

CAMERA DEI DEPUTATI N° 5078

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**RIDI, ANGELINI GIORDANO, MENZIETTI, CHELLA, CIOCCI
LORENZO, CANNELONGA, RONZANI, FAGNI, MANGIAPANE**

Presentata il 20 settembre 1990

Delega al Governo per l'adesione dell'Italia alla convenzione internazionale di cooperazione per la sicurezza della navigazione aerea denominata EUROCONTROL

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presente proposta di legge nasce dalla constatazione del ritardo accumulato dal Governo nel concretizzare la volontà di aderire all'organismo internazionale Eurocontrol espressa in più occasioni da tutte le parti politiche di questa Camera

Un ulteriore ritardo nell'adesione ad Eurocontrol appare ormai incomprensibile specialmente durante il semestre di Presidenza italiana della Comunità, considerando, inoltre, che l'Italia è ormai l'unica nazione, tra i partners europei, a mantenere nel trasporto aereo una anacronistica posizione di isolazionismo

Perdurando la carenza di proposte governative appare un preciso dovere della Camera attivarsi concretamente, con proprie iniziative legislative che sbloccino

l'incerta e per molti versi incomprensibile situazione di stallo che si protrae da almeno un decennio. La proposta di legge, se approvata, evidenzerebbe con immediatezza la volontà politica di aderire ad Eurocontrol, costituendo la fonte giuridica necessaria per l'emanazione, in tempi rapidi e certi, degli strumenti operativi di adesione

Come è noto agli onorevoli colleghi, l'Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea (denominata Eurocontrol) nasce dalla necessità di una maggiore cooperazione ed integrazione nel settore aeronautico che si manifesta alla fine degli anni cinquanta nell'ambito della Comunità europea

Francia, Germania Federale, Belgio, Olanda, Lussemburgo e Regno Unito, al

fine di sviluppare la cooperazione tecnica nel campo della navigazione aerea, e di creare una organizzazione comune dei servizi del traffico aereo negli spazi aerei superiori, firmarono il 13 dicembre 1960 la Convenzione di cooperazione per la sicurezza della navigazione aerea (Eurocontrol). La mancata partecipazione italiana fu dovuta essenzialmente al tipo di organizzazione che gestiva allora i servizi del traffico aereo che, poiché militare, non era in grado di consentire che la gestione diretta dell'assistenza al volo negli spazi aerei italiani fosse effettuata da una organizzazione internazionale.

All'inizio degli anni ottanta si sono create le condizioni perché la posizione italiana fosse riconsiderata. La nascita dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale (AAATAG) nel 1981 ha separato la gestione dell'assistenza al volo civile da quella militare. Nel contempo la cooperazione europea nel campo della navigazione aerea ha cambiato le prospettive puntando alla definizione di piani strategici comuni nel settore, superando l'imposizione della gestione sovranazionale del controllo del traffico aereo. Una diversa Convenzione è sancita nel febbraio 1981 con un Protocollo di emendamento della Convenzione precedente, mediante il quale i Paesi aderenti (nell'occasione aderisce anche il Portogallo) concordano di fissare obiettivi a lungo termine nel campo della navigazione aerea e, in tale quadro, di formulare un piano comune a medio termine relativo ai servizi del traffico aereo ed alle relative installazioni.

La cooperazione riguarda anche la definizione di piani comuni relativi all'addestramento avanzato, all'adozione di procedure, ai programmi di ricerca e sviluppo delle infrastrutture e dei servizi per la sicurezza, l'efficienza e la rapidità dei flussi di traffico.

L'Agenzia Eurocontrol, nel perseguire le sopracitate finalità, opera sotto la supervisione e le direttive della Commissione permanente costituita dai Ministri dei trasporti, o loro sostituti, dei Paesi membri. Tale Commissione delibera le politiche dell'Agenzia alla quale l'articolo

III della nuova Convenzione assegna importanti compiti quali

analizzare le future necessità del traffico aereo e le nuove tecnologie necessarie a soddisfarle,

sviluppare e adottare obiettivi comuni a lungo termine nel campo della navigazione aerea e coordinare, in tale quadro, i piani nazionali a medio termine,

promuovere e condurre studi, sperimentazioni e prove relativi alla navigazione aerea,

raccogliere e diffondere i relativi risultati,

coordinare i programmi di ricerca e di sviluppo dei Paesi membri relativi a nuove tecniche nel campo della navigazione,

esaminare ed approfondire le questioni di navigazione aerea studiate dall'ICAO o da altre organizzazioni internazionali interessate dall'aviazione civile,

studiare gli emendamenti al Piano regionale di navigazione aereo da sottoporre all'ICAO,

fissare ed incassare le tariffe imposte agli utilizzatori dei servizi di navigazione aerea, secondo quanto stabilito dall'Accordo multilaterale relativo alle tariffe in rotta, in nome e per conto degli Stati che partecipano al suddetto accordo.

Possono, inoltre, essere stabiliti accordi bilaterali in base ai quali determinati Stati possono delegare Eurocontrol ad incassare ed a recuperare crediti per tariffe non previste dall'Accordo multilaterale per le tariffe in rotta.

Sulla base dei nuovi compiti di Eurocontrol i Ministri dei trasporti dei 23 Paesi ECAC (*European Civil Aviation Conference*, di cui l'Italia fa parte) hanno approvato il 25 aprile scorso a Parigi un piano, da realizzarsi sotto l'egida di Eurocontrol stessa, per l'integrazione europea del controllo del traffico aereo, che tiene conto dei piani a medio e lungo termine dell'ICAO.

Già nell'ottobre del 1988, al fine di aumentare la capacità dello spazio aereo e soddisfare in misura maggiore la domanda di traffico, garantendo i livelli di sicurezza, i Ministri approvarono il progetto di costituire a Bruxelles un unico sistema centrale per la gestione dei flussi di traffico, affidandone la realizzazione ad Eurocontrol

Il piano decennale di integrazione dei sistemi ATC nazionali (1990-1999) prevede 4 fasi, così programmate

1) valutazione degli attuali sistemi nazionali mettendone in evidenza le relative carenze,

2) ottimizzazione della struttura degli spazi aerei con la messa in esercizio di nuove rotte aeroviarie internazionali,

3) acquisizione ed installazione delle apparecchiature di nuova tecnologia al fine di assicurare la completa copertura radar in tutta l'area CEAC, la progressiva integrazione dei sistemi di controllo del traffico aereo, la realizzazione di sistemi automatizzati di comunicazione dati tra centri di assistenza al volo in rotta,

4) realizzazione dei sistemi *data link* aria/terra utilizzando sistemi avanzati attualmente non ancora operativi (satelliti, Modo S, etc)

La realizzazione del suddetto piano, affidata ad un Gruppo di Progetto Eurocontrol, coinvolge, oltre agli esperti degli Stati interessati e di istituzioni quali l'ICAO, la Commissione CEE, la NATO-CEAC, anche i diversi settori industriali nazionali interessati all'assistenza al volo ed ai sistemi di telecomunicazioni

Un altro importante obiettivo che Eurocontrol da sempre persegue, e quello di pervenire ad un sempre più uniforme sistema europeo di tariffazione dei servizi di assistenza al volo, in osservanza delle Raccomandazioni ICAO in materia

Al fine di stabilire un comune sistema di determinazione e di esazione di tariffe in rotta gestito da Eurocontrol, gli Stati membri firmarono un « Accordo multilaterale relativo alle tariffe di rotta », reso

operativo nel settembre del 1970 e successivamente esteso a Paesi non membri quali l'Austria, la Svizzera, la Spagna

La Grecia ha aderito ad Eurocontrol e all'Accordo multilaterale nel settembre del 1988, la Turchia nel marzo del 1989, Malta nel luglio del 1989

Il recupero presso le compagnie aeree di somme dovute agli Stati aderenti all'Accordo multilaterale è affidato ad Eurocontrol, che è in grado di adire la giurisdizione internazionale

L'Agenzia provvede, inoltre, per ogni singolo volo, a recuperare contemporaneamente i crediti dovuti per i servizi di assistenza al volo forniti da più Paesi aderenti

Tutto ciò premesso, appare innegabile il vantaggio dell'adesione italiana alla Convenzione Eurocontrol sia per quanto riguarda gli aspetti di pianificazione a medio e lungo termine dei servizi e dei sistemi integrati di navigazione aerea, che comportano un coinvolgimento sia delle amministrazioni aeronautiche che delle industrie, sia per la delega all'Agenzia della fatturazione ed esazione dei corrispettivi dovuti per i servizi di assistenza al volo forniti in rotta

Tale vantaggio appare ancora più evidente se si considerano le sempre maggiori difficoltà che incontra l'AAAVTAG nel recupero dei crediti. Dal momento dell'adesione in poi tale problema sarebbe completamente a carico di Eurocontrol

È opportuno evidenziare che la mancata utilizzazione dei servizi di Eurocontrol, nel quinquennio 1985-1989, ha comportato per l'Italia una crescita abnorme del contenzioso internazionale, ancora irrisolto, con la perdita di incassi di circa 150 miliardi di lire, perdita destinata ad incrementarsi per la farraginosità della legislazione nazionale vigente e per le difficoltà finanziarie che la incombente crisi economica internazionale procurerà a molte compagnie aeree medio-piccole

I passi preliminari e formali per l'adesione già sono stati espletati. Il 16 novembre del 1988 l'ambasciata italiana a Bruxelles, su istruzioni del Ministro degli

affari esteri dell'epoca ed attuale Presidente del Consiglio dei ministri, comunicò formalmente l'intenzione di aderire ad Eurocontrol

La Commissione permanente dell'Organizzazione internazionale il giorno 22 dello stesso mese deliberò all'unanimità in favore della partecipazione italiana. Quale possibile data per l'ingresso ufficiale dell'Italia in Eurocontrol fu indicato l'anno 1990. Da allora, però, l'iniziativa del Governo nel suo complesso, non ha prodotto gli strumenti tali da permettere al Parlamento di legiferare.

Il ritardo nell'affrontare a livello legislativo tutta la questione non appare più giustificabile stante la totale insussistenza di impedimenti politici, amministrativi ed economici, infatti il contributo da versare ad Eurocontrol sarà recuperato integralmente a partire dai

primi introiti che l'Agenzia rimetterà all'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale sul cui bilancio di previsione dovrà, pertanto, gravare il relativo onere.

L'adesione italiana richiederà il recepimento nell'ordinamento giuridico delle condizioni di applicazione e di pagamento del sistema delle tariffe di rotta previste da Eurocontrol, nonché l'abrogazione delle leggi che hanno istituito le tasse in rotta sia per i voli nazionali che internazionali. Su tali adempimenti la proposta di legge che i sottoscritti presentano agli onorevoli colleghi, delega il Governo ad emanare appositi decreti, essa si compone quindi di tre articoli, e, alla luce delle considerazioni su esposte risulterà, se approvata, la fonte indispensabile per gli adempimenti di competenza governativa.

PROPOSTA DI LEGGE

ART 1

1 Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare la Convenzione internazionale di cooperazione per la sicurezza della navigazione area (Eurocontrol), emendata a Bruxelles il 12 febbraio 1981, con Annessi, Protocolli ed Accordo multilaterale relativo alla tariffe di rotta

ART 2

1 Il Governo della Repubblica è delegato ad emanare, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o più decreti legislativi per l'esecuzione della Convenzione di cui all'articolo 1, nell'ambito dei criteri e principi da essa stabiliti

ART 3

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