

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

(N. 658-A)

RELAZIONE DELLA I^a COMMISSIONE PERMANENTE

(AFFARI DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO E DELL'INTERNO)

(RELATORE BARACCO)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Presidente del Consiglio dei Ministri

e dal Ministro della Difesa

di concerto col Ministro ad interim del Tesoro

col Ministro dei Trasporti

e col Ministro dei Lavori Pubblici

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 17 LUGLIO 1959

Comunicata alla Presidenza il 7 dicembre 1960

Istituzione del Commissariato per l'aviazione civile

LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ONOREVOLI SENATORI. — È indubbio che il grado di progresso economico di un Paese si misura anche dall'efficienza funzionale dei vari mezzi di trasporto ferroviari, marittimi e stradali di cui è fornito, ed oggi, in particolar modo, dallo sviluppo del mezzo più caratteristico della nostra età, quello dei trasporti via cielo, che, per unanime

convincimento, rappresentano lo strumento più consono alle esigenze dei tempi e che ogni giorno più si incrementano con cadenza di galoppo.

Senza indugiare sui dati statistici che riflettono il progressivo incremento di questo fenomeno, mi sia consentito ricordare i seguenti eloquenti indici di incremento tra il 1950 e il 1959:

SETTORI DI TRAFFICO	1950	1959	Incremento
<i>(in milioni)</i>			
<i>Passeggeri (arrivi e partenze)</i>			
Principali aeroporti d'Europa (1)	5.690	22.800	300 %
Totale aeroporti italiani	550	2.326	323 %
<i>(in milioni)</i>			
<i>Passeggeri-km.</i>			
Totale aerolinee del mondo (2)	28.000	95.000	239 %
Aerolinee italiane	185	1.039	462 %
<i>(in migliaia)</i>			
<i>Rotta del Nord Atlantico (Passeggeri trasportati)</i>			
via aerea	317	1.540	386 %
via marittima	691	880	27 %
<i>(migliaia di unità)</i>			
<i>Turisti stranieri entrati in Italia:</i>			
per via aerea	150	560	273 %
per via marittima	137	241	76 %

(1) Comprendenti l'80 per cento circa del traffico aeroportuale europeo.

(2) URSS e Cina escluse.

E tutto ciò a un solo anno scarso da un parziale inizio dell'era del getto, in un momento in cui negli Stati Uniti si stanno chiedendo le concessioni per attuare voli a domanda sul percorso Stati Uniti-Europa e viceversa alla tariffa di 144.000 lire e l'industria aeronautica di quel grande Paese

dichiara, per bocca dei suoi massimi esponenti, di essere in grado di lanciare sul mercato velivoli da trasporto supersonici capaci di varcare l'oceano Atlantico in poco più di due ore! Una nuova rivoluzione tecnologica, è, quindi, alle porte nel grande mondo del commercio aereo e l'Italia — che, per la sua

posizione geopolitica sulle grandi rotte aeree del mondo, trae diretto vantaggio dall'ingigantirsi di questo fenomeno, come gli stessi indici sopra riportati chiaramente dimostrano — mantiene in questo nuovissimo ramo dell'attività economica del Paese la sua infrastruttura politico-amministrativa dell'anteguerra.

Il presente disegno di legge, che ha per oggetto « l'istituzione del Commissariato per l'aviazione civile », nasce anzitutto da un'esigenza di ordine sistematico, da lungo tempo avvertita nel nostro Paese in materia di funzioni dello Stato nel settore dell'aeronautica civile: quella cioè di conseguire in questo campo specializzazione di compiti e di uomini, unità di indirizzi e di responsabilità.

Un'altra fondamentale esigenza lo consiglia; quella di consentire nei confronti di una determinata Amministrazione dello Stato l'esercizio di una proficua funzione ispettiva e di controllo del Parlamento sull'uso del pubblico denaro ad essa assegnato.

A causa dell'attuale spezzettamento di competenze in questa materia, oggi non è possibile avere la percezione, nè esatta, nè immediata della spesa complessiva sostenuta dallo Stato in questo settore, nè dell'entità di personale e dei mezzi sottratti dai servizi di istituto di altra Amministrazione, prevalentemente di quello dell'Aeronautica militare, per essere impiegati in servizi, che in tutti i Paesi moderni sono invece svolti dall'organo specificatamente preposto a questo ramo di trasporto. La voce corrente è che lo Stato spende poco o nulla per l'aviazione civile. Ma così non è. Trattasi nella specie di somme ingenti, calcolabili nel quinquennio che va dal 1956-57 al 1960-61 in lire 241 miliardi e per l'esercizio testè decorso (1959-60) in 64,5 miliardi, così suddivisi: 6.342 milioni per l'aviazione civile sul bilancio del Ministero della difesa; 9.150 milioni per l'aeroporto intercontinentale di Roma-Fiumicino sul bilancio dei Lavori pubblici; 2.360 milioni per indennità di posta aerea sul bilancio delle Poste e delle telecomunicazioni; 29.000 milioni per investimenti attinenti la Compagnia Alitalia sul bilancio delle Partecipazioni statali; più altri 18 miliardi per spese relative all'assistenza al volo,

ai servizi tecnici e al personale dell'Amministrazione aeronautica impegnati promiscuamente per l'aeronautica militare e per l'aviazione civile.

Le funzioni di un illuminato Governo in materia di aviazione civile, che sono poi state chiaramente definite dalla Convenzione di Chicago (1944), alla quale hanno aderito sino ad oggi 79 Stati, tra cui l'Italia, sono quelle di « predisporre, attuare ed 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 del loro impiego e per l'attività di ricerca nel campo della navigazione aerea civile ».

La specialissima natura e l'evidente modernità di tali compiti spiegano il perchè dell'avvenuta istituzione di organi e di settori specializzati nelle Amministrazioni degli Stati nella quasi totalità dei Paesi firmatari della Convenzione predetta e membri quindi dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile, da essa subito derivata.

Per tutte le suesposte, sommarie considerazioni, si può concludere che il progettato nuovo Commissariato per l'aviazione civile risponde ad ovvie ed inderogabili necessità, e che, se un rimarco si può fare, è appunto quello di esservi arrivati con un più che notevole ritardo rispetto alle trasformazioni già da tempo operate nelle Amministrazioni centrali di altri Paesi.

A questo punto occorre porre in rilievo le ragioni per le quali la soluzione adottata col disegno di legge governativo sia da ritenersi preferibile ad altre già anteriormente proposte, come quella, ad esempio, di istituire un Commissariato presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, o come l'altra, di creare un'Azienda autonoma od un Sottosegretariato o un Commissariato per la aviazione civile presso il Ministero della difesa, o come quella, infine, di addivenire alla creazione di un nuovo Ministero.

La prima soluzione poteva giustificarsi in quanto un maggior prestigio politico si sarebbe raggiunto in ragione della diretta dipendenza di tale organo dalla Presidenza del Consiglio, ma, in realtà, l'inserimento di una

organizzazione di natura squisitamente tecnica ed economica in un ambiente di uffici con funzioni politico-giuridico-amministrative rappresenta certamente una soluzione non pratica, con inconvenienti di evidenza facilmente intuibile, tanto più che alla Presidenza del Consiglio sono affidate già mansioni in numero troppo rilevante, per non dire eccessivo.

La seconda soluzione si palesava praticamente inattuabile, soprattutto alla luce dell'esperienza dei dieci anni trascorsi.

La Direzione generale dell'aviazione civile e traffico aereo in seno al Ministero della difesa-aeronautica ha continuato ad essere un ufficio più che modesto, scarso di personale e di mezzi, dibattentesi in infinite difficoltà, soprattutto per il fatto che lo ordinamento vigente è diluito in tanti altri uffici dello stesso Ministero.

Queste amare constatazioni si leggono nella Relazione al progetto di una Amministrazione speciale per l'aviazione civile predisposto nel febbraio del 1951 dall'allora Direttore generale dell'aviazione civile e Consigliere di Stato Pinna Parpaglia, il quale così scriveva: « In effetti un organismo idoneo e capace a studiare e risolvere i gravi problemi che travagliano il settore dell'aviazione civile manca del tutto. Il dramma che domina nel campo del trasporto aereo civile, la mancanza di una direttiva politica economica ben delineata, l'impossibilità dell'attuazione di un qualsiasi programma razionale dipendono, oltrechè da altre cause, da questa assenza di un organo veramente in grado di dirigere, controllare e coordinare tutte le iniziative e le attività riguardanti l'aviazione commerciale ».

Sarebbe opera facile svolgere tutte le altre considerazioni, che giustificano l'opportunità di addivenire ad una specializzazione di compiti delle due aeronautiche: quella militare e quella civile, soprattutto sulla scorta dei copiosi, interessanti ed esaurienti interventi, che sull'argomento si sono avuti nei due rami del Parlamento, nonchè avendo riguardo agli ordini del giorno che in proposito sono stati approvati dalle due Camere. Per non addentrarci in una trat-

tazione eccessivamente prolissa su un argomento così lungamente e largamente dibattuto, ci limitiamo a ricordare le considerazioni fatte nella sua relazione al bilancio del Ministero dell'aeronautica per l'esercizio 1928-1929 dal senatore Ancona: ... « che l'aviazione civile sia nata presso la militare è giusto: non poteva essere altrimenti. L'aviazione militare, allora la sola che volesse e potesse insegnare, doveva tenerla a balia ed aiutarla nei primi passi. Ma ora che essa deve svilupparsi e diventare forte anche in Italia, com'è all'estero, c'è da chiedersi se sia ancora utile lasciarla in un Ministero militare o se non sia meglio trasferirla nel suo ambiente naturale che è lo ambiente civile. Si tratta di un mezzo di comunicazione che certo si svilupperà meglio vicino agli altri mezzi di comunicazione coi quali deve avere contatti di servizio.

Ma poi è la mentalità dell'aviazione civile che è e deve essere identica alla mentalità del Ministero civile delle comunicazioni, mentre la mentalità di un Ministero militare è e deve essere diversa ».

È giocoforza riconoscere che a distanza di più di 30 anni la parola del senatore Ancona conserva intatta la sua attualità, giacchè il problema di ieri è ancora il problema di oggi, con l'aggravante che il problema di ieri si ripropone oggi con maggiore acutezza, perchè allora l'aviazione civile era una piccola logistica attività dell'aeronautica militare, mentre oggi, per contro, è un'industria di carattere internazionale, che impegna ed impegnerà ogni giorno di più le migliori energie tecniche, economiche e finanziarie degli Stati.

Infine la terza soluzione proposta, quella cioè di addivenire alla creazione di un apposito Ministero dell'Aria, se può riuscire allettante per soddisfare qualche ambizione, porta con sè il grave inconveniente di far sorgere un nuovo complesso burocratico che, come tutti gli altri, avrà tendenza ad espandersi ogni giorno di più, con un aumento di personale e correlativo, oneroso aggravio per il bilancio dello Stato.

A questo punto è doveroso però riconoscere ed affermare che la nuova progettata or-

ganizzazione dell'aviazione nel settore civile, non solo non vuol suonare come una diminuita od anche solo attenuata fiducia nell'aeronautica militare, fiducia che si mantiene ferma ad assoluta, ma che essa è determinata logicamente dal fatto che questa nuova organizzazione, per la sua stessa natura, va assumendo ed assume un'importanza ed una caratteristica sue proprie, che la differenziano da quelle che individuano l'aeronautica militare.

A questa è affidato il più grave ed il più ambito dei compiti, quello cioè della difesa della nostra libertà e della nostra sicurezza, compito tanto alto ed impegnativo, che non deve nè può essere ostacolato da mansioni di carattere industriale e commerciale; all'altra deve essere affidato l'incarico dello esercizio, dello sviluppo, dell'incremento dei trasporti di carattere civile.

Dirò di più: ho la ferma convinzione che l'aeronautica militare, liberata dai compiti che non le sono propri, potrà e saprà mantenere e continuare la superba sua tradizione e rafforzare il prestigio che si è acquistata nel Paese ed all'estero.

Prima di scendere all'esame particolareggiato del disegno di legge in oggetto, reputo mio dovere rivolgere all'aeronautica militare il plauso riconoscente del Senato, non solo per la capacità e la competenza dei suoi Capi e dei suoi gregari, non solo per la sua dedizione al dovere di cui è stata sempre rigida osservante, ma soprattutto per la somma di sacrifici e di eroismi che costituiscono il suo più superbo patrimonio.

Come rileveranno gli onorevoli colleghi, il progetto di legge d'iniziativa del Governo ha formato oggetto, da parte della 1^a Commissione, di modifiche, sia di carattere formale, sia di natura sostanziale.

Perchè si abbia modo di convenientemente valutare la differenza tra i due testi si ritiene opportuno mettere a raffronto l'uno con l'altro al fine di facilitarne lo studio e per preparare la via a quelle altre modifiche ed aggiunte, che il Senato riterrà ancora opportuno apportarvi.

Passiamo ora all'esame dei singoli articoli.

L'articolo 1, che appariva soverchiamente pesante e complesso nella sua stesura, è stato snellito, precisandosi con esso in modo chiaro che l'istituendo Commissariato per l'aviazione civile deve assumere tutti i compiti e le attribuzioni in atto spettanti al Ministero della difesa-aeronautica in materia di aviazione civile, ivi comprese tutte le competenze già attribuite dal Codice della navigazione al Ministero dell'aeronautica.

Si ritiene che in questa maniera il nuovo Commissariato nasca con quella competenza piena, che era stata considerata da tutti i tecnici e i politici come uno dei canoni fondamentali, ai quali la nuova legge avrebbe dovuto corrispondere.

Si stabilisce poi come il nuovo Commissariato debba essere articolato in una Direzione generale ed in compartimenti di traffico aereo che, al successivo articolo 9, sono fissati in numero di tre.

Per quanto riguarda i servizi di assistenza al volo si è ritenuto opportuno che essi debbano essere forniti dall'Ispettorato delle telecomunicazioni e dell'assistenza al volo del Ministero della difesa-aeronautica, ribadendo come implicitamente fermo il concetto della competenza del nuovo Commissariato anche su questo settore, pur arrivando alla conclusione pratica che tali servizi verrebbero affidati all'I.T.A.V.

L'articolo 2 prevede una Commissione tecnica per la circolazione aerea civile con lo scopo di coordinare le attività aeree civili con quelle militari, nell'ambito dello spazio aereo nazionale.

Questa Commissione, che trova analogia in organismi perfettamente funzionanti all'estero e che è presieduta da un civile, è composta in modo tale che hanno in essa parte larghissima i rappresentanti del Ministero militare e riafferma la priorità che deve essere data alla sicurezza del traffico aereo civile, eliminando i gravi inconvenienti ben noti e che solo in tale modo possono essere eliminati.

Con l'articolo 3 si istituisce un Demanio aeronautico civile al quale verrebbero tra-

LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

sferiti gli aeroporti, gli aerodromi, gli eliporti, i campi di volo, i campi di fortuna demaniali e civili e qualsiasi altro bene demaniale destinato ai servizi dell'aviazione civile.

È intuitivo che non sarebbe opportuno aggregare gli aeroporti civili al Demanio militare, dovendo essi rispondere a criteri di funzionalità assolutamente diversi da quelli richiesti dall'aeronautica militare.

Allo stesso articolo 3 si prevede che alla costruzione ed all'ampliamento (ma non alla manutenzione) degli aeroporti civili demaniali provvede il Ministero dei lavori pubblici, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, ma su progettazione del Commissariato per l'aviazione civile, del quale si riafferma anche in questo settore la competenza, andando così incontro alle fondate osservazioni avanzate dalla 5ª Commissione.

All'articolo 4 si stabilisce che, per i provvedimenti che abbiano riflessi diretti od indiretti sulla difesa del Paese, il Commissariato per l'aviazione civile deve prendere accordi con il Ministero della difesa.

La formula appare più razionale e non così vasta e non così insufficientemente chiara come quella prevista dal testo del disegno di legge governativo.

Per quanto riguarda infine la vigilanza sull'Aero Club d'Italia si è dell'opinione che essa spetti al Commissariato per l'aviazione civile, in quanto l'Aero Club d'Italia è una libera federazione di associazioni civili indipendenti, che operano esclusivamente nel settore dell'aviazione civile.

All'articolo 5 viene precisato il coordinamento dei trasporti aerei con quelli ferroviari, stradali, marittimi e si ravvisa l'opportunità che accordi siano anche presi col Ministero del turismo, per ovvie ed intuitive ragioni, affidando però l'esecuzione al Ministero dei trasporti.

L'articolo 6, nella formulazione proposta dalla Commissione, corrisponde all'articolo 2 del testo governativo.

L'articolo 7 del testo proposto corrisponde all'articolo 3 del testo governativo con l'aggiunta di un comma col quale si stabilisce che il parere del Consiglio superiore dell'aviazione civile è obbligatorio: a) sulle concessioni di esercizio di aerolinee; b) sulle concessioni di diritto di traffico aereo regolare; c) su programmi e investimenti a sviluppo poliennale.

L'articolo 8 attribuisce delega al Governo per l'emanazione delle norme relative alla composizione, alla organizzazione ed al funzionamento del Consiglio superiore dell'aviazione civile.

L'articolo 9 concede al Governo delega per l'emanazione delle norme necessarie riguardanti l'organizzazione e il funzionamento dei compartimenti di traffico aereo e per l'istituzione dei ruoli del personale, fissando specificatamente i criteri da adottarsi nella formazione dei ruoli e dei trasferimenti del personale dal Ministero della difesa a quelli del nuovo Commissariato. Fissa pure il termine entro il quale si dovrà procedere alla emanazione delle norme necessarie.

Si è rilevato come il testo governativo fosse eccessivamente incline a trovare una sistemazione del personale dell'aviazione militare, senza troppo preoccuparsi della reale capacità tecnica di esso. È evidente che solo con una estrema specializzazione del personale, dotato di requisiti tecnici e di idonei titoli di studio, sarà possibile costituire un nucleo di funzionari e giungere così ad una efficienza consentanea all'importanza del nuovissimo mezzo di trasporto.

Modificazioni di lieve entità, rispetto al testo governativo, recano gli articoli 10 e 11.

Seguono poi le norme transitorie e finali, che non meritano illustrazione.

Concludendo: riconosciuta la necessità assoluta ed inderogabile di provvedere ad una efficiente organizzazione dell'aviazione civile, creando all'uopo un organismo autonomo con chiara specificazione dei suoi compiti, dei mezzi e del personale, che debbono essere adeguati all'importanza sempre maggiore che tale mezzo di trasporto sta rag-

LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

giungendo; ravvisata l'opportunità che tale organo sia affidato al Ministero dei trasporti per l'evidente interdipendenza che deve correre tra le Organizzazioni nazionali ed internazionali del traffico e per i riflessi che lo svolgersi degli scambi aeronautici internazionali può avere sulla politica italiana dei trasporti, il vostro relatore,

a nome della 1^a Commissione, propone l'approvazione del disegno di legge in oggetto con le modifiche e le aggiunte più sopra indicate e con quelle che il Senato riterrà opportuno apportarvi per un suo migliore perfezionamento.

BARACCO, *relatore*.

Allegato

PARERE DELLA COMMISSIONE DIFESA sul disegno di legge: «Istituzione del Commissariato per l'aviazione civile» (658).

Roma, 18 febbraio 1960

La Commissione della difesa esprime parere favorevole per la parte di sua competenza.

CERICA, estensore.

PARERE DELLA COMMISSIONE FINANZE E TESORO sul disegno di legge: «Istituzione del Commissariato per l'aviazione civile» (658).

Roma, 6 ottobre 1959

Alcuni membri della Commissione finanze e tesoro hanno rilevato che sarebbe stato più opportuno stabilire all'articolo 6 che il bilancio del Commissariato fosse inserito nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti anzichè allegarlo ad esso; l'allegato si giustifica per gli Enti aventi autonomia (azienda monopoli, fondo Guardie di finanza, fondo culto, eccetera). Ma non vi è alcuna ragione che la spesa

di un organo diretto dello Stato debba essere contenuta in allegato con relativa gestione a parte di residui attivi e passivi e con tutte le conseguenze derivanti da una gestione autonoma.

La norma del terzo comma dell'articolo 1 lascia qualche perplessità in quanto è da ritenere che per la costruzione, manutenzione ed ampliamento degli aeroporti civili debba provvedere il Ministero dei lavori pubblici su richiesta, e non d'intesa, del Commissariato. Non si concepisce infatti la responsabilità sul funzionamento degli Aeroporti da parte del Commissariato se questi non ha la possibilità di pretendere i lavori necessari senza attendere la deliberazione del Genio civile e del Ministero dei lavori pubblici. Pertanto o si sopprime la norma con l'intesa che valgano i principi generali della legge sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato oppure si debbono accentuare in materia i poteri del Commissariato per la aviazione civile. Altre considerazioni potrebbero segnalarsi alla Commissione di merito sul quarto comma dell'articolo 1 circa la insufficienza dell'indicazione dei limiti del coordinamento da effettuare da parte del Ministero dei trasporti.

F.to TRABUCCHI

N. B. — La Commissione 7^a non ha fatto pervenire il parere richiesto.

DISEGNO DI LEGGE

TESTO DEL GOVERNO

Art. 1.

È istituito, presso il Ministero dei trasporti, il Commissariato per l'aviazione civile.

Il Commissariato per l'aviazione civile è costituito da una Direzione generale e assume tutti i compiti e le attribuzioni in atto spettanti al Ministero della difesa in materia di aviazione civile, con esclusione dei servizi e delle attività attualmente svolti dall'Ispettorato delle telecomunicazioni e dell'assistenza al volo.

Alla costruzione, alla manutenzione e all'ampliamento degli aeroporti civili provvede il Ministero dei lavori pubblici, d'intesa con il Commissariato per l'aviazione civile. Sui relativi progetti è sentito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Il Ministro dei trasporti cura il coordinamento dei trasporti aerei con gli altri sistemi di trasporto, di concerto con il Ministro dei lavori pubblici per quanto riguarda i trasporti stradali e con il Ministro della marina mercantile per quanto riguarda i servizi marittimi.

Per i provvedimenti che, comunque, abbiano riflessi sulla difesa del Paese e per quelli che possano interessare l'attività dell'Aeronautica militare, il Commissariato per l'aviazione civile deve prendere accordi preventivi con il Ministero 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.

DISEGNO DI LEGGE

TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

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, nonché 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 dello spazio aereo nazionale; di esprimere parere in merito all'organizzazione e all'impiego in detto 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;

(Segue: *Testo del Governo*).

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*).

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 approntati 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.

(Segue: *Testo del Governo*).

Art. 2.

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. 3.

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

Art. 4.

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 ed al funzionamento del Consiglio superiore dell'aviazione civile, che non dovrà comprendere più di quindici membri e nel quale dovranno essere rappresentati il Ministero della difesa e gli altri Ministeri interessati. Fermo il suddetto numero massimo di membri, del Consiglio dovranno far parte esperti nel campo tecnico, giuridico ed economico.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*).

Art. 6.

Identico.

Art. 7.

Identico.

Il parere di detto Consiglio è obbligatorio su:

- a) concessioni di esercizio di aerolinee;
- b) concessioni di diritto di traffico aereo regolare;
- c) programmi e 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 e del turismo.

(Segue: *Testo del Governo*).

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

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*).

Art. 9.

Identico.

1) *identico;*

2) *identico;*

(Segue: *Testo del Governo*).

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 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^a 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 6.

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. 5.

Fino all'istituzione dei ruoli organici di cui al precedente articolo 4, 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 sta-

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*).

3) *identico*;

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

Identico.

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, al-

(Segue: *Testo del Governo*).

tali; possono essere, altresì, destinati a prestare servizio alle dipendenze del predetto Commissariato ufficiali, sottufficiali e militari di truppa dell'Aeronautica.

Art. 6.

Il Commissariato per l'aviazione civile ha un proprio bilancio, che è presentato alla approvazione del Parlamento in appendice allo 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 4, 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. 7.

Fino all'approvazione del bilancio di cui all'articolo precedente, alle spese necessarie al funzionamento del Commissariato per l'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 5.

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*).

trèsì, destinati a prestare servizio alle dipendenze del predetto Commissariato ufficiali, sottufficiali e militari di truppa dell'Aeronautica.

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.

Identico.

Identico.

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.

(Segue: *Testo del Governo*).

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 4, 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. 8.

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 della aviazione civile, e per la determinazione delle relative modalità per l'uso comune, sarà costituito, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, un Comitato pariteticamente composto di non meno di sei e non più di dieci membri designati rispettivamente dal Ministro della difesa e dal Commissario per l'aviazione civile. Il Comitato sarà presieduto dal Ministro della difesa.

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.

Il trasferimento in uso al Commissariato per l'aviazione civile degli immobili in uso all'Aeronautica militare da destinarsi esclusivamente al traffico aereo civile sarà disposto dal Ministero delle Finanze; quello dei beni mobili sarà effettuato a cura del Provveditorato generale dello Stato, se trattasi di beni assegnati in uso all'Aeronautica militare da detto Provveditorato, ovvero a cura del Ministero della difesa, se trattasi di beni da esso Ministero acquisiti a carico del proprio

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*).

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.

Identico.

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.

Identico.

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 trattasi di beni assegnati in uso all'Aeronautica militare da detto Provveditorato, ovvero a cura del Ministero della difesa, se trattasi di beni da esso Ministero acquisiti a carico del pro-

LEGISLATURA III - 1958-60 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

(Segue: *Testo del Governo*).

stato di previsione della spesa. Il trasferimento di questi ultimi beni sarà effettuato a titolo gratuito.

Art. 9.

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

(Segue: *Testo proposto dalla Commissione*).

prio stato di previsione della spesa. Il trasferimento di questi ultimi beni sarà effettuato a titolo gratuito.

Art. 14.

Identico.