

SENATO DELLA REPUBBLICA

III LEGISLATURA

(N. 658-C)

RELAZIONE DELLA I^a COMMISSIONE PERMANENTE

(AFFARI DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO E DELL'INTERNO)

(RELATORE BARACCO)

SUL

DISEGNO DI LEGGE

*approvato dal Senato della Repubblica nella seduta del 15 dicembre 1960
modificato dalla Camera dei deputati nella seduta del 21 novembre 1962
(V. Stampato n. 2687)*

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

*Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza
il 23 novembre 1962*

Comunicata alla Presidenza il 21 gennaio 1963

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

ONOREVOLI SENATORI. — Come gli onorevole colleghi riconderanno, nella seduta del 15 dicembre 1960, il Senato ha approvato il disegno di legge n. 658 avente per oggetto: « Istituzione del Commissariato per l'aviazione civile » che, trasmesso all'altro ramo del Parlamento, è stato modificato ed approvato, nella seduta del 21 novembre 1962, dopo diligente ed approfondito studio della Commissione e dell'Aula.

Prima d'iniziare l'esame del nuovo disegno di legge approvato dall'altro ramo del Parlamento con sostanziali modifiche, è opportuno premettere qualche considerazione d'ordine generale.

L'onorevole Piccoli, nella sua elaborata ed approfondita relazione alla Camera, ricorda che nel febbraio 1951, il Consigliere di Stato, Generale di squadra aerea e direttore generale dell'aviazione civile, Pietro Pinna Pampaglia, precisava che l'ordinamento amministrativo vigente in Italia concernente l'aviazione civile, era rappresentato « da 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 della aviazione civile che, secondo il vigente ordinamento, è diluita in tanti altri Uffici del Ministero ».

Tale quadro, riflettente una situazione di fatto, che i competenti definivano fin d'allora senza uscita e che ogni giorno di più si veniva aggravando, in contrasto con la spinta ascensionale registrata dal traffico aereo commerciale in Italia e nel mondo, si è protratto fino ai nostri giorni. Il problema per intanto veniva dibattuto dalla stampa tecnica in congressi, in riunioni, nei due rami del Parlamento, con interrogazioni, interpellanze ed ordini del giorno. Il punto centrale di divergenza rifletteva la opportunità di continuare nello stato attuale, o di addivenire alla creazione di un nuovo ente, in guisa da creare una specializzazione di compiti delle due aviazioni, quella militare e quella civile. Per la verità, il problema non era nuovo, quando si ricordi

che il senatore Ancona, nella sua relazione al bilancio del 1928-29, scriveva: « che la 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 essa deve svilupparsi e diventare forte in Italia come 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 l'ambiente civile.

Si tratta d'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 deve essere identica alla mentalità del Ministero civile delle comunicazioni, mentre la mentalità d'un Ministero militare è e deve essere diversa ».

È giocoforza riconoscere che a distanza di più di trent'anni la parola del senatore Ancona conserva intatta la sua attualità, giacchè, come si vede, il problema di ieri è ancora il problema di oggi, con l'aggravante che il problema di ieri si ripropone oggi con acutezza maggiore, perchè, allora, la 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 migliaia di energie tecniche, economiche e finanziarie dell'Italia, e ciò sia sotto il riflesso economico, sia sotto l'aspetto non meno importante del prestigio nazionale, così come acutamente osserva l'onorevole Veronesi nel suo brillante ed esauriente intervento alla Camera. Il problema, ripeto, non è nuovo: basti ricordare che già nel luglio del 1947 l'onorevole Alcide De Gasperi, di compianta memoria, in una lettera scritta in veste di Presidente del Consiglio dei ministri, in risposta a sollecitazioni rivolte dai Ministeri dei trasporti e della marina mercantile, scriveva: « Non sembra che per l'Italia ricorrano ragioni particolari, ma anzi considerazioni d'indole generale consiglierebbero di separare le sorti dell'aviazione civile da quelle dell'aviazione militare, affrontando il relativo problema sin dall'inizio della fase ricostruttiva ».

Il problema è poi stato dibattuto al Senato con gli interventi di oltre cinquanta senatori, concordemente concludenti per il distacco dell'aviazione civile da quella militare e per l'istituzione di un Ente autonomo con fisionomia e competenze proprie. Il Senato poi, in data 14 giugno 1950, approvava un ordine del giorno proposto dal senatore Caron, con cui il Senato impegnava il Governo a presentare una legge organica per lo sviluppo dell'aviazione mercantile italiana, nella quale fosse contemplata la creazione di un organo ministeriale indipendente ed autonomo.

Altri quattro voti espressi in Senato in epoche varie sono stati accettati dal Governo come raccomandazione.

Parallelamente, alla Camera dei deputati, si ebbero interventi, di vario genere, da parte di tutti i settori, in favore del riordinamento dell'aviazione civile, in numero di 87; vennero espressi dodici ordini del giorno accettati dal Governo come raccomandazione e quattro ordini del giorno accettati dai vari Ministri della difesa, onorevoli Taviani, Segni ed Andreotti, ed approvati dall'altro ramo del Parlamento.

Furono, è vero, approntati in proposito sette disegni di legge, che però non giunsero al Consiglio dei ministri, finchè fu presentato, il 17 luglio 1959, al Senato, il disegno di legge d'iniziativa del Presidente del Consiglio dei ministri e del Ministro della difesa, di concerto col Ministro *ad interim* del tesoro, col Ministro dei trasporti e col Ministro dei lavori pubblici, disegno che, come più sopra si è riferito, fu approvato nella seduta del 15 dicembre 1960.

In sintesi, le considerazioni che hanno portato all'approvazione di tale disegno di legge e che io ho già avuto l'onore di svolgere nella mia precedente relazione, si possono così riassumere: a) la istituzione del Commissariato dell'aviazione civile trova la sua giustificazione in un'esigenza di ordine sistematico, quella cioè di conseguire in questo campo specializzazione di compiti e di uomini, unità d'indirizzi e di responsabilità; b) essa risponde inoltre all'esigenza di consentire, nei confronti di una determinata amministrazione dello Stato, l'eser-

cizio di una proficua funzione ispettiva e di controllo da parte del Parlamento sull'uso del pubblico denaro.

Si tratta nella specie di somme ingenti, calcolabili, nel quinquennio che va dal 1956-1957 al 1960-61, in lire 241 miliardi che, a causa dell'attuale spezzettamento di competenze in materia, non è possibile precisare per quanto concerne la parte spesa dall'Amministrazione dell'Aeronautica militare nei confronti della parte impiegata invece a beneficio di quella civile. Ma a queste considerazioni, direi d'ordine tecnico-strutturale, si aggiungono rilievi di carattere sostanziale. 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 acquisita attraverso carriere organicamente seguite dai gradi iniziali ai più alti, se può trovare una giustificazione nel fatto che un Ministero militare non dispone che di tecnici militari, ha determinato lo inconveniente di non aver permesso fino ad oggi la creazione di ruoli tecnici per l'aviazione civile. Di fatto, essendo i frequenti avvicendamenti una norma corrente dello ordinamento degli enti militari, è avvenuto che, allorchè 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 del servizio. Un tale inconveniente si è verificato soprattutto nelle carriere direttive, con le conseguenze che tutti possono immaginare, di cui la più rilevante è quella che non esistono veri quadri tecnici dell'aviazione civile, nè fra il personale civile — fatta eccezione dei direttori civili d'aeroporto — nè fra il personale militare. Altra grave lacuna derivata dalla natura militare dell'organo presso cui l'Amministrazione della aviazione civile è rimasta in Italia è che non è stato dato finora il dovuto rilievo a tutti quei servizi attinenti ai problemi di natura economica, statistica e giuridica che dovrebbero costituire una branca cospicua di un'Amministrazione la quale, accanto ai compiti di natura tecnica inerenti alla navi-

gazione aerea, deve anche ispirare, controllare e potenziare tutto il settore del traffico aereo nazionale, di pari passo col parallelo progresso del traffico aereo mondiale.

Nel frattempo, l'incremento assunto dall'aviazione civile, specie in campi particolari, ha assunto una cadenza di galoppo, tale da superare tutte le più ottimistiche previsioni. L'onorevole Veronesi, nell'intervento più sopra accennato, ha molto opportunamente richiamato l'attenzione della Camera sulle dimensioni che, sotto il riflesso economico, sta assumendo nel campo nazionale ed internazionale l'aviazione civile. Annotata tra l'altro: « dai pochi aviogetti in servizio nei 90 Stati aderenti all'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale, nel primo anno di questo triennio, si è arrivati ai 609 di oggi, che rappresentano numericamente il 12 per cento della flotta civile mondiale, ma ne rappresentano il 45 per cento della capacità di carico: cioè quasi metà della capacità di carico è passata agli aviogetti, il che vuol dire una profondissima trasformazione della consistenza della flotta con un investimento di capitali notevolissimo ».

Tre quarti dei passeggeri del nord Atlantico vanno in aereo, la capacità di trasporto aereo dei Paesi dell'O.A.C.I. (Organizzazione aeronautica civile internazionale) nei tre anni di cui sopra è aumentata del 35,3 per cento e contemporaneamente si è passati da 65 miliardi di saldo attivo nei bilanci delle rispettive Compagnie aeree a 100 miliardi di passivo in lire italiane.

È questo un aspetto che va considerato, perchè è insolito constatare uno sviluppo prorompente, quale quello dell'aviazione civile, in una branca economica, accompagnato da risultati economicamente negativi.

Di questi 100 miliardi di *deficit* i tre quarti sono da attribuire alle Compagnie aeree europee (fanno eccezione l'Iberia, la Swissair, la Aer Lingus e la nostra Alitalia), un quarto alle linee americane, che rappresentano per loro conto più del 50 per cento della capacità di trasporto.

Tuttavia è evidente, come sottolinea l'onorevole Veronesi che, nonostante questi risultati economici negativi, le ragioni di prestigio prevalgono per ora sull'economia.

Nessuno Stato pensa a smobilitare la propria aviazione, tutti insistono nelle gare ed in Europa si cerca di unirsi per salvare insieme prestigio ed economia. Anche in Italia l'aviazione civile è andata assumendo questi caratteri: l'Alitalia ha conosciuto uno sviluppo straordinario, accompagnato da buoni risultati di esercizio.

La nostra bandiera arriva in 43 Stati, con una rete di 150 mila chilometri di rotte non duplicate.

Fra le Compagnie aeree l'Alitalia, nel triennio, è passata dal 20° al 15° posto, con un incremento del 97 per cento della capacità offerta e di un incremento dell'84 per cento del traffico vendite: il prodotto lordo del 1961 è stato di 63 miliardi di lire, ed è stato opera di circa 7 mila dipendenti.

Nella relazione del Governatore della Banca d'Italia si trova questa significativa stima della bilancia dei trasporti: il saldo dei trasporti marittimi è stato nel 1960 di 23 milioni di dollari in senso negativo e nel 1961 di 20,9 nello stesso senso. La spesa cioè ha superato gli incassi.

Quello dei trasporti terrestri è stato nel 1960 di 119,8 milioni di dollari in senso negativo e di 147,1 nello stesso senso nel 1961. I traffici aerei, per contro, hanno chiuso con 38,3 milioni di dollari all'attivo, nel 1960, e con 43,7 milioni di dollari, sempre all'attivo, nel 1961. Si tratta, come si vede, di una realtà economica in rapidissima crescita. Di essa tutti i maggiori Stati si interessano facendo anche sacrifici perchè sanno che questi sono gli anni nei quali ha luogo l'accaparramento delle grandi rotte mondiali del traffico aereo: accaparrarsi tali rotte significa avere un vantaggio di prestigio indubbio, ma significa anche, alla lunga, raggiungere un vantaggio economico di notevole entità.

Concludendo, si può, con sicura e ragionata convinzione, riconoscere la necessità urgente ed inderogabile di una riforma del sistema attuale, creando un Ente autonomo che abbia la possibilità di adeguare la sua efficienza strutturale alle esigenze dell'incremento del settore aereo civile.

Riconosciuta l'opportunità di creare un tale ente, distaccandolo dal Ministero della di-

fesa, sorge il quesito: qual'è lo strumento che si ritiene più idoneo a raggiungere le finalità auspiccate?

È risaputo che cinque soluzioni si sono in proposito prospettate:

- 1) la nomina di un Commissario presso la Presidenza del Consiglio dei ministri;
- 2) la creazione di un'Azienda autonoma, con un Sottosegretariato;
- 3) l'istituzione di un Commissariato per l'aviazione civile presso il Ministero della difesa;
- 4) la creazione di un Ministero dell'aeronautica;
- 5) la creazione di un Commissariato per l'aviazione civile presso il Ministero dei trasporti.

Nella mia precedente relazione al disegno di legge approvato dal Senato, indicavo le ragioni per cui la 1^a Commissione non aveva ritenuto di accogliere la prima soluzione la quale, se poteva avere una giustificazione per un maggior prestigio politico, che si sarebbe raggiunto in ragione della diretta dipendenza di tale organo dalla Presidenza del Consiglio, non giustificava in realtà l'inserimento di un'organizzazione di natura squisitamente tecnica ed economica in un ambiente di uffici con funzioni politico-giuridico-amministrative; tale soluzione non si appalesava pratica, presentando inconvenienti di evidenza facilmente intuibile, tanto più che alla Presidenza del Consiglio sono affidate mansioni già in un numero troppo rilevante per non dire eccessivo.

Circa la proposta di creare un'Azienda autonoma con un Sottosegretariato, la 1^a Commissione opportunamente eccepiva che la figura del Sottosegretario non ha assunto una posizione chiara e giuridicamente specifica, tanto più che nella Costituzione non vi è cenno nè dell'esistenza nè delle mansioni di una tale funzione, la quale dovrebbe, per converso, essere possibilmente, ed al più presto, opportunamente regolamentata.

Il Senato ha accolto l'avviso della Commissione. Circa la terza proposta, concernente l'istituzione di un Commissariato per l'aviazione civile presso il Ministero della

difesa, la 1^a Commissione osservava che tale proposta si palesava praticamente inattuabile, soprattutto alla luce dell'esperienza dei dieci anni all'epoca trascorsi.

Al riguardo la mia relazione richiamava l'attenzione dei colleghi sul giudizio all'uopo espresso dal Direttore generale dell'aviazione civile, Consigliere di Stato, oltrechè generale di Squadra aerea, Pinna Parpaglia, il quale al riguardo così si esprimeva: « In effetto un meccanismo idoneo e capace di 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, è la mancanza di una direttiva economica ben delineata; l'impossibilità dell'attuazione di un qualsiasi programma razionale dipende, oltre che 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: nè si può dimenticare che ormai dalla quasi totalità dei tecnici competenti e soprattutto dalla volontà espressa dai due rami del Parlamento si è giunti alla conclusione sulla necessità urgente ed inderogabile di addivenire ad una specializzazione di compiti delle due aeronautiche, quella militare da affidarsi al Ministero della difesa e quella civile da assegnare al Ministero dei trasporti ».

Sono due campi, lo si ripete, di natura fondamentalmente diversa.

All'aeronautica militare è affidato il grave e il più ambito dei compiti, quello di contribuire alla difesa della nostra indipendenza e della nostra sicurezza, compito che non può e non deve essere ostacolato da altre soluzioni di carattere spiccatamente industriale e commerciale.

All'altra deve essere affidato l'incarico dell'esercizio e dello sviluppo dell'incremento dei trasporti di carattere civile, che debbono ispirarsi a criteri prettamente tecnici ed economici.

A questo punto occorre precisare che non si vuole assolutamente affermare una diminuita od anche solo attenuata fiducia nella aeronautica militare, la quale ha tutto il diritto alla nostra ammirazione non solo per

lo spirito di zelo, di dedizione e sacrificio al proprio dovere, nei capi come nei gregari, ma soprattutto perchè ha al suo attivo un patrimonio di eroismi e di sacrifici che hanno diritto al nostro più vivo riconoscimento.

In merito poi all'auspicata creazione di un Ministero speciale il Senato ha, con alto senso di saggezza, seguito dal consenso dell'altro ramo del Parlamento, deciso che allo stato delle cose non è opportuno aumentare il numero dei Ministeri che, come l'esperienza insegna, tendono sempre a sorgere e a proliferare con crescendo rossiniano.

Quando l'esperienza renderà opportuna la creazione di un Ministero *ad hoc*, del resto auspicato da molti, provvederà il Parlamento, soprattutto sulla scorta dell'esperienza del nuovo ente costituendo.

Circa la quinta soluzione prospettata, il Senato ha dato la sua approvazione al disegno di legge che, presentato dal Presidente del Consiglio dei ministri e del Ministro della difesa, aveva ottenuto l'approvazione del Ministro *ad interim* del Ministero del tesoro, del Ministro dei trasporti e del Ministro dei lavori pubblici. Concerto che come è noto non è mai di facile attuazione.

È opportuno ricordare però, non per un senso di esterofilia, ma per l'opportunità intuitiva di approfittare dell'esperienza degli altri Stati, che la direttiva da noi seguita è quella che ha la maggiore attuazione. Infatti, se tre grandi Paesi hanno prescelto una organizzazione autonoma, sedici invece hanno inserito l'aviazione civile nel Ministero dei trasporti. Non neghiamo che anche a questa scelta si sono mosse delle critiche: si ritiene cioè da taluni che in tal modo si viene a porre l'aviazione civile in mano ai ferrovieri, per cui si profila il pericolo di una mortificazione di un'aviazione civile nei riguardi dei trasporti per ferrovia. È questa una critica a modesto avviso del relatore infondata; faccio mie, in proposito, le argomentazioni all'uopo svolte dall'onorevole Veronesi alla Camera. Occorre in merito osservare che il Ministro dei trasporti è tenuto a rispondere innanzi al Parlamento di ambedue le branche e che non potrà esimersi dal controllo parlamentare, oltre che da quello dell'opinione pubblica.

Si è anche profilata l'eccezione che si riferisce alla sorte del personale; si è asserito che nel passaggio dall'uno all'altro Ministero gli elementi specializzati corrono il rischio di restare fuori.

Anche questo rilievo appare non giustificato, perchè è pacifico che, con l'espansione del settore aereo civile, necessariamente si dovrà fare maggior ricorso al personale specializzato, per cui il pericolo paventato non ragion d'essere.

Concludendo, sulla scorta delle considerazioni più sopra svolte, si può concludere che la permanenza dell'aviazione civile presso la aeronautica militare non trovi ormai più giustificazione, nè in esigenze di organi militari, nè in ragioni di organizzazione dei servizi amministrativi dello Stato.

E possiamo sommariamente alla disamina delle modifiche apportate dall'altro ramo del Parlamento al disegno di legge già approvato da quest'Assemblea.

* * *

Il nuovo disegno di legge trasforma notevolmente l'impostazione originaria del primitivo disegno. In questo veniva istituito presso il Ministero dei trasporti un Commissariato per l'aviazione civile. Per contro, col nuovo disegno sottoposto al vostro esame, si addivene all'istituzione d'un Ispettorato generale per l'aviazione civile presso il Ministero dei trasporti. Di qui la ragione della modifica del titolo del provvedimento. Secondo il primitivo disegno questo s'intitolava: « Istituzione del Commissariato per l'aviazione civile ». Col nuovo disegno di legge il titolo viene modificato come segue: « Modifica della denominazione del Ministero dei trasporti in Ministero dei trasporti e della aviazione civile ed istituzione dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile presso il suddetto Ministero ».

La ragione di tale modificazione è più che legittima.

Invero, la 1^a Commissione della Camera (Affari costituzionali) ha fondatamente osservato che l'istituto del Commissariato non può ritenersi dal punto di vista costituzionale perfettamente corretto. Se questa for-

mula poteva, dal punto di vista pratico, essere considerata come la formula più idonea, si è eccepito che la nostra Costituzione non fa cenno della figura del Commissario. Ci si è quindi domandati: è il Commissario responsabile di fronte al Parlamento? Partecipa o no alla responsabilità collegiale del Governo? Di fronte a tali ovvie considerazioni si è adottata la formula che figura nel testo del disegno di legge in esame, nel senso cioè di istituire un Ispettorato generale dell'aviazione civile presso il Ministero dei trasporti.

La 1^a Commissione della Camera ha prescelto tale soluzione. Di qui le modifiche che l'altro ramo del Parlamento ha apportato al disegno di legge. E di qui la nuova formulazione dell'articolo 1 nel nuovo disegno.

I commi secondo e terzo che formavano oggetto dello stesso articolo, nel testo approvato dal Senato, trovano poi la loro riproduzione agli articoli 9 e 3 del nuovo disegno.

Viene poi soppresso l'articolo 2, con il quale s'istituiva una Commissione tecnica per la circolazione aerea civile, con mansioni che sono state regolamentate all'articolo 6 tramite l'istituzione del Consiglio superiore dell'aviazione civile, da considerarsi organo consultivo per tutte le questioni concernenti l'aviazione civile ed il traffico aereo.

Con il nuovo articolo 2 viene disposta l'istituzione, presso il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, di un Ispettorato generale dell'aviazione civile, fissandone i compiti e le competenze. Così pure si stabilisce che la Ragioneria centrale presso il Ministero dei trasporti assuma la denominazione di Ragioneria centrale presso il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Nell'ambito della predetta Ragioneria tutti i servizi concernenti l'aviazione debbono essere affidati a ripartizioni organiche diverse da quelle che si occupano dei trasporti.

Con il nuovo articolo 3, in conformità a quanto già stabilito nel disegno di legge approvato dal Senato, i servizi di assistenza al volo continuano ad essere forniti, allo Ispettorato generale dell'aviazione civile del Ministero dei trasporti e dell'aviazione ci-

vile, dall'Ispettorato delle telecomunicazioni e dell'assistenza al volo del Ministero della difesa.

Una modifica importante si è apportata con l'articolo 4. Si stabilisce cioè che alla progettazione, costruzione e ampliamento degli aeroporti, eliporti, campi di volo e campi di fortuna civili demaniali, provvede il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - Ispettorato generale dell'aviazione civile. I progetti inerenti agli aeroporti, eliporti, campi di volo, campi di fortuna non appartenenti allo Stato debbono essere approvati dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - Ispettorato generale dell'aviazione civile.

La modifica è di un certo rilievo in quanto, mentre nel disegno di legge approvato dal Senato, la costruzione e l'ampliamento degli aeroporti civili demaniali era affidata al Ministero dei lavori pubblici, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, su progetti del Commissariato dell'aviazione civile, tanto la progettazione quanto la costruzione è ora affidata al Ministero dei trasporti.

La ragione che giustifica la nuova disposizione è da ricercarsi nel fatto che questa specie di competenza a terzerie tra i Lavori pubblici, l'Aviazione civile e il Ministero della difesa ha dato luogo ad inconvenienti. A parte il riflesso che si reputa opportuno eliminare, per quanto possibile, le competenze promiscue tra diverse Amministrazioni che talvolta sfociano in contrasti irriducibili e che in ogni caso sono necessariamente un ostacolo per la più celere attuazione delle opere, non può dimenticarsi che risponde a criteri di opportuna praticità la norma di affidare la costruzione, o meglio l'esecuzione dei progetti, ad un solo ente, e ciò per evidenti ed intuitive ragioni.

Con l'articolo 5 si stabilisce opportunamente che i provvedimenti che abbiano diretti riflessi sulla difesa nazionale debbono essere adottati d'intesa col Ministero della difesa. Si stabilisce inoltre che la vigilanza sull'Aereo Club d'Italia e sullo sport aereo sia esercitata dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto col Ministero della difesa, e, per lo sport aereo, di concerto col Ministero del turismo e dello spettacolo. È ovvio poi

che il Registro aeronautico italiano debba passare sotto la vigilanza del Ministero dei trasporti - Ispettorato generale dell'aviazione civile.

Viene soppresso l'articolo 5 del testo approvato dal Senato, in quanto risulta, dopo le modifiche apportate, perfettamente inutile.

Pienamente giustificata poi è la soppressione delle norme di nomina del Commissario per l'aviazione civile, data la nuova impostazione del disegno di legge.

Con l'articolo 6 del nuovo testo, a modifica di quanto era stabilito nel vecchio articolo 7, si crea il Consiglio superiore dell'aviazione civile, che è organo consultivo per tutte le questioni concernenti l'aviazione civile e il traffico aereo. Vengono poi chiaramente elencate le materie per le quali il parere del predetto Consiglio è obbligatorio.

Il nuovo articolo 7 stabilisce la composizione di tale Consiglio superiore e l'istituzione di una segreteria diretta da un funzionario della carriera direttiva del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

Il nuovo articolo 8 stabilisce che il Presidente e i membri del Consiglio superiore dell'aviazione civile sono nominati con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Opportunamente si stabilisce che non può essere membro del suddetto Consiglio chi sia proprietario, amministratore, rappresentante, o consulente di società o ditte che siano o entrino in rapporto di affari con la Amministrazione dell'aviazione civile.

Infine, a norma di tale articolo, il Consiglio deve riunirsi almeno una volta al mese e si precisa che per la validità delle adunanze del Consiglio superiore dell'aviazione civile occorre la presenza di almeno dodici membri, oltre il Presidente, e per la validità dei pareri, la maggioranza degli intervenuti.

Con l'articolo 9 si concede delega al Governo, per provvedere, entro un anno dalla data di entrata in vigore della legge, alla emanazione di norme vigenti aventi valore di legge, specificando poi in modo chiaro ed esplicito la materia per cui la delega stessa viene concessa. Analoga delega è concessa all'articolo 10 per regolare la materia rifletten-

te i ruoli organici, e la prima formazione dei ruoli stessi mediante trasferimenti e concorsi riservati.

Seguono poi, in modo chiaro e tassativo, i criteri da adottare circa l'inquadramento del personale, le norme riguardanti i titoli per i concorsi e via via, in guisa da garantire nel modo più confacente la sistemazione, sia del personale che si trasferirà dal Ministero della difesa al nuovo Ministero dei trasporti, sia di quello che ad esso dovrà aggiungersi.

Seguono gli articoli 11 e 12 che regolamentano le norme di cui ai vecchi articoli 9 e 10, e che riproducono in gran parte le norme già fissate nel testo approvato dal Senato della Repubblica.

All'articolo 13 viene stabilita la composizione del Consiglio di amministrazione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

L'articolo 11 del testo approvato dal Senato della Repubblica, col quale si disponeva che il Commissariato per l'aviazione civile avesse un proprio bilancio presentato all'approvazione del Parlamento ed inserito nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, dato che con la nuova strutturazione tale bilancio dovrà essere incluso in quello del Ministero stesso, è stato soppresso.

Seguono nel nuovo testo le disposizioni transitorie e finali, che precisano anche la copertura delle spese occorrenti per il funzionamento dell'istituendo Ispettorato generale dell'aviazione civile.

Con il nuovo articolo 15, a parziale modifica di quanto approvato dal Senato, si stabilisce, tra l'altro, che con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con i Ministri della difesa e dei trasporti e dell'aviazione civile, sarà costituito un Comitato presieduto dal Ministro della difesa e composto di altri sette membri, designati tre dal Ministro della difesa e quattro dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, con il compito di determinare i beni e gli impianti di uso esclusivo e promiscuo dell'aeronautica militare e di quella civile.

Resta fermo, nell'ambito dello stesso articolo 15, il secondo comma dell'articolo 13 del testo approvato dal Senato. Modifiche di insignificante rilievo e di carattere più formale che sostanziale sono contenute nelle

norme già stabilite negli altri commi del vecchio articolo 13, ed ora riprodotte nell'articolo 15.

Così pure resta fermo, con il nuovo articolo 16, il disposto dell'articolo 14 del testo approvato dal Senato, col quale si stabilisce la soppressione della Direzione generale dell'aviazione civile e traffico aereo del Ministero della difesa. Il disegno di legge, nel nuovo testo, si conclude con la norma in forza del quale il provvedimento entra in vigore 90 giorni dopo la sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

È da porre in rilievo, infine, la circostanza che il disegno di legge approvato dall'altro ramo del Parlamento ha raccolto l'adesione degli intervenuti nella discussione, ad eccezione di uno, e che la 1^a Commissione del Senato ha dato mandato al vostro relatore di raccomandare all'approvazione dell'Assemblea il nuovo testo, il quale indubbiamente rappresenta un passo notevole ed importante nella riorganizzazione di un servizio che risponde a pressanti ed inderogabili necessità.

BARACCO, *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, nonché tutte le competenze già attribuite dal Codice della navigazione al Ministero dell'aeronautica, semprechè 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 della 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 Con-

DISEGNO DI LEGGE

APPROVATO DALLA CAMERA DEI DEPUTATI

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.

(V. art. 9).

(V. art. 3).

Soppresso.

(Segue: Testo approvato dal Senato della Repubblica).

siglio 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.

(Segue: Testo approvato dalla Camera dei deputati).

Art. 2.

Per l'esercizio dei compiti e delle attribuzioni di cui al precedente articolo è istituito nel Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile un Ispettorato generale dell'aviazione civile, cui è preposto un direttore generale.

L'organizzazione centrale comprende:

a) il servizio degli affari generali e del personale;

b) il servizio degli aeroporti;

c) il servizio dei trasporti aerei.

Le circoscrizioni di aeroporto di cui all'articolo 688 del Codice della navigazione sono determinate con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

La Ragioneria centrale presso il Ministero dei trasporti assume la denominazione di Ragioneria centrale presso il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Nell'ambito della predetta Ragioneria tutti i servizi concernenti l'aviazione civile devono essere affidati a ripartizioni organiche diverse da quelle che si occupano dei trasporti.

Art. 3.

I servizi di assistenza al volo continuano ad essere forniti all'Ispettorato generale dell'aviazione civile del Ministero dei trasporti

(Segue: Testo approvato dal Senato della Repubblica).

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.

(V. 1° comma).

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 approvato dalla Camera dei deputati).

e dell'aviazione civile, dall'Ispettorato delle telecomunicazioni e dell'assistenza al volo del Ministero della difesa.

Art. 4.

Alla progettazione, costruzione e ampliamento degli aeroporti, eliporti, campi di volo, campi di fortuna civili demaniali provvede il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - Ispettorato generale dell'aviazione civile.

I progetti di aeroporti, 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. 5.

I provvedimenti che abbiano diretti riflessi sulla difesa nazionale sono adottati d'intesa col Ministero della difesa.

La vigilanza sull'Aereo Club d'Italia e sullo sport aereo è esercitata dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - Ispettorato generale dell'aviazione civile, di concerto col Ministero della difesa e, per lo sport aereo, con il Ministero del turismo e dello spettacolo.

Il Registro aeronautico italiano passa sotto la vigilanza del Ministero dei trasporti - Ispettorato generale dell'aviazione civile.

Soppresso.

(Segue: Testo approvato dal Senato della Repubblica).

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 areolinee;
- c) i programmi ed investimenti a sviluppo poliennale.

(Segue: Testo approvato dalla Camera dei deputati).

Soppresso.

Art. 6.

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 ed il traffico aereo.

Il parere del Consiglio superiore è obbligatorio nelle seguenti materie:

- 1) concessioni di esercizio di servizi aerei di linea;
- 2) programmi di investimento a sviluppo poliennale;
- 3) istituzione di nuovi aeroporti;
- 4) forma e modalità delle gestioni aeroportuali.

Per lo studio dei provvedimenti necessari per il coordinamento delle attività aeree civili con quelle militari nell'ambito dello spazio aereo nazionale e di ogni altra questione di speciale importanza il Consiglio superiore dell'aviazione civile nomina, nel suo seno, particolari commissioni, le quali affidano ad un proprio membro l'incarico di riferire al Consiglio le conclusioni adottate.

(Segue: Testo approvato dal Senato della Repubblica).

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.

(Segue: Testo approvato dalla Camera dei deputati).

Art. 7.

Il Consiglio superiore dell'aviazione civile è composto di un presidente, del direttore generale dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile, di un consigliere di Stato designato dal presidente del Consiglio di Stato, di un sostituto avvocato generale dello Stato designato dall'avvocato generale dello Stato, e di altri nove membri designati ciascuno dal Ministero degli affari esteri, dal Ministero delle finanze, dal Ministero del tesoro, dal Ministero dei lavori pubblici, dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile (Ispettorato generale dell'aviazione civile), dal Ministero dell'industria e del commercio, dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, dal Ministero delle partecipazioni statali, dal Ministero della sanità, dal Ministero del turismo e dello spettacolo e dal Presidente del Comitato dei ministri per il Mezzogiorno, nonchè di sei esperti uno dei quali rappresentante della categoria dei piloti civili, designato dall'A.N.P.A.C.

Fanno inoltre parte del Consiglio stesso due funzionari (civili o militari) dell'Amministrazione della difesa-aeronautica, di cui uno in servizio presso l'Ispettorato delle telecomunicazioni e dell'assistenza al volo, designati dal Ministero della difesa.

I membri designati dai Ministeri devono avere qualifica non inferiore ad ispettore generale o equiparata.

La Commissione, da costituire ai sensi dell'ultimo comma dell'articolo precedente, per lo studio dei provvedimenti necessari al coordinamento delle attività nell'ambito dello spazio aereo nazionale, è presieduta dal presidente del Consiglio superiore dell'aviazione civile ed è composta di altri quattro membri, di cui due appartenenti ai ruoli dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile e due del Ministero della difesa-aeronautica.

In seno al Consiglio superiore dell'aviazione civile è istituita una segreteria diretta da un funzionario della carriera diret-

(Segue: *Testo approvato dal Senato della Repubblica*).

(Segue: *Testo approvato dalla Camera dei deputati*).

tiva del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, Ispettorato generale dell'aviazione civile, con qualifica non inferiore a quella di direttore di divisione il quale esercita le funzioni di segretario del Consiglio.

Art. 8.

Il presidente ed i membri del Consiglio superiore dell'aviazione civile sono nominati con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

Essi, ad eccezione del direttore generale dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile, permangono in carica tre anni e possono essere riconfermati.

Non può essere membro del suddetto Consiglio chi sia proprietario, amministratore, rappresentante o consulente di società o ditte che siano o entrino in rapporto di affari con l'Amministrazione dell'aviazione civile.

Il Consiglio si riunisce almeno una volta al mese.

Per la validità delle adunanze del Consiglio superiore dell'aviazione civile occorre la presenza di almeno dodici membri, oltre il presidente, e per la validità dei pareri, la maggioranza degli intervenuti.

Art. 9.

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

1) l'organizzazione periferica dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile, da articolarsi su tre compartimenti di traffico aereo, e la determinazione delle attribuzioni dell'organizzazione centrale, dei comparti-

(Segue: Testo approvato dal Senato della Repubblica).

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'avanza-

(Segue: Testo approvato dalla Camera dei deputati).

menti e delle circoscrizioni di aeroporto, con un criterio di largo decentramento dei servizi ed attribuzione di ampi poteri deliberanti agli organi preposti ai servizi periferici, e con caratteristica di definitività per quei provvedimenti di competenza degli stessi per cui non sia indispensabile la previsione della facoltà di ricorso;

2) la corrispondente organizzazione decentrata dei servizi di ragioneria e di controllo, con l'utilizzazione a tal fine dei già esistenti uffici periferici della Ragioneria e della Corte dei conti.

Art. 10.

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

(V. art. 9).

1) l'istituzione dei ruoli organici degli impiegati civili strettamente indispensabili in relazione alle effettive esigenze dei servizi dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile e comunque per un numero di posti non superiore a 350 e la prima formazione dei ruoli stessi mediante trasferimenti e concorsi riservati.

Per i trasferimenti negli istituendi ruoli dovrà essere osservato il criterio di consentire l'inquadramento a domanda nel limite dei posti disponibili e nelle carriere e qualifiche corrispondenti al personale civile del ruolo ordinario del Ministero della difesa.

I concorsi dovranno essere per titoli, riservati agli ufficiali e sottufficiali in servizio permanente, e per titoli e per esame speciale, consistente in un colloquio sui servizi di istituto dell'Ispettorato generale, riservati agli ufficiali in ausiliaria e nella riserva ed al personale civile dei ruoli ag-

(Segue: Testo approvato dal Senato della Repubblica).

mento 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 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 1ª 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;

(Segue: Testo approvato dalla Camera dei deputati).

giunti delle carriere direttive e di concetto del Ministero della difesa-aeronautica.

I concorsi riservati al personale militare potranno concernere anche qualifiche superiori a quelle iniziali e non più di due quinti dei posti disponibili dopo i trasferimenti: l'ammissione ai concorsi stessi dovrà essere consentita avendo riguardo all'assimilazione risultante dalla tabella allegata al decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 19.

I concorsi riservati al personale dei ruoli aggiunti non potranno concernere qualifiche superiori a consigliere di prima classe, o equiparata, delle carriere direttive e a segretario o equiparata delle carriere di concetto e non più di due quinti dei posti disponibili dopo i trasferimenti.

Per la copertura dei posti disponibili dopo i trasferimenti in ciascuna delle qualifiche non superiori ad archivista, o equiparata, delle carriere esecutive e ad usciere capo, o equiparata, delle carriere del personale ausiliario dovrà essere osservato il criterio di conferire la totalità di detti posti al personale dei corrispondenti ruoli aggiunti del Ministero della difesa-aeronautica.

I trasferimenti e i concorsi di cui al presente punto n. 1) sono riservati al personale in servizio presso la direzione generale dell'aviazione civile e del traffico aereo del Ministero difesa-aeronautica e relativi organi periferici da almeno un anno alla data di entrata in vigore della presente legge;

Soppresso.

2) l'istituzione di un ruolo degli operai dell'Ispettorato generale dell'aviazione civile nel quale inquadrare gli operai che, alla

(Segue: *Testo approvato dal Senato della Repubblica*).

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.

(Segue: *Testo approvato dalla Camera dei deputati*).

data di entrata in vigore della presente legge, siano in servizio presso la Direzione generale dell'aviazione civile e del traffico aereo e relativi organi periferici e appartengano al ruolo operai del Ministero della difesa-aeronautica o abbiano titoli ad essere inquadrati, ai sensi dell'articolo 62 della legge 3 marzo 1961, n. 90. L'organico degli operai del Ministero della difesa-aeronautica dovrà essere ridotto del numero dei posti previsti per il ruolo di nuova istituzione;

3) il trasferimento al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile - Ispettorato generale dell'aviazione civile - degli impiegati civili non di ruolo del Ministero della difesa-aeronautica che, alla data di entrata in vigore della presente legge, prestino servizio presso la Direzione generale dell'aviazione civile e del traffico aereo e relativi organi periferici.

Soppresso.

Art. 11.

Le norme di cui ai precedenti articoli 9 e 10 saranno emanate con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto coi Ministri del tesoro e della difesa.

Art. 12.

Fino alla data di nomina dei vincitori dei concorsi di cui alle norme previste dall'articolo 10, e di inquadramento in ruoli o trasferimento di cui allo stesso articolo, il personale civile del Ministero della difesa-aeronautica e gli ufficiali e sottufficiali dell'aeronautica in servizio da almeno un anno alla data di entrata in vigore della presente legge presso la Direzione generale dell'aviazione civile e del traffico aereo e relativi organi periferici, sono messi a disposizione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — Ispettorato generale dell'aviazione civile.

(Segue: Testo approvato dal Senato della Repubblica).

(V. art. 9, n. 2).

Art. 11.

Il Commissariato per l'aviazione civile ha un proprio bilancio, che è presentato all'ap-

(Segue: Testo approvato dalla Camera dei deputati).

Gli organici dei ruoli del personale civile del Ministero della difesa-aeronautica, con effetto dalla data con la quale saranno disposti i trasferimenti di cui alle norme previste dall'articolo 10, sono ridotti di un numero di posti pari, distintamente per ruoli e qualifiche, a quello dei posti coperti dal personale civile trasferito.

Con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro della difesa di concerto con i Ministri dei trasporti e dell'aviazione civile e del tesoro sarà provveduto alla determinazione della consistenza dei nuovi organici dei ruoli del personale civile del Ministero della difesa-aeronautica, in conseguenza della riduzione verificatasi nei ruoli stessi in applicazione delle norme contenute nel precedente comma.

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) del direttore generale dell'aviazione civile;
- 2) dei capi dei servizi centrali;
- 3) del presidente del Consiglio superiore dell'aviazione civile;
- 4) di due rappresentanti del personale scelti dagli altri membri del Consiglio di amministrazione.

Il Consiglio di amministrazione è presieduto dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile o, per delega, dal Sottosegretario di Stato.

Soppresso.

(Segue: *Testo approvato dal Senato della Repubblica*).

provazione 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.

(Segue: *Testo approvato dalla Camera dei deputati*).

DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI

Art. 14.

Alle spese necessarie per il funzionamento dell'Ispettorato generale 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 messo a disposizione del Ministero dei trasporti e dell'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 si provvede a carico del fondo di riserva per le spese impreviste iscritto nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro.

(Segue: *Testo approvato dal Senato della Repubblica*).

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.

(Segue: *Testo approvato dalla Camera dei deputati*).

Identico.

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 di altri sette membri designati, tre dal Ministro della difesa e quattro dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

Identico.

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.

Per l'esplicazione dei compiti di cui all'articolo 4 l'Ispettorato generale dell'aviazione civile può avvalersi, fino a quando non

(Segue: *Testo approvato dal Senato della Repubblica*).

Art. 14.

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

(Segue: *Testo approvato dalla Camera dei deputati*).

sarà stato attuato quanto previsto dal presente articolo, dell'opera della Direzione generale del demanio del Ministero della difesa-aeronautica.

Art. 16.

Identico.

Art. 17.

La presente legge entra in vigore 90 giorni dopo la sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.