
Le Direzioni delle Costruzioni Aeronautiche

Fra le tante attività del G.A. la più singolare è senza dubbio quella delle Direzioni Costruzioni Aeronautiche, Enti atipici per avere:

- circoscrizione del tutto differente da quella degli altri Enti territoriali della Forza Armata;

- come comandante di Corpo un Ufficiale del G.A., posto alle dirette dipendenze del Ministero (96) pur dirigendo un Ente di Forza Armata.

Da ciò discende che per potere vedere dentro una D.C.A. occorre rifarsi all'evoluzione tanto dell'ordinamento della F.A. (già Aviazione del R. Esercito e della R. Marina) che di quello del Ministero della Difesa (già Intendenza Generale dell'Aeronautica, Ministero dell'Aeronautica, Ministero Difesa-Aeronautica).

Le D.C.A. sono le discendenti dirette delle "Sezioni Tecniche d'Aviazione" dell'Esercito (137), enti creati a Torino ed a Milano per gestire l'acquisizione e le lavorazioni dei materiali aeronautici presso le ditte di quelle due aree industriali.

Per concretizzare il passaggio di competenze dall'Esercito alla nuova Forza Armata vennero soppressi vari Enti i cui Uffici Stralcio col R.D. n. 895 del 29 marzo 1923 (139), l'indomani della fondazione dell'Aeronautica Militare, vennero riuniti nell'Ufficio Stralcio della Sezione Tecnica d'Aviazione di Torino per "chiudere la contabilità del contante e quella del materiale".

A pochi mesi dalla costituzione dell'Aeronautica, il D.C. 22 giugno 1923 (2) stabilisce l'ordinamento del Commissariato per l'Aeronautica che risulta costituito, a partire dal 1° luglio 1923, da:

- Comando Generale;
- Intendenza Generale.

L'uno equivalente all'odierno Stato Maggiore e l'altra al Ministero.

L'Intendenza, a sua volta, era costituita da tre Direzioni Superiori (Genio e Costruzioni, Istruzione e Traffico, Amministrazione e Personale).

Dalla D.S. del Genio e Costruzioni Aeronautiche (si noti che a quella data non esisteva ancora il G.A., che verrà costituito un mese dopo, il 31 luglio) dipendevano, fra l'altro, le due "Sezioni Territoriali del Genio e delle Costruzioni Aeronautiche" di Milano e Torino.

Col successivo D.C. del 13 aprile 1924 le Sezioni Territoriali diventeranno cinque. A questo provvedimento facevano eco la legge ordinativa della Forza Armata del 1925 (47) la quale stabiliva che le "Sezioni del G.A." erano Enti costituenti il Corpo, e, dopo pochi mesi, i due decreti (49) e (51) che riconfermano, rispettivamente, in cinque il numero delle Sezioni e le loro Sedi (Torino, Milano, Padova, Ro-

N. 240 — ORDINAMENTO DELLA R. AERONAUTICA. —
Fissazione delle sedi delle Sezioni del Genio Aeronautico.
 (R. Decreto 30 agosto 1925, n. 1779). Pubblicato nella
Gazzetta Ufficiale del 24 ottobre 1925, n. 248.

VITTORIO EMANUELE III
 PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
 RE D'ITALIA

Visto il R. decreto-legge 4 maggio 1925, n. 627;

Visto il R. decreto 7 agosto 1925, n. 1503;

Su proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri,
 Commissario per l'aeronautica;
 Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le sezioni del Genio aeronautico di cui all'art. 4 del Regio decreto 7 agosto 1925, n. 1503, hanno sede a Torino, Milano, Padova, Roma e Napoli.

Art. 2.

La giurisdizione territoriale delle predette sezioni è stabilita come segue:

Sezione di Torino: il Piemonte e la Liguria;

Sezione di Milano: la Lombardia (eccezzuata la provincia di Mantova) e le provincie di Parma, Piacenza, Reggio Emilia, Firenze, Lucca, Massa Carrara, Livorno, Pisa, Grosseto, Arezzo e Siena;

Sezione di Padova: il Veneto e le provincie di Trento e Trieste, Pola, Fiume, Mantova, Modena, Bologna, Ferrara, Ravenna e Forlì;

Sezione di Roma: provincie di Roma, Perugia, Urbino, Ancona, Macerata, Ascoli Piceno, Aquila, Chieti, l'isola di Sardegna e la provincia di Zara;

Sezione di Napoli: Italia meridionale dalle provincie di Roma, Aquila e Chieti escluse, più la Sicilia e l'isola di Lerici.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello

Stato, sia inserito nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Potenza, addì 30 agosto 1925.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI.

Visto, il Guardasigilli: Rocco.
 Registrato alla Corte dei conti, addì 22 ottobre 1925.
 Atti del Governo, registro 241, foglio 108. — GUANATA.

N. 241 — TRAFFICO AEREO — Approvazione della Convenzione per l'impianto e l'esercizio di una linea aerea commerciale tra Roma, Genova e Barcellona. (Relazione e R. Decreto-legge 15 agosto 1925, n. 1731). Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 16 ottobre 1925, n. 241.

Relazione del Commissario per l'aeronautica, a S. M. il Re, in udienza del 15 agosto 1925, sul Regio decreto-legge che approva la Convenzione per l'Impianto e l'esercizio di una linea aerea commerciale tra Roma, Genova e Barcellona.

SIRE,

Mi onoro di sottoporre all'approvazione della Maestà Vostra l'unito schema di Regio decreto-legge, inteso ad approvare la Convenzione stipulata, addì 18 aprile 1925, con la « Società anonima navigazione aerea » di Genova ed attinente all'impianto ed all'esercizio di una linea aerea commerciale tra Roma, Genova e Barcellona.

Concorrono a dare importanza a tale linea, oltre alle generali caratteristiche di utilità pubblica connesse a tutte le imprese di trasporto aereo, considerazioni non trascurabili di indole politica.

La linea stabilirà infatti celeri diretti rapporti fra l'Italia e la Spagna, in un periodo storico nel quale così intensamente si manifestano le ragioni e le tendenze di un sempre maggiore avvicinamento fra i popoli delle due grandi penisole latine.

Destinata, d'altro canto, a collegarsi con la linea Brindisi-Atene-Costantinopoli, per mezzo di un tronco Roma-Brindisi attualmente in corso di attuazione, la Roma-Barcellona concorre a formare la struttura dorsale di quel sistema italiano di linee aeree che, affermatosi in un primo tempo attraverso tutto il Mediterraneo, da Barcellona a Costantinopoli, potrà successivamente arricchirsi di ulteriori prolungamenti e di opportuni allacciamenti al che provvederà anche la linea Torino-Trieste, pur essa in corso di attuazione.

Gran parte delle clausole contenute nella Convenzione odierma

Fig. 15 — Le sedi delle S.G.A. nel 1925

ma e Napoli), Fig. 15. L'aggiunta della Sezione di Roma era stata decretata due mesi prima (50) nel giugno 1925.

La soppressione delle Sezioni del G.A., avvenuta nel 1927 (57) per suddividere le competenze fra le Sezioni Servizi, Demanio e Costruzioni, era la naturale conseguenza del Decreto (9) che rinnovava l'ordinamento del Ministero, e ad essa faceva seguito un nuovo decreto (57) che ridisignava il numero, riducendolo a tre, e le sedi (Torino, Milano e Napoli) delle neocostituite "Sezioni territoriali delle Costruzioni e degli Approvvigionamenti".

Nel 1931 (60) le "Sezioni" diventano "Direzioni" e nel 1937 (68) assumono la denominazione definitiva di Direzioni delle Costruzioni Aeronautiche mentre il loro numero passa a quattro, grazie all'aggiunta (69) di quella di Bologna.

Questa Direzione avrà una vita breve: svanita a seguito dei noti eventi conseguenti all'armistizio dell'8 settembre 1943, ne viene costituito un Ufficio Stralcio incaricato della sua liquidazione. Nel 1947 l'Ufficio Stralcio viene passato alle dipendenze della Direzione delle Costruzioni di Milano (125) con la raccomandazione di "procedere al suo scioglimento entro il più breve tempo possibile". Il carteggio e le competenze della D.C.A. di Bologna vengono suddivise, insieme al suo territorio, fra le Direzioni di Milano e Napoli.

Le successive modificazioni (71, 76) al decreto del 1937 non apporteranno cambiamenti nel numero delle Direzioni delle Costruzioni. Anzi la legge 509/61 (76), pur dettando norme sull'ordinamento territoriale dell'Aeronautica, non menziona affatto le D.C.A., le quali in forza alla legislazione precedente rimangono Enti dell'Aeronautica Militare con circoscrizione autonoma.

Si è detto della dipendenza delle D.C.A. dalla Direzione Generale delle Costruzioni; di essa non vi è persona in Aeronautica che ne abbia dubbi, anzi non sono pochi coloro i quali ritengono, errando, che le D.C.A., dopo la riforma del 1965 (26), siano divenute Enti interforze come la Direzione Generale da cui dipendono. Ma la fonte prima di tale legame diretto è anteriore alla costituzione stessa dell'Aeronautica in forza armata autonoma, infatti sul già citato Giornale Militare del 1921 (137) si legge: "la Direzione Tecnica d'Aviazione ... ha sede in Roma ed ha alla propria dipendenza tecnica, disciplinare e amministrativa due Sezioni, una di Torino e l'altra di Milano".

Successivamente il legame D.C.A. — Direzione Generale è confermato dal D.C. 22 giugno 1923 (2), che elenca gli Enti dipendenti dalla Direzione Superiore Genio e Costruzioni aeronautiche, e dal D.M. 10 settembre 1925 (7), il quale affida alla "Divisione Servizi vari ed Approvvigionamenti" della Direzione Generale del G.A. "l'esame tecnico-economico dei contratti stipulati dalle Sezioni del Genio". Infine il D.M. 1° luglio 1938 (23) sancisce che le Divisioni della Direzione Generale delle Costruzioni e degli Approvvigionamenti "vigilano" sulle costruzioni e rilavorazioni di materiale aeronautico "a mezzo delle D.C.A. e U.S.T. dipendenti".

Questo decreto non poteva non tener conto dell'ordinamento dell'Aeronautica, dato con la legge n. 220/37 (68), il quale è ancor oggi in vigore per la parte riguardante le D.C.A., che pertanto rimangono Enti dell'Aeronautica con diretta dipendenza tecnica, disciplinare ed amministrativa dal Ministero Difesa, meno che per le ovvie questioni di-

sciplinari ed amministrative a carattere eminentemente territoriale — presidiario, che sono di competenza dei Comandi di Regione Aerea sul cui territorio le D.C.A. stesse e i dipendenti Uffici di Sorveglianza Tecnica insistono.

Le Direzioni delle Costruzioni Aeronautiche annoverano una terza singolarità, oltre alle due richiamate in apertura di capitolo, quella di associare alla loro denominazione il nome della città nella quale hanno sede, ma mentre quelle di Milano e di Torino hanno mantenuto inalterato il loro nome sin dalla fondazione, quella di Napoli col R.D. 525/33 (62) veniva trasferita a Roma, assumendo la denominazione di DCA di Roma dal 1° maggio 1933, data dell'inizio del suo funzionamento (103) in questa città, poi nei primi del 1937 faceva ritorno nella città partenopea ed il R.D. 64/37 (67) torna ad identificarla come D.C.A. di Napoli.