# CAMERA DEI DEPUTATI N. 2918

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**MAMMOLA, MURATORI**

Norme per la riorganizzazione del servizio di trasporto aereo e della aviazione civile

*Presentata il 20 luglio 1995*

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Nel corso delle precedenti legislature il Parlamento si è a lungo occupato del problema della riorganizzazione del servizio di trasporto aereo.

Dopo un'ampia serie di audizioni era emersa la generale convinzione della generale inadeguatezza delle strutture burocratiche ministeriali della Direzione generale dell'aviazione civile (Civilavia), dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale (AAAVTAG) e del Registro aeronautico italiano (RAI) nell'affrontare i problemi legati alla crescente mole dei traffici aerei. Inoltre l'affrettata smilitarizzazione del controllo del traffico aereo aveva suscitato problemi nella organizzazione del sistema globale della sicurezza aerea che non potevano essere superati se non attraverso una riforma che prevedesse organi snelli e strutture operative flessibili.

Queste considerazioni avevano spinto fin dalla decima legislatura quasi tutte le forze politiche ad elaborare progetti di riforma di Civilavia e dell'AAAVTAG; ma le numerose proposte di legge (alcune delle quali dirette anche a riformare il Registro aeronautico italiano) non erano state né esaminate né discusse dalla Camera e dal Senato. Una disattenzione grave considerato che il principale obiettivo dei parlamentari che avevano predisposto le iniziative legislative era quello di accrescere la sicurezza dei voli.

L'affrettata conclusione della precedente legislatura ha impedito al Parla-

mento di risolvere i problemi posti sul tappeto; è necessario adesso procedere quanto meno alla riforma di Civilavia ed a nuovi modelli organizzativi del trasporto aerei civile nazionale ed al contestuale scioglimento dell'AAAVTAG anche per spingere il Governo ad assumere con immediatezza maggiori iniziative nel trasporto aereo. Fra l'altro il Parlamento non può più subire passivamente i rinvii dei termini disposti dal Governo con decreti-legge per l'attuazione di quella riforma delle gestioni aeroportuali di cui ai commi 10, 12 e 13 dell'articolo 10 della legge 24 dicembre 1993, n. 537; tale atteggiamento dilatorio ha impedito l'autentica ed auspicata *razionalizzazione* del sistema aeroportuale italiano.

In materia di tutela della sicurezza della navigazione aerea l'Italia è in notevole ritardo rispetto alle altre nazioni europee; basterà ricordare al riguardo che soltanto tre mesi fa il Governo ha presentato un disegno di legge che autorizza il Governo ad aderire alla Convenzione internazionale di cooperazione per la sicurezza della navigazione aerea (EUROCONTROL) che è stato firmato a Bruxelles il 13 dicembre 1960 ed alla quale aderiscono la Repubblica federale tedesca, la Francia, il Belgio, la Gran Bretagna ed Irlanda, i Paesi Bassi e il Lussemburgo.

Le carenze legislative in materia di sicurezza e di organizzazione del servizio aereo civile di cui si è detto, la normativa non ben definita in materia di indagini sui sinistri aerei hanno inoltre creato notevoli inconvenienti ogni volta in cui si è verificato un sinistro aereo nel nostro Paese: le inchieste giudiziarie si sono sovrapposte, rallentandone in modo abnorme lo svolgimento, sulle inchieste tecnico-amministrative che, giova ricordarlo, sono indispensabili per evitare che si ripetano nuovamente i sinistri. Sulle indagini tecniche che determinano gli incidenti aerei, o i mancati incidenti, il Consiglio delle Comunità europee ha elaborato di recente una direttiva, non ancora esaminata dal Parlamento italiano.

Il recepimento delle più recenti direttive europee, l'adesione ad EUROCONTROL non possono che essere accompagnati da un riesame globale di tutta la normativa concernente l'organizzazione del servizio di trasporto aereo in Italia.

Fra le ragioni che impongono l'adozione di una normativa più moderna c'è da dirimere il perenne conflitto di attribuzioni fra la magistratura ordinaria e le Commissioni di inchiesta sui sinistri (e sui mancati sinistri) aerei, conflitto di attribuzioni messo in luce in maniera clamorosa dalla sentenza, passata in giudicato, emessa dal pretore civile di Roma l'8 marzo 1989 nella quale si applicava la sospensiva alla diffusione dei risultati del lavoro della Commissione di inchiesta nominata dal Ministero dei trasporti per la ricerca delle cause della sciagura aerea di Conca di Trezzo del 15 ottobre 1987. In pratica la sentenza pretorile ribadiva l'insussistenza di presupposti di legge per la costituzione di Commissioni di inchiesta sui disastri aerei. Esiste dunque una obiettiva differenza fra la legislazione italiana in materia e le direttive dell'ICAO in materia di accertamento delle cause dei sinistri e perfino con la direttiva CE 94/56 del 26 novembre 1994. Il tema della sicurezza della navigazione aerea, da risolversi innanzi tutto dando piena applicazione alle citate convenzioni internazionali ed alle direttive comunitarie può essere affidato, con legge delega, al Governo.

*Questa proposta di legge, composta di* 7 articoli si ripromette di trasformare in maniera completa l'organizzazione del trasporto aereo civile italiano attraverso la ristrutturazione di Civilavia e lo scioglimento dell'AAAVTAG, creando nel contempo le nuove strutture in grado di garantire la regolarità del servizio e la sicurezza del servizio attraverso la istituzione di nuovi organi quali:

l'Agenzia italiana per il trasporto aereo;

l'Agenzia nazionale per le gestioni aeroportuali.

Con l'articolo 1 si istituisce il Segretariato per l'aviazione civile; con l'articolo 2 si indicano le attribuzioni dell'Agenzia italiana per il trasporto aereo; nell'articolo

3, si definiscono competenze e compiti dell'Agenzia nazionale per le gestioni aeroportuali.

L'articolo 4 contiene le norme per lo scioglimento dell'ANAV mentre nell'articolo 5 vengono definiti i nuovi compiti di Civilavia.

L'articolo 6 contiene la delega al Governo per la emanazione delle norme necessarie per attuare questa legge e, attraverso il recepimento di direttive CE. e Convenzioni internazionali, per avviare una nuova organizzazione della sicurezza della navigazione aerea.

# PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

*(Segretariato per l'aviazione civile).*

1. Il Ministro dei trasporti e della navigazione determina gli indirizzi politici e programmatici cui deve uniformarsi l'attività e la sicurezza del trasporto aereo civile ed esercita tali attribuzioni tramite il Segretariato per l'aviazione civile.

2. L'Ufficio del Segretariato per l'aviazione civile è retto da un Segretario per l'aviazione civile, nominato dal Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione, fra i dipendenti dello Stato di grado non inferiore a dirigente generale di livello B, o di generale di squadra aerea.

3. Il Segretario per l'aviazione civile resta in carica quattro anni; il suo mandato può essere prorogato una sola volta ed ha comunque termine al compimento del sessantacinquesimo anno di età.

4. Dal Segretario per l'aviazione civile dipendono:

*a)* l'Agenzia italiana per il trasporto aereo (Agenaereo);

*b)* l'Agenzia nazionale per le gestioni aeroportuali (Gestaeroporti);

*c)* la Direzione generale per l'aviazione civile (Civilavia).

ART 2.

*(Istituzione e compiti di Agenaereo).*

1. È istituita l'Agenzia italiana per il trasporto aereo (Agenaereo), organo indipendente costituito presso il Ministero dei trasporti e della navigazione.

2. L'Agenaereo svolge i seguenti compiti:

*a)* controlla la circolazione ed il traffico aereo;

*b)* rilascia le autorizzazioni e concessioni in materia di:

1) servizi aerei di linea e non di linea;

2) servizi aerei stranieri;

c) fornisce informazioni in materia di metereologia aeronautica e generale;

*d)* cura l'installazione ed ha la responsabilità della efficienza degli impianti fissi e mobili delle telecomunicazioni aeronautiche e dei servizi di radionavigazione;

*e)* controlla le rotte delle linee aeree, e gli scali per quanto concerne le operazioni di volo;

*f)* coordina le richieste per le emissioni dei *Notam;*

*g)* provvede alla pianificazione della navigazione aerea civile;

*h)* provvede, in accordo con l'Aeronautica militare, a tutte le attività connesse con la sicurezza dei voli;

*i)* approva la programmazione operativa del trasporto aereo, degli orari, delle frequenze e delle tariffe.

ART 3.

*(Istituzione e compiti di Gestaeroporti).*

1. È istituita l'Agenzia nazionale per le gestioni aeroportuali (Gestaeroporti), organo indipendente costituito presso il Ministero dei trasporti e della navigazione al quale è affidato il compito di esercitare la vigilanza sulla costruzione e la gestione delle strutture aeroportuali civili e delle attività delle società costituite di cui al primo e secondo periodo del comma 13, dell'articolo 10 della legge 24 dicembre 1993, n. 527.

2. A Gestaeroporti sono trasferiti i compiti e le competenze attribuite ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 1981, n. 145, all'Azienda autonoma

di assistenza al volo per il traffico aereo generale.

3. Gestaereoporti svolge i seguenti compiti:

*a)* provvede alla programmazione della dislocazione sul territorio nazionale degli aereoporti disponendo, quando ragioni geografiche di vicinanza lo rendano opportuno, la costituzione di sistemi aeroportuali integrati;

*b)* provvede alla costruzione o al potenziamento ed ammodernamento di impianti ed apparati aeroportuali di assistenza al volo radioassistito o a vista, alla realizzazione ed alla manutenzione delle infrastrutture degli impianti nonchè all'acquisto di beni e macchinari, alla loro installazione, ivi comprese le azioni necessarie per le acquisizioni di terreno e gli espropri;

*c)* elabora i piani regolatori aeroportuali ed i progetti di massima ed esecutivi delle relative strutture;

*d)* predispone i capitolati tecnici e gli schemi di contratto e di appalto, espleta le gare ed i conseguenti contratti, esercita la direzione, vigilanza e collaudo sui lavori di propria competenza;

*e)* vigila nell'interesse dell'utenza sulla regolarità dei servizi erogati dalle società aeroportuali e sulle loro tariffe svolgendo, in caso di contrasto fra società di gestione degli aeroporti e le compagnie aeree, funzioni di arbitraggio;

*f)* provvede all'accertamento, alla registrazione, all'imputazione ed alla riscossione dei diritti aeroportuali, con esclusione di quelli spettanti alle società di gestione, di cui alla legge 5 maggio 1976, n. 324, e successive modificazioni.

ART 4.

*(Scioglimento dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale).*

1. L'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale

(AAAVTAG) cessa da qualsiasi attività sei mesi dopo l'entrata in vigore della presente legge.

2. Il personale della disciolta AAATVAG, escluso quello di cui al comma 3, ha la facoltà di transitare, a domanda, nel Ministero dei trasporti e della navigazione ovvero presso altre amministrazioni dello Stato, conservando il trattamento economico e giuridico acquisito.

3. Il personale della disciolta AAATVAG appartenente ai ruoli di controllore del traffico aero, di pilota e specialista di radiomisure transita di diritto nei ruoli del Ministero dei trasporti e della navigazione, conservando il trattamento economico già conseguito.

4. Le modalità di trasferimento del personale di cui ai commi 2 e 3, ovvero la cessazione del servizio, sono determinate con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione. Nel decreto sono indicate altresì le modalità e le condizioni economiche e giuridiche per il riassorbimento delle condizioni di miglior favore del personale trasferito rispetto a quelle di cui beneficia il personale di ruolo del Ministero dei trasporti e della navigazione.

ART 5.

*(Compiti di Civilavia).*

1. Oltre ai compiti ed alle funzioni previste dall'attuale ordinamento del Ministero dei trasporti e della navigazione la Direzione generale dell'aviazione civile (Civilavia) provvede in particolare a:

*a)* elaborare i programmi di studio riguardanti le scuole di volo;

*b)* effettuare le ispezioni presso le scuole di volo;

*c)* controllare il mantenimento degli standard degli ispettori di volo;

*d)* controllare il livello di addestramento degli equipaggi;

*e)* rilasciare, rinnovare o reintegrare i titoli aeronautici;

*f)* curare la fornitura di beni e servizi occorrenti per il funzionamento degli or-

gani ministeriali o delle Agenzie dipendenti dal Segretariato per l'aviazione civile ed amministrare il relativo personale;

*g)* collaborare con il Ministro e con le altre Direzioni generali del Ministero dei trasporti e della navigazione per la impostazione e definizione del bilancio di previsione delle spese del dicastero;

*h)* delineare l'impostazione del bilancio dello Stato per tutte le spese riguardanti il funzionamento dell'Aviazione civile;

*i)* raccogliere ed aggiornare le pubblicazioni tecniche italiane e straniere.

ART 6.

*(Delega al Governo).*

1. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge il Governo della Repubblica è delegato ad emanare, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con gli altri Ministri interessati, uno o più decreti legislativi per definire, tenendo conto delle norme comunitarie vigenti in materia:

*a)* le norme relative all'organizzazione ed al funzionamento delle Agenzie di cui all'articolo 1;

*b)* le norme per la riorganizzazione ed il funzionamento di Civilavia nello spirito della presente legge;

*c)* i rapporti fra Civilavia, l'Agenzia italiana per il trasporto aereo, l'Agenzia nazionale per le gestioni aeroportuali, con il Registro aeronautico italiano (RAI);

*d)* modifiche al codice della navigazione intese al miglioramento delle condizioni di sicurezza dei voli, alla riorganizzazione delle procedure da seguire in caso di sinistro, o mancato sinistro aeronautico;

*e)* norme per l'attuazione della direttiva 94/56/CE del 26 novembre 1994, per l'adesione alla Convenzione internazionale per la sicurezza della navigazione aerea

firmato a Bruxelles il 13 dicembre 1960 (EUROCONTROL).

ART 7.

*(Entrata in vigore).*

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale.*

2. L'Agenaereo e la Gestaeroporti vengono costituite a decorrere dalla data di scioglimento dell'AAAVTAG.