

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 1146

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**ANTONIO TESTA, BARBALACE, BORSANO, D'AMATO,  
MACCHERONI, REINA, SANGUINETI**

Istituzione dell'Ente nazionale servizi e sistemi di navigazione aerea (ENSSNA) e soppressione dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale

*Presentata il 26 giugno 1992*

ONOREVOLI COLLEGHI! — Le motivazioni che inducono alla ristrutturazione delle attività pubbliche in materia di assistenza al volo civile, ad appena dieci anni di intervallo dalla riforma del settore che vide, all'inizio degli anni ottanta, la creazione di una apposita azienda autonoma (AAAV) per la cura di tali interessi, sono connesse alla cospicua ed essenziale importanza assunta dai servizi in parola (ed in particolar modo dal controllo del traffico aereo) e alla loro incidenza sull'economia e sulla funzionalità in genere dei trasporti aerei.

Un'importanza ed un'influenza vieppiù cresciute, di pari passo con l'aumento dei collegamenti aerei in Europa dovuti alla diversificazione dei traffici ed all'intermodalità, all'accelerazione naturale dei cicli di scambio internazionale ed interno, alla

spinta unificatrice dell'economia e della vita sociale continentale verso crescenti livelli di integrazione.

Gli studi, le ricerche e le stesse esperienze (assolutamente negative) dell'ultimo quinquennio, così ricco di congestioni di spazi aerei e di impossibilità di soddisfare, nella loro intierezza, i livelli crescenti della domanda di navigazione, hanno dimostrato — al di là di ogni dubbio — la natura di vincolo rigido rappresentata dai sistemi di assistenza al volo, la cui capacità qualitativa e quantitativa di fornire servizi adeguati è il principale fattore di « limite » per le attività di navigazione aerea ed il trasporto aeronautico commerciale.

Tali elementi e la stretta connessione funzionale dei sistemi di navigazione tra loro, al di là dei confini geografico-poli-

tici delle Amministrazioni che forniscono i relativi servizi (e che conduce a riguardare lo spazio aereo continentale come un unico, grande sistema allargato) sono anch'essi alla base di una rinnovata necessità di riforma del settore nella direzione dell'entità economica operante in un ambito di autonomia ancora più ampio dell'attuale.

La Comunità economica europea, d'altro canto, ha già cominciato ad effettuare in questo campo le sue scelte evolutive che, oltre a chiamare il Paese ad una maggiore e più stretta cooperazione, sottendono anche, a livello internazionale, partecipazioni a soluzioni miste « pubblico-privato » per i servizi in discorso (con l'intervento diretto dei vettori aerei alle gestioni dei sistemi di navigazione), e pongono la diversificazione delle attività dei servizi secondari interconnettibili, dischiudendo una lunga teoria di possibili impegni nei campi più disparati.

Del pari, l'evoluzione delle realtà aeroportuali nazionali, intese come « autonoma » gestione a livello locale di tutto il ciclo evolutivo della infrastruttura aeroportuale all'interno di un proprio assetto di equilibrio economico, non inducono più a prevedere configurazioni di carattere centralizzato le cui periferie funzionali, con conduzioni avulse dal reale rapporto economico locale dell'infrastruttura aeroportuale con il trasporto aereo, siano destinate ad operare in regime di costo parzialmente sovvenzionato.

La figura dell'ente pubblico economico, pertanto, risponde appieno alle necessità del comparto in tema di agilità, duttilità e capacità di autocentrarsi a fronte di nuove esigenze, e nel contempo si presenta in grado di assolvere i compiti assegnatigli dal Paese in una cornice di varie configurazioni operative in grado di soddisfare la domanda di servizi nell'ambito di un corretto rapporto economico.

Il disegno del provvedimento, suddiviso in quattro capi, si rifà integralmente a meccanismi utilmente già posti in essere dall'ordinamento nazionale in materia di ente economico, sulla scorta della loro

positiva esperienza e del loro essere confacenti anche al comparto in questione.

Con l'articolo 1, dunque, si istituisce un ente nazionale per i servizi ed i sistemi di navigazione aerea, ricomprendendo in tale designazione tanto i cosiddetti servizi di assistenza al volo, quanto tutte le ulteriori attività da essi scaturenti o con le medesime connesse e che, collegate tra di loro, costituiscono il sistema di navigazione aerea.

Nello stesso articolo 1 si delimita, altresì, l'ambito di esercizio della competenza esclusiva dell'ente, attribuendogli quello attualmente devoluto all'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale, unitamente alle competenze esercitate da quest'ultima.

I commi successivi del medesimo articolo recano cornice e profili generali dello svolgimento dei compiti devoluti all'ente in relazione al Piano nazionale dei trasporti ed al Piano nazionale degli aeroporti, nonché gli ambiti di intervento dell'ente previa autorizzazione da parte degli organi competenti.

Con gli articoli 2, 3 e 4 si conferisce all'ente l'esclusività, in ordine all'erogazione dei servizi attribuitigli, su tutti gli aeroporti e tutti gli spazi aerei nazionali non riservati all'Aeronautica militare, dando tuttavia facoltà a quest'ultima di usufruire dell'opera dell'ente a propria richiesta. Vengono, inoltre, a porsi i confini entro cui l'ente può esercitare i compiti assegnatigli mediante società ad esso collegate, specificando la misura della partecipazione pubblica a tali società e ponendo i limiti dell'autorizzazione ministeriale allorché si dovesse profilare una riduzione delle partecipazioni al di sotto della quota di controllo.

L'articolo 5 trasferisce all'ente diritti e beni dell'Amministrazione dello Stato e dell'Azienda autonoma di assistenza al volo e sopprime, nei termini di sei mesi dall'entrata in vigore del provvedimento, quest'ultima, dettando norme per il transito o la ricollocazione del personale aziendale. Per il personale controllore,

della circolazione aerea, pilota e tecnico di radio-misure, si dettano norme di salvaguardia dell'attività e dei servizi, giacché i tempi di formazione ed il grado elevatissimo di specializzazione non consentono di contemperare altrimenti le necessità dell'autonoma scelta del personale in questione da una parte e dell'ente dall'altra, a fronte dell'esigenza incompressibile del mantenimento degli esistenti livelli di servizio anche nel corso della transizione.

Con le disposizioni dei successivi articoli 6, 7 e 8 si fissano le dimensioni del fondo di dotazione dell'ente e le modalità per la emissione di obbligazioni da parte di quest'ultimo.

L'articolo 9, che istituisce un comitato composto dai Ministri delle finanze, del tesoro, della difesa e dei trasporti, fornisce il raccordo per la esecuzione delle politiche governative da parte dell'ente unitamente al controllo, in termini allargati, del tenore generale della sua attività economica.

Gli articoli da 10 a 13 istituiscono gli organi dell'ente nella collaudata configurazione di consiglio, giunta esecutiva, presidente e collegio sindacale.

All'interno del consiglio sono presenti i rappresentanti dei Ministeri interessati alle attività economiche e tecnico-operative dell'ente, unitamente a due rappresentanti dell'IRI, uno per il comparto delle società di navigazione aerea e l'altro per quello dell'industria aeronautica nazionale, un rappresentante delle gestioni aeroportuali, cinque esperti tecnico-scientifici del settore ed i rappresentanti del personale dell'ente.

La composizione della giunta esecutiva, infine, composta da presidente, vice

presidente e tre consiglieri, garantisce all'organo la indispensabile snellezza operativa e funzionale.

L'articolo 14 prevede la presenza di un magistrato della Corte dei conti nelle sedute consiliari ed in quelle del collegio sindacale, allo scopo di meglio consentire l'esercizio del controllo spettante alla Corte. L'articolo 15 detta norme sui poteri del consiglio in ordine alla sorveglianza sull'indirizzo amministrativo dell'ente, le competenze dell'organo, le modalità di esercizio delle funzioni sindacali, devolvendo le funzioni residuali alla giunta esecutiva.

Con l'articolo 16 si conferisce la rappresentanza dell'ente al presidente e se ne delineano le competenze primarie unitamente a quelle del vicepresidente.

L'articolo 17 fissa la natura giuridica del rapporto di impiego del personale dell'ente, mentre con gli articoli successivi 18 e 19 rispettivamente si fissano modalità e termini per lo scioglimento del consiglio e per l'approvazione dello statuto.

Gli articoli 20 e 21 trattano del bilancio e del conto economico, fissando altresì il regime di ripartizione degli utili.

Infine, gli articoli 22, 23, 24 e 25, nel dettare disposizioni finali e transitorie, conferiscono la qualificazione di pubblica utilità alle opere necessarie all'attuazione dei compiti dell'ente, trasferiscono ad esso la titolarità delle prestazioni economiche in precedenza dovute alla soppressa azienda autonoma di assistenza al volo e, data all'ente la facoltà dell'eventuale impegno dell'Avvocatura dello Stato per la cura dei propri interessi, all'articolo 24, fissano, nel successivo articolo 25, disposizioni fiscali transitorie e definitive relativamente all'ente ed alle società da esso controllate.

## PROPOSTA DI LEGGE

### CAPO I.

#### SCOPI E PATRIMONIO DELL'ENTE

##### ART. 1.

1. È istituito l'Ente nazionale servizi e sistemi di navigazione aerea (ENSSNA).

2. L'ENSSNA ha sede in Roma, ha personalità giuridica di diritto pubblico, ed ha il compito di curare l'erogazione dei servizi per la navigazione aerea e di gestire i connessi sistemi per l'assistenza al volo civile.

3. In particolare l'ENSSNA provvede a fornire su tutti gli aeroporti civili nazionali e negli spazi aerei di cui al decreto del Presidente della Repubblica 27 luglio 1981, n. 484, ed a richiesta dei competenti organi in qualsiasi altra collocazione:

a) i servizi del traffico aereo consistenti nel servizio di controllo della circolazione aerea, nel servizio di informazioni di volo, nel servizio consultivo e di allarme;

b) i servizi di meteorologia aeronautica e generale;

c) il servizio di informazione aeronautica;

d) i servizi fisso e mobile delle telecomunicazioni aeronautiche;

e) i servizi di radionavigazione e di radio-diffusione.

4. L'ENSSNA, inoltre, ha il compito di promuovere ed attuare iniziative di interesse nazionale nei settori sistemistici della navigazione aerea, del controllo della circolazione e della sicurezza delle operazioni di volo; cura lo studio e la ricerca sui sistemi di navigazione, il po-

tenziamento degli impianti di assistenza al volo in correlazione anche alla realizzazione del piano dei trasporti e del piano aeroporti, la formazione e l'addestramento del personale specialistico, la certificazione degli impianti ed il rilascio delle licenze e delle abilitazioni al personale, i controlli in volo delle procedure e la radiomisure degli apparati di radio-navigazione.

5. L'intervento in altri settori, previa autorizzazione formale del Ministro dei trasporti, è consentito solo in quanto tali settori siano collegati con quelli fondamentali dei servizi della circolazione aerea, delle telecomunicazioni e della radio-navigazione, da un vincolo di strumentalità, accessorietà e complementarietà.

6. L'ENSSNA, oltre a gestire le partecipazioni già acquisite, può assumere, previa autorizzazione formale del Ministro dei trasporti, nuove partecipazioni ai sensi dell'articolo 4, anche nei settori della produzione di cartografia aeronautica e nella costruzione di apparati per l'assistenza al volo.

#### ART. 2.

1. L'ENSSNA ha l'esclusiva relativamente all'erogazione dei servizi di cui all'articolo 1 su tutti gli aeroporti civili e negli spazi aerei non riservati all'Aeronautica militare. I predetti servizi, peraltro, potranno riguardare, ove ciò sia richiesto dall'Aeronautica militare, anche spazi aerei di competenza della predetta forza armata ed aeroporti militari.

#### ART. 3.

1. L'ENSSNA può esercitare i compiti indicati negli articoli 1 e 2 a mezzo di società controllate o collegate, delle quali può promuovere la costituzione.

2. Quando i compiti per i quali la presente legge riconosce l'esclusiva all'ENSSNA sono esercitati a mezzo di società controllate dall'ente stesso, il capitale delle stesse società può essere sotto-

scritto anche dallo Stato, dagli enti parastatali, e da società con capitale interamente posseduto dagli enti sopraelencati.

ART. 4.

1. L'ENSSNA può assumere partecipazioni in società per azioni, alienare attività che non ha interesse a conservare e procedere al riassetto o alla riorganizzazione per rami economici omogenei delle imprese controllate, in modo da assicurarne l'efficienza e coordinarle con altre iniziative.

2. La vendita di partecipazioni azionarie è soggetta all'approvazione del Ministro delle finanze e all'approvazione dei Ministri del tesoro e dell'industria, del commercio e dell'artigianato quando riducano la preesistente partecipazione dell'ente al di sotto della quota di controllo.

ART. 5.

1. All'ENSSNA sono trasferiti i diritti ed i beni mobili ed immobili dell'Amministrazione dello Stato già in disponibilità dell'Azienda autonoma di assistenza al volo.

2. L'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale cessa da ogni attività sei mesi dopo la data di entrata in vigore della presente legge. Da tale data il consiglio di amministrazione è sciolto e le funzioni di carattere pubblico demandate dalle leggi vigenti, nonché il patrimonio, i diritti e le obbligazioni dell'Azienda autonoma medesima, sono attribuiti all'ENSSNA.

3. Il personale dell'azienda soppressa, ad eccezione di quello appartenente ai ruoli di controllore del traffico aereo, di pilota e di specialista di radio-misure, ha facoltà di transitare a domanda presso l'ENSSNA nei sessanta giorni successivi alla data di entrata in vigore della presente legge ed in caso di diversa scelta, il medesimo personale è posto a disposizione per la copertura di posizioni compatibili

presso altre amministrazioni dello Stato conservando, *ad personam*, il trattamento giuridico-economico acquisito.

4. Il personale dell'Azienda autonoma di assistenza al volo appartenente ai ruoli di *controllore del traffico aereo*, nonché quello pilota e specialista di radio-misure, transita *ope legis* al nuovo ente con l'obbligo di permanervi in servizio per almeno tre anni dal momento del transito, conservando il trattamento giuridico-economico già conseguito. Con decreto del Ministro dei trasporti sono determinate le modalità di cessazione dal servizio del predetto personale ovvero il suo trasferimento ad altra amministrazione pubblica.

#### ART. 6.

1. L'ENSSNA ha un fondo di dotazione di lire seimila miliardi.

2. Il fondo è costituito dai diritti e dai beni trasferiti a norma dell'articolo 5 e da un conferimento dello Stato per la somma di lire tremila miliardi, da versarsi per metà nell'esercizio 1992-1993 e per l'altra metà per quote uguali nei tre esercizi successivi.

#### ART. 7.

1. L'ENSSNA è autorizzato ad emettere obbligazioni secondo modalità approvate di volta in volta con decreto dei Ministri del tesoro e delle finanze su conforme deliberazione del Consiglio dei ministri.

2. Le obbligazioni sono soggette al bollo di lire 0,10 per ogni titolo e sono esenti da qualsiasi altra tassa, imposta e tributo presenti e futuri a favore dell'erario o degli enti locali.

#### ART. 8.

1. Le obbligazioni emesse ai sensi dell'articolo 7 sono parificate alle cartelle di credito comunale e provinciale della Cassa depositi e prestiti, sono ammesse di diritto alle quotazioni di borsa, sono com-

prese fra i titoli sui quali l'Istituto di emissione è autorizzato a fare anticipazioni e possono essere accettate quali depositi cauzionali presso le pubbliche amministrazioni.

2. Gli enti di qualsiasi natura esercenti il credito, l'assicurazione e l'assistenza, nonché gli enti morali, sono autorizzati, anche in deroga a disposizioni di legge, di regolamento o di statuti, ad investire le loro disponibilità nelle obbligazioni di cui al comma 1.

#### ART. 9.

1. Le direttive generali che l'ENSSNA deve seguire per l'attuazione di propri compiti sono determinate da un comitato composto dal Ministro delle finanze, dal Ministro del tesoro, dal Ministro della difesa e dal Ministro dei trasporti, che lo presiede.

#### CAPO II.

#### DELL'ORDINAMENTO DELL'ENSSNA

#### ART. 10.

1. Sono organi dell'ENSSNA:

- a) il consiglio;
- b) la giunta esecutiva;
- c) il presidente;
- d) il collegio sindacale.

#### ART. 11.

1. Fanno parte del consiglio:

- a) il presidente;
- b) il vicepresidente;
- c) due rappresentanti del Ministero dei trasporti;
- d) due rappresentanti del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato;



e) due rappresentanti del Ministero della difesa;

f) un rappresentante del Ministero del tesoro;

g) due rappresentanti dell'Istituto per la ricostruzione industriale (IRI);

h) cinque esperti;

i) un rappresentante dell'Assoaeroporti;

l) due rappresentanti del personale dell'ente e delle società da esso controllate designati dai dipendenti stessi secondo modalità fissate dal Ministro dei trasporti con proprio decreto.

2. Il presidente, il vicepresidente e i consiglieri sono nominati con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta, per le categorie di cui alle lettere da a) a i), dei Ministri dei trasporti, dell'industria, del commercio e dell'artigianato, della difesa, del tesoro e delle partecipazioni statali. Essi durano in carica tre anni e possono essere riconfermati.

3. Nelle deliberazioni del consiglio prevale, in caso di parità di voti, quello del presidente.

#### ART. 12.

1. Fanno parte della giunta esecutiva:

a) il presidente ed il vicepresidente del consiglio di amministrazione;

b) tre consiglieri nominati con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri su proposta dei Ministri dei trasporti e della difesa.

#### ART. 13.

1. Fanno parte del collegio sindacale:

a) un funzionario della Ragioneria generale dello Stato, che lo presiede;

b) un funzionario del Ministero dei trasporti;

c) un funzionario del Ministero delle finanze;

d) due professionisti iscritti negli albi degli avvocati e procuratori legali, dei dottori commercialisti o dei revisori dei conti.

2. Sono nominati anche tre sindaci supplenti scelti fra le categorie di cui alle lettere a), c) e d).

3. I sindaci sono nominati con decreto dei Ministri delle finanze, del tesoro e dei trasporti, durano in carica tre anni e possono essere riconfermati.

#### ART. 14.

1. Assiste alle sedute del consiglio di amministrazione e del collegio sindacale un magistrato della Corte dei conti, per l'esercizio del controllo spettante alla stessa Corte ai sensi dell'articolo 100 della Costituzione.

#### ART. 15.

1. Il consiglio ha la sorveglianza sull'indirizzo amministrativo dell'ENSSNA ed inoltre:

a) esamina il bilancio ed il conto economico e ne promuove le approvazioni;

b) approva il riparto degli utili;

c) formula le proposte di modificazione dello statuto;

d) delibera sulla emissione di obbligazioni;

e) nomina, quando occorra, commissioni o comitati tecnici consultivi, scegliendone i componenti anche tra persone estranee all'ente;

f) delibera su ogni altra questione ad esso sottoposta dal presidente o dalla giunta esecutiva.

2. Tutti gli altri poteri di amministrazione, ordinaria e straordinaria spettano alla giunta esecutiva.

3. I sindaci esercitano le funzioni previste dal codice civile per i sindaci delle società per azioni, in quanto compatibili con le disposizioni della presente legge.

4. Con decreto dei Ministri del tesoro, delle finanze e dei trasporti, su proposta del consiglio di amministrazione, sono determinati annualmente gli emolumenti da corrispondersi al presidente e al vicepresidente dell'ente, ai componenti della giunta esecutiva, al presidente e ai componenti il collegio sindacale, nonché i gettoni di presenza da assegnarsi ai membri del consiglio di amministrazione.

#### ART. 16.

1. Il presidente ha la rappresentanza dell'ENSSNA, convoca il consiglio e la giunta esecutiva e compie gli atti di amministrazione che la giunta ritenga di deferirgli.

2. Il vicepresidente coadiuva il presidente nella trattazione degli affari deferitigli e lo sostituisce in caso di assenza o di impedimento.

#### ART. 17.

1. I rapporti fra l'ENSSNA e i propri dipendenti sono regolati da contratti di impiego privato.

#### ART. 18.

1. In caso di gravi irregolarità, con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta dei Ministri delle finanze, del tesoro e dei trasporti, l'amministrazione dell'ENSSNA può essere sciolta.

2. Nell'ipotesi di cui al comma 1 i poteri del presidente, del consiglio e della giunta esecutiva sono attribuiti ad un commissario straordinario.

3. Entro sei mesi dall'inizio delle funzioni commissariali, deve essere ricostituito il consiglio di amministrazione. Il termine può essere prorogato di altri sei mesi con decreto del Presidente del Consi-

glio dei ministri, su proposta dei Ministri delle finanze, del tesoro e dei trasporti.

ART. 19.

1. Lo statuto dell'ENSSNA è approvato con decreto dei Ministri delle finanze, del tesoro e dei trasporti.

CAPO III.

DEL BILANCIO  
E DEL CONTO ECONOMICO

ART. 20.

1. Il bilancio annuale dell'ENSSNA deve comprendere la situazione patrimoniale e il conto profitti e perdite.

2. Il bilancio è chiuso al 31 dicembre di ogni anno.

3. Entro quattro mesi dalla chiusura dell'esercizio il bilancio deve essere trasmesso per l'approvazione al Ministro delle partecipazioni statali, insieme con le relazioni del consiglio di amministrazione e del collegio sindacale.

ART. 21.

1. Gli utili netti annuali risultanti dal conto profitti e perdite sono ripartiti come segue:

a) il 20 per cento alla formazione del fondo di riserva ordinario, regolato dalle norme statutarie;

b) il 15 per cento per la promozione delle ricerche scientifiche e tecniche con particolare riguardo al settore industriale che tratta la sicurezza del volo ed i sistemi di controllo della circolazione aerea, e per la preparazione di giovani e di tecnici delle carriere relative ai medesimi settori.

c) il 65 per cento allo Stato.

2. Nei primi tre anni di esercizio la quota riservata allo Stato è portata in aumento del fondo di dotazione previsto dall'articolo 6.

#### CAPO IV.

#### DISPOSIZIONI FINALI E TRANSITORIE

##### ART. 22.

1. Le opere necessarie all'attuazione dei compiti affidati all'ENSSNA e alle società di cui all'articolo 3 sono dichiarate di pubblica utilità a tutti gli effetti di cui alla legge 25 giugno 1865, n. 2359, e successive modificazioni.

2. Le opposizioni circa la necessità e le modalità delle opere stesse sono decise in via amministrativa dal Ministro dei trasporti.

3. Su richiesta dell'ENSSNA o delle società di cui all'articolo 3, e se vi sia urgenza, il Ministro dei trasporti può ordinare l'occupazione dei beni indispensabili per l'esecuzione dei lavori o per l'esercizio dei servizi, determinare provvisoriamente l'indennità e disporre il deposito.

##### ART. 23.

1. L'ENSSNA subentra nella titolarità di tasse, tariffe, canoni e tributi precedentemente assegnati all'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale.

##### ART. 24.

1. L'ENSSNA può affidare all'Avvocatura dello Stato la propria rappresentanza e difesa dinanzi a qualsiasi giurisdizione.

##### ART. 25.

1. L'ENSSNA, per le operazioni di finanziamento compiute con le società da esso

controllate, corrisponde, in sostituzione delle imposte, una quota di abbonamento di dieci centesimi per ogni cento lire di capitale mutuato.

2. Gli atti compiuti dall'ENSSNA nel primo triennio dalla data di entrata in vigore della presente legge per il conseguimento delle proprie finalità, quelli da esso conclusi con le società controllate per il riassetto e la riorganizzazione previsti dall'articolo 4, nonché gli atti per lo stesso scopo fra le medesime società con l'intervento dell'ente, sono soggetti alla tassa fissa minima di registro e ipotecaria e sono esenti da ogni altro contributo, salvi gli emolumenti dovuti ai conservatori dei registri immobiliari, nonché i diritti e i compensi spettanti agli uffici finanziari.