoria al presidente del CONI per sopperire alle esigenze contingenti.

Onde evitare il perpetrarsi di una situazione di monopolio sull'attività aeronautica minore da parte degli Aero Club locali si è infine previsto che abbiano la possibilità di iscriversi alla Federazione sport aeronautici sia gli Aero Club locali che tutte le altre società sportive aventi carattere aeronautico, con pari diritti.

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

1. L'Aero Club d'Italia, ente pubblico con sede in Roma, costituito con legge 29 maggio 1954, n. 340, è sciolto.

ART. 2.

1. Le competenze in materia di immatricolazione di apparecchi per il volo da diporto o sportivo e quelle in materia di rilascio e rinnovo delle licenze per il volo da diporto o sportivo sono conferite al Comitato olimpico nazionale italiano (CONI), che le eserciterà attraverso la Federazione italiana degli sport aeronautici di cui all'articolo 6.

2. Fino a quando non sarà operante la Federazione italiana degli sport aeronautici di cui all'articolo 6 le competenze di cui al comma 1 sono esercitate dal presidente del CONI.

3. Le altre funzioni pubbliche già esercitate dal cessato Aero Club d'Italia sono attribuite al Ministero dei trasporti e della navigazione.

ART. 3.

1. I dipendenti del disciolto Aero Club d'Italia sono reimpiegati negli uffici statali o negli enti pubblici con le modalità di cui all'articolo 35 del decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29, e successive modificazioni.

ART. 4.

1. I beni immobili di proprietà del disciolto Aero Club d'Italia sono assegnati in proprietà al CONI.

ART. 5.

1. Gli aeromobili di proprietà del disciolto Aero Club d'Italia assegnati in esercenza agli Aero Club locali divengono di proprietà degli Aero Club che li avevano in esercenza alla data del 28 febbraio 1995.

ART. 6.

1. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione è nominato un commissario liquidatore che provvede:

a) a trasferire le competenze di cui all'articolo 2;

b) ad adempiere alle formalità occorrenti per il reimpiego dei dipendenti;

c) a procedere ai trasferimenti di proprietà di cui agli articoli 4 e 5;

d) a procedere alla vendita di tutti gli aeromobili non assegnati in esercenza alla data del 28 febbraio 1995;

e) a procedere alla vendita di tutti gli altri beni del disciolto Aero Club d'Italia;

f) a trasferire il ricavato delle vendite di cui alle lettere *c)* e *d)* al CONI.

2. Il CONI destina i fondi di cui al comma 1 alla costituzione della Federazione italiana degli sport aeronautici alla quale hanno diritto di aderire paritetica-mente gli Aero Club locali e tutte le altre società sportive che svolgono attività aeronautica, già esistenti alla data di entrata in vigore della presente legge.

ART. 7.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*.

Stampato su carta riciclata ecologica

DDL12-2280
Lire 500