CAMERA DEI DEPUTATI N. 2712

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

BOGHETTA, MARCO RIZZO, COCCI, DE MURTAS, LUIGI MARINO, PISTONE, CARAZZI

—

Riforma dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale

Presentata il 16 giugno 1995

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Storicamente in Italia, così come in altri Paesi europei, le attività di controllo e regolamentazione dell'aviazione iniziarono nei primi anni di questo secolo.

Nel nostro Paese, tuttavia, la definizione di tali attività ha seguito un corso molto peculiare, del tutto « italiano », che ha condotto alla creazione di più enti le cui responsabilità in alcuni casi si sovrappongono.

Fatta eccezione per il RAI (Registro aeronautico italiano), ente per la certificazione dei velivoli e dei materiali aeronautici, tutte le attività relative all'aviazione erano fino a qualche decade fa sotto l'egida dell'Aeronautica militare.

Nel 1963 iniziò il processo di « civilizzazione »: il Ministero dei trasporti divenne il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, che acquisisce la supervisione del RAI, ed al suo interno venne istituito un Ispettorato generale, trasformato nel 1967 in Direzione generale (Civilavia); tra le responsabilità assegnate a tale ente si annoverano: progetti e gestione degli aeroporti, regolamentazione delle rotte e delle convenzioni con le compagnie aeree, certificazione del personale di bordo.

I servizi di assistenza al volo (incluso il controllo del traffico aereo), l'esercizio e la gestione dei sistemi di telecomunicazioni aeronautiche, dei radar e delle radioassistenze rimasero sotto la responsabilità dell'ITAV (Ispettorato per le telecomunicazioni e assistenza al volo) dell'Aeronautica militare.

Ai tecnici del Ministero della difesa fu offerto il transito in Civilavia e di fatto costituirono il nucleo centrale di questo ente. Attualmente Civilavia attraversa una fase critica in relazione a fondi ed organico

(emblematico il caso degli ispettori di volo) anche in conseguenza della nascita dell'AAAVTAG (Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale) nel 1981, le cui responsabilità ed obiettivi si sovrapposero parzialmente a quelle di tale ente.

È utile ricordare che l'Azienda autonoma nasce a seguito di un movimento politico-sindacale culminato nella clamorosa azione di protesta dei controllori di volo (al tempo militari) nell'ottobre 1979.

L'obiettivo era di uniformare l'assistenza al volo in Italia a quella dei Paesi aeronauticamente avanzati, senza trascurare le aspirazioni dei controllori ad una più adeguata organizzazione e ad un migliore trattamento.

Le Forze armate e segnatamente l'Aeronautica militare, poiché responsabili del compito istituzionale della difesa della patria, non si riteneva opportuno gravarle di altre attività per le quali era indicata, invece, una specifica organizzazione (si ricorderà la contestazione dei servizi armati a cui erano soggetti i controllori di volo nei giorni liberi dal servizio di CTA).

All'Azienda autonoma fu assegnata la responsabilità dell'organizzazione e dell'erogazione dei servizi di assistenza al volo (ATS-TLC-MET-AIS) e la gestione dei sistemi coinvolti, incluso acquisizione, esercizio, manutenzione e supporto logistico (ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica n. 145 del 1981).

Il commissariamento di tale Azienda è storia recente ed insieme ad altri fondamentali elementi ci porta ad avanzare la presente proposta di riforma per migliorare gli *standard* di sicurezza del trasporto aereo; adeguare l'assistenza al volo al previsto sviluppo del traffico aereo per i prossimi anni, in considerazione del suo impatto nell'intera economia del Paese; raggiungere una maggiore efficienza del nostro Paese nel sistema integrato dei trasporti secondo l'impostazione di razionalizzazione, integrazione e modernizzazione delineata nella legge n. 537 del 1993; creare le migliori condizioni per il previsto pieno inserimento dell'Italia in EUROCONTROL, nella prospettiva di evoluzione del sistema di assistenza al volo, basato sui sistemi satellitari e sulla telematica (CNS/ATM) delineato dall'ICAO, ed infine, superare « l'esperimento AAAVTAG » avviato con il citato decreto del Presidente della Repubblica n. 145 del 1981 (un'ottima disciplina, anche se mai attuata integralmente) partendo dalle ragioni emerse nel decreto del Presidente della Repubblica di commissariamento, del 1° luglio 1994, n. 214.

Va ricordato che la presente proposta di legge nasce anche sulla base di uno studio tecnico, durato cinque mesi, dell'FAA, l'ente federale per l'aviazione degli USA, commissionato (a pagamento) dall'ITAV, in coordinamento con Civilavia, attraverso un apposito *memorandum* siglato con l'FAA (per conto del Ministero dei trasporti USA) il 2 agosto 1980.

Si propone un'azienda autosufficiente sul piano finanziario, sia per i costi correnti sia per i necessari investimenti, attraverso l'introito del corrispettivo dei servizi forniti ai vettori e ad altri soggetti (si pensi alla possibile collaborazione con l'industria del settore, enti per l'assistenza al volo di altri Paesi o la stessa Aeronautica militare, all'attività di radiomisure, al servizio di meteorologia e della rete telematica aeronautica in parte attivata negli aeroporti) che fornisca:

1) la massima sicurezza del volo negli spazi aerei di pertinenza italiana e negli aeroporti di preminente interesse nazionale (nel passato si è assistito ad un proliferare di aeroporti legato a logiche clientelari);

2) l'ottimale sfruttamento della risorsa « spazio aereo »;

3) le necessarie attività accessorie (cartografia aeronautica prevista dagli annessi ICAO).

L'esigenza di migliorare gli *standard* di sicurezza (risultante di molteplici fattori riconducibili agli strumenti disponibili e soprattutto alla organizzazione e alla professionalità dei lavoratori coinvolti nell'assistenza al volo) è stata chiaramente evidenziata dai risultati della indagine cono-

scitiva della Commissione lavori pubblici del Senato svolta qualche anno fa e ovviamente dai dati di *missings* (mancate collisioni).

La presente proposta di legge, su questo aspetto, si ispira ai criteri e alle indicazioni forniti dalle autorità internazionali del settore (ICAO, EUROCONTROL-ECAC) e dalle stesse federazioni internazionali dell'aviazione civile (IFALPA, IFATCA, IFTSEA) delle associazioni professionali di piloti, controllori e tecnici dell'assistenza al volo (affiliate alla FSF, la Fondazione per la sicurezza del volo).

Unanimemente questi organismi identificano i pilastri di una ottimale gestione, ai fini della sicurezza, nella organica collaborazione tra le componenti professionali dall'assistenza al volo – controllori, tecnici di assistenza al volo, operatori meteo (come del resto sottende lo stesso decreto del Presidente della Repubblica n. 145 del 1981, anche se totalmente disatteso su questo punto) – e nella certificazione di impianti, procedure e personale, base di un sostanziale « controllo qualità » di tutto il ciclo produttivo.

Del resto la stessa AAAVTAG ha identificato, in molte occasioni, il comparto tecnico come istituzionale e strategico e specificatamente con le delibere n. 169 e n. 172 del 21 luglio 1987 e n. 182 del 24 giugno 1993. Purtroppo alla logica delle delibere non sono mai seguiti i fatti conseguenti. Emblematica in proposito l'assoluta assenza di qualsivoglia politica di certificazione del proprio personale tecnico (tranne qualche eccezione, impiegato in burocratiche mansioni di « esecutore contrattuale ») e men che meno dei tecnici delle ditte private (circa il 95 per cento del comparto tecnico dell'assistenza al volo) impegnati sul campo nelle posizioni operative più critiche.

Per varie ed intuibili ragioni tutto è rimasto statico: gli interessi coinvolti hanno avuto la meglio sulla logica, le leggi e gli interessi del Paese e della comunità aeronautica internazionale.

In ogni caso sul delicato tema della sicurezza si identifica l'esigenza di un controllo superiore che non può essere esercitato dal Ministero e che non deve essere minimamente influenzato dai vari soggetti che agiscono in questo campo. La presente proposta di legge prevede la costituzione di una Commissione di vigilanza per la sicurezza del trasporto aereo, ente alle dirette dipendenze della Presidenza del Consiglio dei ministri presieduto da un magistrato con forte autonomia, dotato di tecnici di altissima qualificazione, che abbia poteri effettivi e decisivi di controllo e che sia una suprema garanzia per passeggeri, naviganti e operatori dell'assistenza al volo.

La dimensione e le prospettive del trasporto aereo (la IATA, l'associazione dei vettori, prevede un tasso di crescita tra il 3 per cento e l'8 per cento l'anno) legate ai processi d'integrazione economica tra i vari Paesi e in particolare, per quanto ci riguarda maggiormente, l'Europa, fanno sì che il trasporto aereo, da molti anni, ha cessato di avere un carattere ristretto a gruppi sociali particolari e privilegiati ed ha assunto, per molti aspetti, i connotati di un trasporto di massa.

Tuttavia esso non è precisamente il *tipico modo di trasporto della parte meno* abbiente della società e pertanto va escluso che i suoi costi possano essere in qualche modo fiscalizzati e cioè portati in parte a carico del bilancio statale. Non è accettabile che i cittadini italiani che non mettono mai piede su un aereo paghino una parte del biglietto di coloro che volano perché questo sarebbe una socialità alla rovescia.

Lo Stato si è accollato gli investimenti per *le infrastrutture e l'attuale situazione* del debito pubblico pone oggi l'esigenza che gli introiti coprano interamente i costi e gli investimenti futuri.

Ciò pone il problema della eliminazione di sprechi, inefficienze, se non addirittura di « intrallazzi » che hanno caratterizzato i servizi del nostro Paese negli anni scorsi.

Le tariffe, comunque, specie in un Paese a vocazione turistica, nonché crocevia naturale dei movimenti nord-sud, devono coprire i costi necessari. E questi attengono più alla sicurezza e alla funzionalità che alle opere di facciata !

Sono queste le ragioni per cui la presente proposta di legge identifica nella *politica di tariffazione del servizio di assistenza* al volo (le compagnie aeree hanno sempre protestato per gli alti costi di questo indispensabile servizio) uno degli elementi della funzione di vigilanza pubblica.

Il decreto del Presidente della Repubblica n. 214 del 1994 che ha disposto il commissariamento rileva irregolarità nella gestione burocratico-finanziaria, legate « a cattive abitudini » ma riconducibili anche alla inadeguatezza dell'assetto istituzionale dell'Azienda autonoma. L'assistenza al volo è un settore ad alta velocità di evoluzione che, quindi, necessita di organizzazioni flessibili senza i vincoli e le rigidità insite nella pubblica amministrazione « vecchio stampo ».

Come si ricorderà l'AAAVTAG è il primo esperimento italiano di soggetto giuridico « pubblico » con capacità imprenditoriali di tipo privatistico che avrebbe dovuto coprire i costi di gestione con l'introito di tasse relative al servizio fornito.

Gli investimenti sarebbero rimasti a carico dello Stato e quindi con i tradizionali vincoli delle annuali leggi finanziarie.

È opportuno svincolare la neo azienda per l'assistenza al volo dai vincoli gestionali pubblici rendendo netto il confine tra la funzione d'indirizzo, programmazione, coordinamento e vigilanza che deve rimanere pubblica rispetto a quella gestionale.

Si propone, quindi, un'azienda autonoma pubblica in sintonia con gli orientamenti del decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29, di riforma della pubblica amministrazione o, in subordine, la costituzione di una società per azioni a capitale pubblico.

Le citate funzioni d'indirizzo, programmazione, coordinamento (rispetto al sistema dei trasporti del nostro Paese) e vigilanza, anche rispetto alla politica tariffaria, sarebbero esercitate dal Dipartimento della navigazione aerea istituito con la legge n. 537 del 1993 mentre la funzione di vigilanza rispetto alla sicurezza del volo sarebbe esercitata dalla apposita commissione prima descritta.

L'altro aspetto, denunciato nel già citato decreto n. 214 del 1994 di commissariamento, attiene alla mancanza di professionalità interne alla azienda per fornire in proprio uno dei compiti istituzionali (intimamente connesso alla sicurezza): l'esercizio tecnico 24 ore su 24 e le periodiche manutenzioni preventive degli impianti.

Tale servizio è stato pressoché appaltato totalmente alla VITROCISET, azienda privata introdottasi nel settore, come CISET, 25 anni orsono, con ben noti metodi ed intuibili motivazioni ed interessi.

Tale situazione costituisce una pericolosa anomalia nel panorama aeronautico internazionale (il tecnico dell'assistenza al volo, come indicato dalle autorità aeronautiche, deve avere peculiarità professionali, *in primis* una profonda cultura aeronautica, che lo distinguono dal tecnico dell'industria), per non parlare delle deleterie implicazioni di questa abdicazione « tutta italiana » alla gestione di un aspetto così strategico dell'assistenza al volo (l'articolo 5 della legge delega 23 maggio 1980, n. 242, prevede addirittura la possibilità di militarizzazione dei lavoratori addetti, in caso di particolare urgenza).

Lo stesso ILO, il gruppo di lavoro delle Nazioni Unite per le problematiche del lavoro che cataloga ed approva le varie professioni, ha distinto la professione del tecnico dell'assistenza al volo rispetto al tradizionale tecnico elettronico dell'industria, ed infatti ha collocato i tecnici dell'assistenza al volo nel sottogruppo 314.5 « *AIR TRAFFIC SAFETY TECHNICIANS* » sottolineando la funzionalità rispetto alla sicurezza del traffico aereo, insieme a piloti (gruppo 314.3), e controllori del traffico aereo (gruppo 314.4).

Le indicazioni dell'ICAO (e le conseguenti azioni EUROCONTROL, diretta responsabile operativa) puntano alla « certificazione » di controllori, tecnici e meteo anche in previsione della stretta integrazione operativa prevista e alla necessaria standardizzazione delle professionalità coinvolte.

Alcuni Paesi da anni hanno attivato scuole specialistiche per le diverse profes-

sionalità dell'assistenza al volo (si pensi alla prestigiosa Ecole Nationale de l'Aviation Civile francese e agli stessi centri di EUROCONTROL di Bretigny, vicino Parigi, o all'Institute of Air Navigation Services in Luxembourg) ed hanno introdotto le certificazioni per sistemi e personale specialistico (Canada, USA, Gran Bretagna, Svezia, Norvegia).

In ogni caso questo anomalo appalto ha portato ad un innaturale sbilanciamento numerico tra le componenti professionali in AAAVTAG svilendo il ruolo dei pochi tecnici presenti in AAAVTAG e talvolta, date le effettive esigenze, al « riciclaggio » di personale operativo, evidentemente in disuso, come ha più volte denunciato la stessa ANTAV, l'associazione professionale dei tecnici di assistenza al volo, federata IFATSEA, a cui aderiscono i pochi tecnici AAAVTAG.

Tale situazione ha favorito un'involuzione corporativa della componente controllori con il corollario di esasperata conflittualità sindacale e di frustrazione professionale delle altre componenti, per non parlare della evidente deviazione dai fini istituzionali dell'azienda.

L'Azienda autonoma per l'assistenza al volo rischia di diventare un'asfittica azienda autonoma di controllori senza alcuna prospettiva di sviluppo, in un mercato sempre più liberalizzato in cui è fondamentale il controllo delle tecnologie impiegate.

I connotati di questo strano appalto che prevede la fornitura pubblica della costosa attrezzatura necessaria, i locali e i materiali di ricambio ed in cui, tra l'altro, lo stesso patrimonio professionale è stato in buona parte fornito dalle scuole specialisti dell'Aeronautica militare si configura come una costosa ed ingiustificata intermediazione di manodopera. Esemplificativo sul tema un procedimento legale intentato dai lavoratori della Marconi Italiana (uno dei subappalti VITROCISET) contro AAAVTAG per « appalto di mere prestazioni ».

La stessa VITROCISET, tra l'altro, pur vivendo esclusivamente di appalti pubblici, mantiene uno sprezzante atteggiamento antisindacale tanto che in pochi mesi è già stata condannata due volte dal tribunale di Roma.

La riforma dovrà prevedere, a domanda, l'assunzione dei tecnici di appalti e subappalti (l'appalto è in vigore da circa 25 anni senza soluzione di continuità e vede impegnati attualmente circa 700 lavoratori) nella nuova azienda, eliminando così incongruenze organizzative e funzionali legate all'attuale disorganica struttura.

L'operazione, certamente gradita ai tecnici che finalmente otterranno quella necessaria stabilità, premessa indispensabile per operare serenamente in un così delicato servizio, costituirà una significativa boccata d'ossigeno finanziaria per il decollo della neo-azienda per l'assistenza al volo, se la economicità di gestione dovrà caratterizzarla.

Sulla base di quanto su illustrato si propone una riforma dell'assistenza al volo attivata da una legge che:

1) istituisca la Commissione di vigilanza per la sicurezza del volo;

2) riediti un'azienda veramente autonoma sul piano gestionale, sulla base dell'articolato del decreto del Presidente della Repubblica n. 145 del 1981, depurato dai « vincoli pubblici » (causa della sua stessa non piena attuazione) e che preveda, anche con una definita gradualità, la propria autosufficienza finanziaria e l'immediata acquisizione del comparto tecnico, attraverso l'assorbimento dei tecnici degli appalti (è presumibile che lo stesso possa essere imposto coattivamente dalla magistratura).

PROPOSTA DI LEGGE

—

TITOLO I

ORDINAMENTO

CAPO I

NATURA E COMPITI

ART. 1.

(Natura giuridica).

1. L'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale, di seguito denominata « Azienda », ha personalità giuridica ed autonomia amministrativa, contabile e finanziaria nei limiti stabiliti dalla presente legge ed è posta sotto la vigilanza del Ministro dei trasporti e della navigazione.

ART. 2.

(Ambito di attività dell'Azienda).

1. L'ambito di attività dell'Azienda è quello già definito per l'attuale Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale (AAAVTAG).

ART. 3.

(Compiti dell'Azienda).

1. L'Azienda provvede:

a) alla organizzazione ed all'esercizio diretto dei servizi del traffico aereo generale, dei servizi tecnici per la sicurezza del trasporto aereo, delle telecomunicazioni aeronautiche, dei servizi meteorologici aeroportuali, delle informazioni aeronautiche

e relativi servizi amministrativi e di supporto, nonché dei servizi del traffico aereo inerenti ai movimenti degli aeromobili sulle aree di manovra;

b) al potenziamento, all'ammodernamento ed alla costruzione di impianti ed apparati di assistenza radio o visuale, alla loro installazione ivi comprese le acquisizioni di terreno e le opere demaniali e alla manutenzione anche in relazione:

1) allo sviluppo del traffico aereo;

2) al progresso tecnologico;

3) alle modificazioni delle norme internazionali in materia di assistenza al volo;

c) alla ricerca e alla promozione di studi ed esperienze di carattere tecnico-scientifico inerenti l'assistenza di volo;

d) al collegamento con altre amministrazioni pubbliche al fine di realizzare le forme di collaborazione necessarie riguardo ai problemi territoriali di comune interesse;

e) ai rapporti con enti e organizzazioni internazionali del settore;

f) ai rapporti con enti e società nazionali che operano nel settore;

g) alla predisposizione degli elementi tecnico-economici delle tariffe dei propri servizi, nonché alla registrazione, alla contabilizzazione ed alla imputazione dei corrispettivi dovuti per la tassa di sorvolo;

h) al reclutamento e, direttamente o indirettamente, alla formazione ed all'addestramento del personale da impiegare per l'espletamento dei servizi di assistenza al volo; restano ferme le attribuzioni del Ministero della difesa in materia di licenze ed abilitazioni del personale militare nonché l'obbligo che le stesse non siano in contrasto con la normativa internazionale;

i) all'amministrazione in generale ed alle procedure amministrative inerenti l'attività contrattuale;

l) ai controlli, a terra e in volo, sulla rispondenza agli *standard* delle radioassistenze e degli aiuti luminosi per l'atterraggio;

m) alla pianificazione ed alla programmazione dell'assistenza al volo, determinando inoltre, in occasione della costruzione di nuovi aeroporti civili o della ristrutturazione di quelli esistenti, i requisiti tecnico-operativi relativi all'assistenza al volo:

n) agli accertamenti delle infrazioni alla normativa sulla assistenza al volo;

o) alla imposizione delle servitù necessarie per il funzionamento degli impianti;

p) al rilievo, alla compilazione ed alla pubblicazione delle carte ostacoli aeroportuali nei limiti degli aeroporti di propria competenza;

q) alla diretta gestione, fatto salvo il disposto di cui alla lettera *n)* del primo comma dell'articolo 3 della legge 23 maggio 1980, n. 242, di tutti gli affari che comunque la riguardano, nonché di quelli relativi ad altri servizi eventualmente trasferiti all'Azienda;

r) all'emanazione della normativa tecnico-operativa sui servizi di competenza.

2. Per le esigenze legate alla organizzazione e gestione di cui al comma 1, l'Azienda ha facoltà di partecipare a società ed enti, operanti nell'ambito della Unione europea, ovvero in altri Paesi esteri, aventi per fine l'esercizio di attività complementari accessorie, connesse comunque alle esigenze dell'assistenza al volo e individuate al di fuori di quanto disposto al comma 1, lettera *a)*.

3. L'Azienda ha facoltà di partecipare a società ed enti operanti anche all'estero, aventi per fine la fornitura a terzi di consulenza ed assistenza tecnica, lo studio, la progettazione, la costruzione o la gestione temporanea, nelle fasi di av-

viamento di enti del servizio di controllo del traffico aereo, di sistemi ed impianti di telecomunicazioni e di elaborazione automatica dei dati di enti del servizio meteorologico, climatologico e fisico dell'atmosfera.

4. La partecipazione alle società o enti di cui al comma 3 deve essere approvata dal Ministro dei trasporti e della navigazione e, qualora si tratti di società o enti operanti all'estero, anche con il concerto del Ministro degli affari esteri.

ART. 4.

(Servizi gestiti dall'Azienda).

1. Con riferimento a quanto previsto dell'articolo 3, comma 1, lettera *a)*, l'Azienda gestisce direttamente in particolare:

a) i servizi del traffico aereo, nel servizio informazioni di volo, nel servizio consultivo e di allarme, negli spazi aerei di cui all'articolo 2 e negli aeroporti civili. I predetti servizi potranno riguardare, ove ciò sia richiesto dall'Aeronautica militare, anche spazi aerei di competenza della medesima Aeronautica nonché aeroporti militari;

b) il servizio di esercizio tecnico-operativo e la conduzione tecnica continuata, di manutenzione preventiva e correttiva dei sistemi per la sicurezza del trasporto aereo;

c) il servizio meteorologico aeroportuale;

d) il servizio informazioni aeronautiche;

e) i servizi fisso e mobile delle telecomunicazioni aeronautiche, il servizio di radionavigazione e di quello di radiodiffusione.

CAPO II

VIGILANZA

ART. 5.

(Compiti del Dipartimento della navigazione aerea).

1. È istituito, presso il Ministero dei trasporti e della navigazione, il Dipartimento della navigazione aerea, con le seguenti attribuzioni:

a) emanare direttive generali di politica aziendale nel contesto dello sviluppo economico e sociale del Paese, nel rispetto delle indicazioni di programmazione economica del Governo;

b) approvare la pianificazione pluriennale per lo sviluppo e l'adeguamento delle strutture dei servizi di competenza dell'Azienda alle esigenze dell'Azienda stessa, nonché i programmi di investimento e di finanziamento pluriennale, deliberati dal consiglio di amministrazione, da sottoporre al CIPE per la definitiva approvazione;

c) approvare, di intesa con il Ministro del tesoro, il bilancio preventivo annuale ed il rendiconto consuntivo deliberati dal consiglio di amministrazione;

d) stabilire gli indirizzi generali in materia di politica tariffaria;

e) vigilare affinché la politica aziendale corrisponda ai fini pubblici e istituzionali e sia attuata con criteri di efficacia, di economicità e di sicurezza nel rispetto delle direttive generali impartite ed in conformità ai programmi approvati;

f) proporre la nomina dei componenti il consiglio di amministrazione;

g) proporre la nomina e la revoca del presidente del consiglio di amministrazione e del direttore generale.

CAPO III

ORGANI

ART. 6.

(Organi dell'Azienda).

1. Sono organi dell'Azienda:

a) il consiglio di amministrazione;

b) il presidente;

c) il direttore generale;

d) il collegio dei sindaci.

ART. 7.

(Attribuzioni del consiglio di amministrazione).

1. Il consiglio di amministrazione è preposto alla gestione dell'Azienda ed inoltre:

a) definisce la pianificazione annuale pluriennale tecnico-finanziaria da sottoporre all'approvazione del Dipartimento della navigazione aerea;

b) delibera sui programmi pluriennali da sottoporre all'approvazione del Dipartimento della navigazione aerea, formando il piano per il finanziamento degli stessi;

c) attua i programmi approvati dal Dipartimento della navigazione aerea in conformità alle direttive del Dipartimento stesso;

d) delibera il bilancio preventivo, le variazioni al bilancio stesso ed il conto consuntivo;

e) delibera sugli impegni di spesa che non rientrino nella competenza di altri organi o che non ritenga di delegare ad altri organi o uffici;

f) approva il capitolato generale che disciplina le forniture, gli appalti, i contratti e i relativi limiti di valore o di materia;

g) delibera l'emissione di obbligazioni e l'assunzione di mutui e di prestiti;

h) ratifica nella seduta immediatamente successiva i provvedimenti adottati in via di urgenza dal direttore generale;

i) delibera la nomina di un vice direttore generale, su proposta del direttore generale;

l) delibera sulla nomina e sulla cessazione dal servizio del personale dirigente, nonché, su proposta del direttore generale, sulle promozioni e sulle misure disciplinari relative al suddetto personale;

m) delibera la istituzione e soppressione dei servizi e dipartimenti da adottarsi con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, in armonia con i princìpi di cui all'articolo 24;

n) propone per l'approvazione da parte del Dipartimento della navigazione aerea, di intesa con il Ministro del tesoro, sentito il Ministro della difesa, la tariffa dei propri servizi;

o) delibera in materia di applicazione di norme attuative di trattati internazionali e, in particolare, di norme che regolano le attività portanti del servizio di assistenza al volo dal traffico aereo generale;

p) delibera sulle liti attive e passive, sulle transazioni di valore superiore alla misura da determinarsi dallo stesso consiglio o di valore indeterminato;

q) delibera la strutturazione e la regolamentazione tecnica e amministrativa dei vari servizi;

r) delibera la partecipazione a società o enti aventi per fine la fornitura di servizi di assistenza al volo a terzi, la ricerca applicata nel campo dei sistemi di navigazione aerea e di controllo del traffico aereo con l'esclusione delle attività istituzionali di cui all'articolo 3, comma 1, lettera *a)* e all'articolo 4;

s) delibera sugli altri argomenti che lo statuto attribuisce alla sua competenza.

2. Per assicurare l'efficienza operativa dell'Azienda il consiglio di amministrazione ha facoltà di delegare propri atti al presidente o al direttore generale, al fine di conseguire il necessario decentramento funzionale. Per gli stessi fini può delegare agli uffici centrali o periferici propri atti, sentito il parere del direttore generale.

ART. 8.

(Deliberazioni).

1. Le deliberazioni del consiglio di amministrazione sono esecutive.

ART. 9.

(Composizione del consiglio di amministrazione).

1. Il consiglio di amministrazione è composto dal presidente e da sei consiglieri, aventi particolari capacità tecniche in relazione ai compiti istituzionali dell'Azienda con riferimento al quadro generale del trasporto aereo, nonché nel settore economico od amministrativo.

2. I consiglieri di amministrazione sono nominati con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, e durano in carica cinque anni, rinnovabili una sola volta. Con le stesse modalità, per il rimanente periodo del mandato in corso, si provvede alla sostituzione dei consiglieri cessati dalla carica per qualsiasi motivo.

3. Il presidente ed i componenti del consiglio di amministrazione che si trovino in una delle situazioni di incompatibilità previste dall'articolo 7 della legge 24 gennaio 1978, n. 14, sono dichiarati decaduti dalla carica qualora entro quindici giorni dalla *comunicazione della nomina non sia* cessata la situazione di incompatibilità.

4. La disposizione di cui al comma 3 si applica anche nei confronti del personale dipendente dall'Azienda.

5. Nei confronti dei componenti del consiglio di amministrazione si applica la

disciplina prevista dalla legge 24 gennaio 1978, n. 14, in materia di controllo parlamentare sulle nomine degli enti pubblici.

ART. 10.

(Validità delle deliberazioni e convocazioni).

1. Il consiglio delibera a maggioranza dei componenti e per la validità delle sue deliberazioni occorre la presenza di almeno quattro componenti compreso il presidente.

2. Le deliberazioni sono adottate a maggioranza; in caso di parità, prevale il voto del presidente.

3. Il consiglio di amministrazione è convocato dal presidente o, in sua assenza, dal consigliere designato ai sensi dell'articolo 12, anche su richiesta di un terzo dei suoi componenti.

4. Le modalità di funzionamento del consiglio di amministrazione saranno stabilite con regolamento da emanare con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, previa deliberazione del consiglio di amministrazione stesso.

ART. 11.

(Scioglimento del consiglio di amministrazione).

1. In caso di accertate irregolarità o deficienze tali da compromettere il normale funzionamento tecnico-amministrativo o l'efficienza economico-finanziaria dell'Azienda, ovvero di ripetute inosservanze delle direttive del Ministro dei trasporti e della navigazione, il consiglio di amministrazione può essere sciolto con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione. In tal caso i poteri del presidente del consiglio di amministrazione sono attribuiti ad un commissario che è nominato con lo stesso decreto di scioglimento del consiglio di amministrazione. Entro tre mesi dalla nomina del commissario deve essere ricosti-

tuito il consiglio di amministrazione dell'Azienda.

ART. 12.

(Presidente).

1. Il presidente del consiglio di amministrazione è nominato con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione, previa deliberazione del Consiglio dei ministri.

2. Il presidente del consiglio di amministrazione:

a) ha la legale rappresentanza dell'Azienda dinanzi ai terzi ed a qualsiasi autorità amministrativa e finanziaria;

b) convoca e presiede il consiglio di amministrazione e vigila sull'esecuzione delle deliberazioni adottate;

c) sottoscrive con firma unica gli atti e documenti dell'Azienda.

3. Nella prima seduta del consiglio è nominato il componente destinato a sostituire il presidente in caso di assenza o di impedimento.

4. Il presidente dura in carica cinque anni e può essere confermato una sola volta.

5. Determinati poteri inerenti alla rappresentanza legale dell'Azienda possono essere delegati dal presidente ad altri organi, centrali e periferici dell'Azienda sentito il consiglio di amministrazione.

ART. 13.

(Direttore generale).

1. Il direttore generale partecipa con voto consultivo alle riunioni del consiglio di amministrazione al quale può proporre l'emanazione dei provvedimenti che ritiene necessari e cura l'esecuzione delle deliberazioni del consiglio stesso, sovrintende all'attività di tutti gli uffici assicurando il coordinamento operativo dei direttori dei

servizi e dei dipartimenti territoriali e la unità di indirizzo tecnico-amministrativo ed esegue ogni altro compito che gli sia attribuito dal consiglio.

2. Il direttore generale adotta, in caso di urgenza, al di fuori delle proprie attribuzioni, i provvedimenti indifferibili necessari a garantire la continuità e la sicurezza dell'esercizio, i quali devono essere sottoposti alla ratifica del consiglio di amministrazione nella prima seduta utile.

3. Il direttore generale è nominato con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione, sentito il consiglio di amministrazione, ed è scelto, di norma, tra i dirigenti dell'Azienda che per le qualità possedute e per l'attività svolta diano le più ampie garanzie di capacità professionale.

4. Il direttore generale è coadiuvato da un vice direttore generale che esercita le attribuzioni delegategli dal direttore generale stesso.

CAPO IV

INCOMPATIBILITÀ, DECADENZA ED EMOLUMENTI

ART. 14.

(Cause di incompatibilità)

1. È incompatibile con le cariche di presidente e di componente del consiglio di amministrazione:

a) avere vertenze in corso con l'Azienda;

b) essere proprietario o comproprietario, amministratore o sindaco, od avere qualunque altra carica consimile, retribuita o meno, essere consulente, impiegato o salariato di imprese esercenti attività che nei riguardi di quelle dell'Azienda siano comunque in contrasto, concorrenti o connesse, oppure in imprese che con l'Azienda abbiano contratti per lavori, servizi o forniture. Tale incompatibilità sussiste

anche quando in dette imprese l'Azienda abbia una partecipazione azionaria;

c) essere amministratore o componente del collegio dei revisori dei conti di enti pubblici, compresi quelli territoriali, o di società costituite a fine di lucro.

2. Non possono, inoltre, appartenere contemporaneamente al consiglio di amministrazione i parenti e gli affini sino al terzo grado, i coniugi, l'affiliante e l'affiliato; in tali casi la incompatibilità colpisce il componente meno anziano di età.

ART. 15.

(Decadenza dalla carica di presidente e di componente del consiglio di amministrazione. Dimissioni).

1. Si decade dalla carica di presidente e di componente del consiglio di amministrazione quando si verifica una delle cause di incompatibilità espressamente indicate dalla presente legge.

2. I componenti del consiglio di amministrazione decadono altresì quando non intervengano, senza giustificato motivo, a tre sedute consecutive.

3. La decadenza, nei casi previsti nei commi 1 e 2, è dichiarata con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione, previa deliberazione del Consiglio dei ministri.

4. Le dimissioni del presidente sono accettate con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione, sentito il Consiglio dei ministri.

5. Le dimissioni dei componenti del consiglio di amministrazione sono accettate con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione.

ART. 16.

(Emolumenti degli amministratori e dei sindaci).

1. Gli emolumenti previsti per il presidente, per i componenti del consiglio di

amministrazione e del collegio dei sindaci sono determinati con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro, previa deliberazione del Consiglio dei ministri. Tale decreto è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale*.

2. I sindaci ed i componenti del consiglio di amministrazione appartenenti ad amministrazioni dello Stato, sono collocati fuori dal ruolo organico di appartenenza per tutta la durata del mandato e percepiscono, in aggiunta alla normale retribuzione, anche la eventuale differenza fra il trattamento goduto e quello spettante in base a quanto previsto dal comma 1.

TITOLO II

PATRIMONIO, CONTABILITÀ E CONTROLLO

CAPO I

ORDINAMENTO CONTABILE E FINANZIARIO

ART. 17.

(Patrimonio aziendale).

1. Il patrimonio dell'Azienda è costituito dal patrimonio già di proprietà della AAAVTAG.

ART. 18.

(Ordinamento contabile e finanziario).

1. L'Azienda è tenuta a compilare i bilanci in conformità al regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 18 dicembre 1979, n. 696.

2. I bilanci deliberati dal consiglio di amministrazione sono approvati con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro.

ART. 19.

(Entrate).

1. Le entrate dell'Azienda sono costituite:

a) dalla devoluzione delle entrate erariali di cui alla legge 11 luglio 1977, n. 411;

b) dalle tariffe per i propri servizi determinate ai sensi dell'articolo 7, comma 1, lettera *n)* della presente legge;

c) dai ricavi per la vendita di beni immobili e mobili;

d) da ogni altra eventuale entrata.

CAPO II

CONTROLLO E RESPONSABILITÀ

ART. 20.

(Collegio dei sindaci).

1. Il Dipartimento della navigazione aerea nomina il collegio sindacale composto da tre sindaci effettivi e da due supplenti; essi durano in carica tre anni e possono essere riconfermati non più di una sola volta.

2. Tutti i sindaci nominati debbono essere iscritti nel ruolo dei revisori ufficiali dei conti.

3. Il presidente del collegio dei sindaci è nominato ai sensi degli articoli 2458, 2459 e 2460 del codice civile.

4. Il collegio dei sindaci esercita il controllo amministrativo contabile sugli atti di amministrazione dell'Azienda e redige le relazioni sui bilanci di previsione e sui conti consuntivi da trasmettere al Di-

partimento della navigazione aerea, al Ministro del tesoro ed al presidente dell'Azienda; riferisce inoltre, almeno semestralmente, sull'azione di controllo agli stessi organi.

5. I membri del collegio dei sindaci possono in qualunque momento procedere, anche individualmente, ad atti di ispezione e di controllo e richiedere tutti i documenti giustificativi delle spese effettuate.

6. Il collegio dei sindaci, per l'esercizio delle sue funzioni, si avvale di un ufficio di revisione, la cui composizione è determinata dallo statuto.

ART. 21.

(Responsabilità).

1. Il presidente, i consiglieri di amministrazione, il direttore generale, i componenti del collegio dei sindaci e i dipendenti dell'Azienda sono responsabili, secondo le norme vigenti per i dipendenti delle amministrazioni dello Stato, dei danni arrecati al patrimonio dell'Azienda a seguito della violazione di obblighi di funzioni o di servizio, con azione od omissione, anche soltanto colposa. Essi sono sottoposti alla giurisdizione della magistratura penale e civile ordinaria.

ART. 22.

(Commissione di vigilanza sulla sicurezza dei trasporti).

1. È istituita, alle dirette dipendenze del Presidente del Consiglio dei ministri, la Commissione di vigilanza sulla sicurezza dei trasporti.

2. La Commissione è l'autorità di controllo di tutte le attività connesse alla sicurezza dei trasporti, è presieduta da un magistrato nominato dal Consiglio superiore della magistratura, sentite le Commissioni parlamentari competenti, e si av-

vale di tecnici di elevata qualificazione professionale.

3. La definizione della struttura, dei tempi di attivazione e del trattamento economico dei componenti della Commissione saranno stabiliti con decreto del Presidente della Repubblica, da emanare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

ART. 23.

(Obbligo di denunzia).

1. Gli amministratori ed i capi degli uffici che vengono a conoscenza, direttamente o a seguito di rapporti cui siano tenuti i titolari degli uffici ad essi sottoposti, di fatti che diano luogo a responsabilità ai sensi dell'articolo 21, debbono farne tempestiva denuncia all'autorità giudiziaria, indicando tutti gli elementi raccolti per l'accertamento delle responsabilità e per l'accertamento dei danni. Se il fatto dannoso sia imputabile al direttore generale, la denuncia è fatta a cura del consiglio di amministrazione; se esso è imputabile al capo di un servizio o di un dipartimento, l'obbligo di denuncia incombe anche al presidente e a ciascuno dei membri del consiglio di amministrazione.

TITOLO III

ORGANIZZAZIONE E PERSONALE

CAPO I

ORGANIZZAZIONE, STATO GIURIDICO ED ECONOMICO

ART. 24.

(Organizzazione dell'Azienda).

1. L'Azienda è organizzata in conformità ai seguenti criteri:

a) gli organi centrali e periferici devono essere dotati di un'ampia autonomia operativa;

b) la struttura organizzativa deve in ogni caso garantire la massima efficienza del servizio, la economicità gestionale e l'incremento della produttività aziendale;

c) l'ordinamento generale dei servizi deve rispecchiare i vari livelli dirigenziali.

2. L'individuazione e l'articolazione delle strutture di cui al comma 1 sono definite dallo statuto dell'Azienda.

ART. 25.

(Stato giuridico).

1. Lo stato giuridico del personale è disciplinato con regolamento del Ministro dei trasporti e della navigazione secondo i seguenti criteri:

a) l'ordinamento dei dipendenti dell'Azienda deve articolarsi in qualifiche funzionali basate sul grado di professionalità.

b) le qualifiche professionali esistenti o da istituire sono ascritte nelle qualifiche funzionali in relazione al contenuto di professionalità e complessità del lavoro svolto, alle attribuzioni, alla responsabilità, al grado di autonomia, al livello di preparazione culturale e professionale richiesta, al titolo di studio posseduto;

c) le qualifiche funzionali sono determinate sulla base di valutazioni connesse ai contenuti e al grado:

1) di difficoltà, di gravosità, di manualità o di uso di strumentazione tecnico-meccanica, di produttività, di articolazione dell'attività lavorativa, di responsabilità, di coordinamento e direzione, di autonomia;

2) di preparazione culturale, di qualificazione e di esperienza professionale, di polivalenza;

d) il reclutamento del personale avviene mediante concorso, consistente in una valutazione obiettiva del merito dei candidati, accertata con prove selettive o anche per mezzo di corsi selettivi di reclutamento e formazione a contenuto teorico-

pratico, intesi a conferire il grado di professionalità necessario per la qualifica cui inerisce l'assunzione. L'assunzione obbligatoria di appartenenti a categorie protette deve avvenire nel rispetto delle leggi in vigore nel settore del pubblico impiego. Il possesso delle condizioni di idoneità psico-fisica e morale alla assunzione in servizio deve essere accertato sulla base di elementi obiettivamente determinati e con le più ampie garanzie per gli interessati;

e) l'assunzione definitiva deve essere sempre subordinata al superamento di un congruo periodo di prova uniforme per le medesime qualifiche;

f) la disciplina per il collocamento a riposo del personale dell'Azienda e il relativo trattamento previdenziale devono essere disposti in conformità della disciplina prevista per gli impiegati dello Stato, facendo salvi i diritti acquisiti;

g) la responsabilità per l'esercizio delle funzioni dirigenziali deve tener conto non solo del buon andamento, della imparzialità e della legittimità dell'azione degli uffici cui i dirigenti sono preposti, ma anche della rigorosa osservanza dei termini e delle altre norme di procedimento previste da disposizioni vigenti, nonché del conseguimento dei risultati dell'azione degli uffici cui i dirigenti stessi sono preposti;

h) deve essere garantita la salvaguardia delle posizioni giuridiche ed economiche acquisite dal personale;

i) la formazione e l'aggiornamento del personale devono essere adeguati alle esigenze di efficienza e di economicità dell'Azienda, avvalendosi a tal fine delle apposite strutture previste a livello europeo dall'organizzazione Eurocontrol;

l) in materia disciplinare deve sempre essere garantito al dipendente l'esercizio del diritto di difesa anche con l'assistenza di una associazione sindacale di categoria, qualora l'interessato lo richieda, nonché la composizione in maniera imparziale delle commissioni di disciplina.

2. Nel rispetto dei criteri di cui al comma 1 sono disciplinate con regolamento del Ministro dei trasporti e della navigazione le seguenti materie:

a) le sfere di competenza e le attribuzioni dei dirigenti, le quali devono rispondere ad esigenze di organicità ed omogeneità anche al fine di assicurare una univoca individuazione delle relative responsabilità, nonché i modi di conferimento della titolarità degli organi e degli uffici;

b) i procedimenti di costituzione, di modificazione di stato giuridico ed estinzione del rapporto di lavoro;

c) i criteri per la determinazione delle qualifiche funzionali e dei profili professionali in ciascuna di esse comprese;

d) le garanzie del personale in ordine all'esercizio delle libertà e dei diritti fondamentali;

e) le responsabilità disciplinari dei dipendenti e il relativo procedimento;

f) la durata massima dell'orario di lavoro.

ART. 26.

(Dotazione organica).

1. Con il regolamento di cui all'articolo 25 è determinato il ruolo organico del personale dirigente e la relativa ripartizione per qualifiche in conformità a quanto disposto dall'articolo 24.

2. L'Azienda, sentite le organizzazioni sindacali di categoria su base nazionale, provvede alla ripartizione per ciascun profilo professionale dei posti risultanti dopo la emanazione del regolamento di cui al comma 1.

ART. 27.

(Formazione del personale).

1. L'Azienda si avvale di un apposito centro per la formazione e la qualificazione professionale del proprio personale

operativo di controllo, tecnico-operativo, tecnico-meteo ed amministrativo, nonché delle strutture europee di Eurocontrol di cui all'articolo 25, comma 1, lettera *i)*.

CAPO II

ACCORDI SINDACALI E TUTELA GIURISDIZIONALE

ART. 28.

(Materie riservate agli accordi sindacali).

1. Sono disciplinate con i procedimenti e gli accordi di cui all'articolo 29 le seguenti materie:

a) il regime retributivo di attività;

b) l'organizzazione interna degli uffici;

c) l'identificazione delle qualifiche funzionali, in rapporto ai profili professionali ed alle mansioni;

d) i carichi di lavoro e le altre misure volte ad assicurare la efficienza degli uffici;

e) l'orario di lavoro, la sua durata e distribuzione, i procedimenti per il suo rispetto;

f) il lavoro straordinario, le ferie, i permessi, i congedi, i trattamenti di missione e di trasferimento;

g) l'attuazione di istituti concernenti la formazione e l'addestramento professionale;

h) l'attuazione delle garanzie del personale;

i) i criteri per l'attuazione della mobilità del personale nel rispetto delle inamovibilità previste dalla legge;

l) i criteri per l'applicazione dei principi di cui agli articoli 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 29, 30 e 31, secondo, terzo, quarto e quinto comma, della legge 20 maggio 1970, n. 300.

ART. 29.

(Procedimento per gli accordi sindacali).

1. Le materie previste all'articolo 28 sono disciplinate sulla base di accordi definiti ogni tre anni con le organizzazioni sindacali di categoria.

ART. 30.

(Tutela giurisdizionale).

1. Le controversie di lavoro relative al personale dipendente dell'Azienda sono di competenza della magistratura ordinaria del lavoro. In tali giudizi trova applicazione l'articolo 28 della legge 24 maggio 1970, n. 300, ed, in quanto applicabili, le disposizioni di cui alla legge 11 agosto 1973, n. 533.

TITOLO IV

DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI

ART. 31.

(Inquadramenti).

1. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge saranno assunti, a domanda, i tecnici delle ditte di appalto e subappalto, ufficialmente in servizio al 1° gennaio 1995 e funzionalmente già impiegati a tale data nei siti e presso gli impianti dell'AAAVTAG per un periodo ininterrotto di almeno due anni risultante alla data del 1° gennaio 1995.

2. Il trattamento e l'inquadramento del personale di cui al comma 1 è quello dei tecnici di assistenza al volo interni all'AAAVTAG; tali questioni saranno oggetto di apposito confronto con le organizzazioni sindacali di categoria.

3. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, da emanare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono disciplinate le modalità per l'istituzione ed il funzionamento dell'albo professionale degli operatori dell'assistenza al volo, controllori, tecnici e meteo, sulla base delle norme vigenti e in conformità con la normativa internazionale in materia di conoscenze e di requisiti tecnici, professionali, attitudinali e psicofisici.

4. È demandata alla responsabilità dell'Azienda la fissazione dei requisiti professionali e psicofisici per le categorie professionali di cui al comma 3 indispensabili alla sicurezza del volo, nonché la loro certificazione ed aggiornamento.

ART. 32.

(Transito dei tecnici degli appalti e subappalti).

1. In sede prima di applicazione della presente legge, il transito del personale tecnico degli appalti e subappalti di cui all'articolo 31, comma 1, avverrà in concomitanza con il trasferimento della gestione del servizio tecnico operativo dell'assistenza al volo alla diretta gestione dell'Azienda.

Stampato su carta riciclata ecologica

DDL12-2712
Lire 1000