

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori NENCIONI, BACCHI, CROLLALANZA, TEDESCHI Mario, PAZIENZA, ARTIERI, BASADONNA, BONINO, DE FAZIO, DE SANCTIS, DINARO, ENDRICH, FILETTI, FRANCO, GATTONI, LANFRÈ, LA RUSSA, LATANZA, MAJORANA, MARIANI, PECORINO, PEPE, PISANÒ, PISTOLESE, PLEBE e TANUCCI NANNINI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 20 DICEMBRE 1973

Istituzione del Ministero della navigazione marittima ed aerea

ONOREVOLI SENATORI. — È noto che i disservizi aerei italiani costituiscono uno dei maggiori fattori della crisi che ha investito, minacciando di aggravarsi sempre più, il turismo nel nostro Paese.

Non è il caso, in questa sede, di addentrarsi nei connotati di una congiuntura che è di tutta evidenza e che trova la sua fondamentale causa nell'assenza di autorità da parte dello Stato.

Ad esempio Roma è un *terminal* che il mondo intero ci invidia come posizione geografica, per cui mortificare il principale aeroporto di Roma, come è avvenuto negli anni 1969, 1970, 1971 e 1972, determina un danno incalcolabile per l'intera comunità nazionale.

Perciò, oltre agli adeguati stanziamenti, occorre ripristinare il prestigio e la capacità funzionale dei servizi aerei, concentrando, anzitutto, in idonei strumenti le strutture di cui il Paese sente inderogabile bisogno.

Al riguardo non può essere trascurata la circostanza che l'attuale inquadramento della branca amministrativa dell'aviazione civile nell'ambito del Ministero dei trasporti determina appunto quella mancanza di autorità dianzi lamentata.

Infatti il Ministero dei trasporti, per la naturale e comprensibile tendenza alla concentrazione della volontà amministrativa nei gruppi maggiori, è da considerarsi il regno dei 300.000 dipendenti della Azienda delle ferrovie.

I dipendenti dell'aviazione civile si aggirano sulle 5.000 unità ed hanno pratica giurisdizione sulla compagnia di bandiera i cui effettivi non superano le 12.000 unità. Ben poca cosa, sia dal punto di vista della pressione politica, sia dal punto di vista dell'importanza sindacale, di fronte all'esercito dei dipendenti delle Ferrovie!

È così spiegata quella che da più parti viene definita una condizione di sudditanza nella quale si agita, senza risultato alcuno, l'organismo operativo dell'Aeronautica italiana.

Non va, poi, trascurato il fatto che il dispositivo di assistenza di volo, la disciplina degli approdi e delle partenze cui sono assoggettati gli aeromobili in volo nel cielo italiano, nazionali e stranieri, dipendono dalle autorità militari, cioè dal Ministero della difesa.

La fondamentale conclusione alla quale si giunge, considerando la crisi del sistema ae-

roportuale italiano, è che occorrono mezzi finanziari, tecnici, leggi nuove e in primissimo luogo una responsabilità ministeriale autonoma; in sostanza occorre, ad avviso dei proponenti, che venga creato un Ministero avente come obiettivo primario ed esclusivo la « navigazione » con una chiara normativa che impegni il Governo a perfezionare la nuova struttura mediante fonti adeguate e schemi organizzativi idonei.

Può darsi che una soluzione del genere possa suscitare, sulle prime, talune perplessità data la pletora dei Ministri e dei Sottosegretari, la cui esistenza risponde non tanto ad effettive esigenze amministrative quanto alla necessità di realizzare un dosaggio equilibrato sulla base del peso specifico dei partiti componenti la compagine governativa.

Da molte parti si avanzano, pertanto, ragionevoli ipotesi di eliminare taluni Dicasteri, le cui competenze potrebbero essere più utilmente trasfuse in altre amministrazioni di similare attività.

Per quanto riguarda l'Aviazione civile, i proponenti sono convinti che essa trovi la sua naturale collocazione nel Ministero della marina mercantile, amministrazione che presenta molte analogie con quella aeronautica: basti pensare ai servizi di segnaletica spaziale, di previsione meteorologica, di organizzazione doganale, di polizia portuale e di demanio operativo.

Del resto non va dimenticato che lo stesso diritto marittimo ha ispirato il diritto aeronautico.

In sostanza tra le due attività sono di gran lunga superiori le affinità che non le caratteristiche differenziatrici.

Da tali premesse discende il presente disegno di legge di istituzione del Ministero della navigazione aerea e marittima il quale, assicurando in una comune visione i traffici del mare e del cielo, offrirebbe, di conseguenza, al settore del turismo la più ampia ed organica possibilità di garantire sicurezza, puntualità, regolarità dei servizi.

DISEGNO DI LEGGE
—**Art. 1.**

È istituito il Ministero della navigazione aerea e marittima.

Art. 2.

Sono devolute al Ministero della navigazione aerea e marittima:

1) le attribuzioni già spettanti al Ministero della marina mercantile;

2) le attribuzioni già spettanti al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile in materia di aviazione civile come indicato nella legge 30 gennaio 1963, n. 141, ed altre norme relative.

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

Art. 3.

Il Governo è delegato ai sensi dell'articolo 76 della Costituzione, ad emanare entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge, norme sull'ordinamento del Ministero della navigazione aerea e marittima.

Le norme di cui al precedente comma dovranno rispondere all'esigenza di aggiornare e coordinare la legislazione vigente in materia di aeronautica civile e marina mercantile, nonchè di realizzare una razionale ripartizione dei compiti in materia, tenendo conto del progresso tecnico e scientifico e della necessità di un ordinato sviluppo dei trasporti interni e internazionali.

Art. 4.

Il Governo è autorizzato ad emanare i regolamenti che saranno necessari per l'attuazione di quanto disposto dal precedente articolo 3.

Art. 5.

Fino all'emanazione del decreto di cui al primo comma del precedente articolo 3 al Ministero della navigazione aerea e marittima fanno capo gli uffici ed i servizi già dipendenti dal Ministero della marina mercantile e facenti capo all'Ispettorato dell'aviazione civile presso il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, i quali seguiranno a funzionare secondo le norme vigenti.

Art. 6.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge sarà fatto fronte mediante il trasferimento totale o parziale degli stanziamenti iscritti negli stati di previsione della spesa per l'esercizio 1974 dei Ministeri interessati.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le variazioni conseguenti.