

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2621

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**MAMMOLA, MURATORI, SAVARESE, MICCICHÈ, FONNESU,
LAVAGNINI, SPARACINO, LEONARDELLI, OBERTI, MALAN,
GODINO, FLORESTA, BERTUCCI, TADDEI**

Norme per la riorganizzazione del servizio di trasporto aereo
e dell'aviazione civile e per la sicurezza dei voli

Presentata il 31 maggio 1995

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Nel corso delle precedenti legislature il Parlamento si è a lungo occupato del problema della sicurezza dei voli e 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 X 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 dei deputati e dal Senato della Repubblica. Una disattenzione grave, considerato che i parlamentari che avevano predisposto le iniziative legislative lo avevano fatto per motivi legati alla sicurezza della navigazione aerea.

Non soltanto il Parlamento ha tralasciato la riforma del trasporto aereo, ma ha subito passivamente i rinvii dei termini disposti dal Governo con decreti-legge per l'attuazione di quella riforma delle gestioni aeroportuali di cui i commi 10, 12 e 13 dell'articolo 10 della legge 24 dicembre 1993, n. 537; si è rinviata, perciò, l'auten-

tica 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 due 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 stata firmata 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 e 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 la necessità di dirimere il perenne conflitto di attribuzioni fra la magistratura ordinaria e le commissioni di inchieste sui sinistri (e sui mancati sinistri) aerei, conflitto di attribuzioni messo in luce in maniera clamorosa dalla sentenza, passata in giudicato, emessa del 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 e della navigazione, 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 94/56/CE del Consiglio del 21 novembre 1994.

Con la presente proposta di legge, proprio al fine di uniformare la legislazione nazionale alle direttive internazionali e comunitarie ed alle moderne esigenze, si prevede l'istituzione di una Agenzia per la sicurezza del volo. Tale organismo deve essere investito dei poteri, delle competenze tecniche e della organizzazione necessari a condurre le inchieste sui disastri aeronautici e sugli eventi di pericolo, non tanto per individuare le responsabilità (questo è un compito della magistratura) ma per trovare le cause e, quindi, evitare che si possano ripetere sinistri o situazioni di pericolo, con gravi ripercussioni sulla regolarità dei trasporti aerei. Inoltre, è opportuno definire in maniera chiara dal punto di vista legislativo la competenza di quest'organo proprio al fine di evitare che i tecnici possano lavorare sui reperti soltanto al termine delle lunghe indagini giudiziarie; ad essi deve essere data la facoltà di intervenire per tempo se dai sinistri accaduti si vogliono trarre indicazioni per evitarne nuovi in futuro.

Questa proposta di legge, composta di diciannove articoli suddivisi in quattro capi, oltre ad introdurre alcune modifiche al codice di navigazione aerea per rendere compatibili le norme con l'istituenda Agenzia per la sicurezza del volo, si ripromette di trasformare in maniera completa l'organizzazione del trasporto aereo civile italiano e di creare nuove strutture in grado di garantire la regolarità e la sicurezza del servizio attraverso la istituzione di nuovi organi quali:

- a) l'Agenzia italiana per il trasporto aereo;
- b) l'Agenzia nazionale per le gestioni aeroportuali;
- c) l'Agenzia per la sicurezza del volo.

PROPOSTA DI LEGGE

CAPO I

ORGANIZZAZIONE DELLA NAVIGAZIONE AEREA CIVILE

ART. 1.

(Segretariato per l'aviazione civile).

1. Il Ministro dei trasporti e della navigazione determina gli indirizzi politici e programmatici cui devono 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. Il segretario per l'aviazione civile coordina l'attività:

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

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

c) della 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'Agenereo svolge i seguenti compiti:

a) controlla la circolazione ed il traffico aereo;

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

1) servizi aerei di linea e non di linea;

2) servizi aerei stranieri;

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

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

e) controlla le rotte delle linee aeree e degli 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, secondo le indicazioni fornite dall'Agenzia di cui all'articolo 6;

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, alla quale sono affidati i compiti di esercitare la vigilanza sulla costruzione e nella 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. 537.

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

XII LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

noma di assistenza al volo per il traffico aereo generale (AAAVTAG).

2. La Gestaeroporti svolge i seguenti compiti:

a) provvede alla programmazione della dislocazione sul territorio nazionale degli aeroporti, 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 nonché all'acquisto di beni e macchinari, alla loro installazione, ivi comprese le azioni necessarie per le acquisizioni di terreno e per gli espropri;

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

d) predispose i capitolati tecnici e gli schemi di contratto e di appalto, espleta le gare ed i conseguenti contratti, esercita la direzione, la vigilanza ed il 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) è soppressa e cessa qualsiasi attività

entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

2. Il personale della soppressa AAV-TAG, escluso quello di cui al comma 3, ha la facoltà di transitare, a domanda, nei ruoli del Ministero dei trasporti e della navigazione ovvero presso altre amministrazioni dello Stato, conservando il trattamento economico e giuridico acquisiti.

3. Il personale della soppressa AAV-TAG appartenente ai ruoli di controllore del traffico aereo, di pilota e di specialista di radiomisure, transita, di diritto, nei ruoli del Ministero dei trasporti e della navigazione, conservando il trattamento economico già acquisito.

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

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 organi ministeriali o delle agenzie dipendenti dal segretariato per l'aviazione civile ed amministrare il relativo personale;

g) collaborare 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 stesso;

h) indicare le linee guida dal punto di vista tecnico necessarie per 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.

CAPO II

SICUREZZA DEL VOLO

ART. 6.

(Istituzione di Agensvolo).

1. È istituita l'Agenzia per la sicurezza del volo (Agensvolo), quale organo indipendente con finalità di studio, ricerca, analisi, consulenza e conduzione di inchieste in materia di sicurezza del volo e della navigazione aerea civile.

2. Agensvolo ha sede in Roma, ha personalità giuridica ed autonomia patrimoniale, amministrativa, contabile e finanziaria nei limiti stabiliti dalla presente legge ed è posta sotto la vigilanza della Presidenza del Consiglio dei ministri.

3. Il bilancio dell'Agensvolo è sottoposto al controllo amministrativo e contabile della Corte dei conti.

4. Le entrate ordinarie dell'Agensvolo sono costituite da:

a) una quota percentuale pari, al massimo, all'1 per cento degli importi lordi delle tasse di sorvolo, decollo ed atterraggio;

b) l'importo delle ammende versate dai contravventori alle norme sulla sicurezza dei voli;

c) l'importo dei compensi dovuti per consulenza tecnica di ufficio resa in favore di terzi sui problemi della sicurezza del volo;

d) una percentuale del 50 per cento sugli onorari per perizie tecniche di ufficio effettuate dal personale dipendente e rese all'autorità giudiziaria.

5. Il Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro del tesoro, assegna all'Agensvolo un fondo di dotazione iniziale per fare fronte alle spese di impianto e di funzionamento durante il primo anno di attività.

6. Agensvolo è retta da un consiglio direttivo composto dal presidente e da quattro membri, nominati dal Consiglio dei ministri su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione e scelti fra persone che abbiano specifiche competenze in materia di aviazione civile, con particolare riguardo ai settori di assistenza al volo od a quelli investigativi relativi alla sicurezza del volo. Le nomine devono essere ratificate entro sessanta giorni dalle competenti Commissioni del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati.

7. Il presidente ed i membri del consiglio direttivo di Agensvolo restano in carica per sei anni ed il loro mandato non può essere rinnovato; la nomina può essere revocata per gravi motivi con deliberazione del Consiglio dei ministri.

8. Gli emolumenti dei membri del consiglio direttivo di Agensvolo sono determinati con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro del tesoro; tali emolumenti non possono essere di importo superiore a quelli previsti per i dirigenti generali dello Stato di livello B.

9. Sono trasferite all'Agensvolo tutte le attribuzioni in materia di sicurezza dei voli civili e le competenze in materia di incidenti, sinistri, mancati incidenti.

10. L'organico del personale dipendente dall'Agensvolo ed il trattamento economico

sono determinati con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro del tesoro, sentito il Ministro dei trasporti e della navigazione. L'assunzione del personale avviene mediante pubblici concorsi per titoli e per esami ovvero in attuazione dei procedimenti di mobilità del personale pubblico.

11. Per l'espletamento dei compiti investigativi l'Agensvolo può avvalersi, nei limiti della disponibilità del proprio bilancio annuale, di consulenti esterni con contratti di collaborazione a termine. La durata delle consulenze e l'entità dei compensi sono determinati con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri; ove ricorrano motivi di necessità ed urgenza per l'espletamento di indagini ed investigazioni su un grave sinistro aeronautico il consiglio direttivo di Agensvolo può procedere alla nomina dei consulenti esterni occorrenti anche prima della regolarizzazione formale del decreto di nomina, richiedendo, comunque, l'immediata convalida del provvedimento.

ART. 7.

(Compiti di Agensvolo).

1. Compiti dell'Agensvolo sono:

a) affrontare e risolvere i problemi legati alla sicurezza del volo civile e della navigazione aerea nei cieli nazionali nonché determinare, nel rispetto delle norme e degli accordi internazionali, le cause e le responsabilità degli incidenti e dei mancati incidenti aeronautici nei quali siano coinvolti, ovunque essi avvengano, aerei civili di nazionalità italiana;

b) condurre indagini, accertamenti, verifiche ed analisi delle cause dei sinistri e dei mancati sinistri aeronautici, come previsto dal codice della navigazione, parte seconda, libro primo, titolo VIII, e dalla direttiva 94/56/CE, del Consiglio, del 21 novembre 1994, anche al fine di predisporre le normative tecniche ed operative necessarie per evitare il ripetersi di eventi pregiudizievoli per la sicurezza aerea;

c) studiare i problemi della sicurezza della navigazione aerea civile;

d) pubblicare e diffondere le relazioni finali tecniche sulle inchieste condotte;

e) elaborare e diffondere notizie statistiche sulla sicurezza aerea;

f) redigere relazioni annuali sulle attività svolte fornendo, inoltre, a coloro che, svolgendo una attività di volo ne abbiano interesse, informazioni ed elementi utili per la prevenzione di sinistri aeronautici; a tale fine, anche prima della conclusione delle inchieste tecniche formali, può, ove ne ravvisi la necessità, informare il segretario per l'aviazione civile ed il Registro aeronautico italiano (RAI) allo scopo di consentire l'adozione di provvedimenti urgenti per la sicurezza del traffico aereo;

g) mantenere rapporti di collaborazione con le omologhe organizzazioni ed amministrazioni estere in materia di indagini sugli incidenti ed i mancati incidenti di volo e sulla relativa prevenzione;

h) trasmettere a tutte le autorità interessate alla navigazione aerea civile i risultati delle inchieste effettuate sui sinistri aeronautici, sui mancati incidenti e sulle situazioni di pericolo grave per la sicurezza dei voli per i quali sia stata aperta una inchiesta.

ART. 8.

(Rapporti con l'autorità giudiziaria).

1. Nel caso di sinistro aeronautico Agensvolo deve comunicare al magistrato inquirente l'istituzione di una propria commissione di indagine tecnico-formale, alla quale deve essere concessa l'autorizzazione all'accesso sul luogo del sinistro e la disponibilità del relitto o parti di esso per l'avvio delle relative indagini.

2. L'Agensvolo è tenuta a trasmettere alla autorità giudiziaria le risultanze dell'inchiesta tecnica-formale di cui al comma 1.

ART. 9.

(Facoltà ispettive dell'Agensvolo).

1. Il personale di Agensvolo ha la facoltà di accedere liberamente negli aeroporti civili, sugli aeromobili civili, nelle officine e nei cantieri aeronautici al fine di acquisire elementi su tematiche e problemi emersi nel corso delle inchieste relative ad un incidente aereo.

ART. 10.

(Ispettori di Agensvolo).

1. Agensvolo si avvale, per la conduzione delle inchieste ai sensi degli articoli 8 e 9, di un nucleo di investigatori qualificati; in attesa che siano definiti i criteri formativi per l'attribuzione del titolo di investigatori di sinistri aeronautici per i compiti ispettivi e di investigazione, di cui ai decreti legislativi previsti dall'articolo 18, Agensvolo si avvale di investigatori scelti fra coloro che sono in possesso di analoghi titoli rilasciati all'estero o che hanno maturato in Italia un'esperienza operativa nel settore.

CAPO III

MODIFICHE DEL CODICE
DELLA NAVIGAZIONE

ART. 11.

(Modifiche al titolo VIII del libro primo).

1. La rubrica del titolo VIII del libro primo della parte seconda del codice della navigazione, è sostituita dalla seguente: « Delle inchieste sui sinistri e sui mancati sinistri aeronautici ».

ART. 12.

(Modifica all'articolo 826).

1. L'articolo 826 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« ART. 826 - (*Inchiesta sommaria*). — Il direttore di aeroporto ovvero l'autorità preposta ai servizi aerei civili, quando abbiano notizie di un sinistro, di un mancato sinistro aereonautico ovvero del verificarsi di una situazione di serio pericolo per la sicurezza della navigazione aerea civile accaduti nell'ambito dello spazio aereo, terrestre o marittimo di propria competenza, devono darne comunicazione immediata all'autorità giudiziaria ed all'Agenzia per la sicurezza del volo (Agensvolo) ».

ART. 13.

(Modifica all'articolo 827).

1. L'articolo 827 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« ART. 827 - (*Inchiesta tecnica formale*). — L'Agensvolo, da chiunque informata del verificarsi di una situazione prevista dall'articolo 826, apre una inchiesta tecnica formale per accertare le cause che abbiano determinato il sinistro ovvero situazioni di pericolo.

Nella conduzione dell'inchiesta di cui al primo comma Agensvolo si avvale della collaborazione delle autorità aeroportuali competenti ».

ART. 14.

(Modifica all'articolo 829).

1. L'articolo 829 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« ART. 829 - (*Relazione finale sull'inchiesta*). — Agensvolo, al termine della inchiesta tecnica informale di cui all'articolo 827, redige una relazione finale comprensiva delle raccomandazioni e la trasmette

alla Presidenza del Consiglio dei ministri, al Ministro dei trasporti e della navigazione ed alle autorità aeroportuali competenti ».

ART. 15.

(Modifica all'articolo 832).

1. L'articolo 832 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« ART. 832. — (*Sinistro ad aeromobile straniero nel territorio dello Stato*). — L'Agensvolo, ovvero l'autorità aeroportuale competente, informa nel più breve tempo possibile il Presidente del Consiglio dei ministri ed il Ministro della difesa, dei sinistri ad aeromobili stranieri verificatisi nel territorio dello Stato italiano. In tali casi l'inchiesta tecnico-formale avviata da Agensvolo ai sensi dell'articolo 827, procede in conformità a quanto previsto dall'annesso 13 della Convenzione internazionale per l'aviazione civile, approvata con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, ratificata con legge 17 aprile 1956, n. 561, per le parti sottoscritte ed approvate dallo Stato italiano, nonché dalla direttiva 94/56/CE del Consiglio, del 21 novembre 1994 ».

ART. 16.

(Modifica all'articolo 833).

1. L'articolo 833 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« ART. 833. — (*Sinistro ad aeromobile italiano fuori dal territorio nazionale*). — Nel caso di incidente occorso fuori dal territorio nazionale ad aeromobile civile italiano in spazi aerei o navali internazionali, l'autorità aeroportuale ovvero l'autorità consolare italiana che ne vengono a conoscenza, ne danno immediata comunicazione al Ministro dei trasporti e della navigazione ovvero al Ministro degli affari esteri.

Nel caso di incidente occorso all'estero ad aeromobili civili italiani l'autorità consolare ne dà immediata comunicazione al Ministro degli affari esteri.

Non appena ricevuta la comunicazione di cui ai commi primo e secondo, i Ministri competenti trasmettono gli atti all'Agensvolo per l'apertura della inchiesta tecnico-formale e per l'eventuale applicazione degli accordi internazionali in materia di incidenti aeronautici ».

CAPO IV

DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI

ART. 17.

(Norme finanziarie).

1. Per l'anno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge si provvede alla copertura delle spese necessarie al funzionamento di Agensvolo con apposita disposizione inserita nella legge finanziaria e con l'utilizzo del fondo di dotazione di cui all'articolo 18, lettera c); per gli anni successivi Agensvolo provvede all'autonoma gestione delle spese nei limiti e nei modi determinati dai decreti legislativi di cui al medesimo articolo 18.

ART. 18.

(Delega al Governo).

1. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Governo della Repubblica è delegato ad adottare, previa delibera del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con i Ministri interessati, secondo i principi e criteri direttivi stabiliti dalla presente legge, uno o più decreti legislativi intesi a definire:

a) la struttura, l'organico e lo statuto di Agensvolo e le cause di incompatibilità alle cariche di Presidente e membro dell'Agenzia stessa;

b) i limiti ed i poteri di indagine di Agensvolo, anche in relazione ai rapporti con l'autorità giudiziaria, nonché delle procedure per le istruttorie, tenendo conto delle direttive comunitarie in materia;

c) l'entità del fondo di dotazione iniziale di cui all'articolo 6, da assegnare all'Agenstvo per fare fronte alle proprie spese di funzionamento, nonché le percentuali degli importi lordi delle tasse di sorvolo da devolvere alla stessa Agenzia e l'individuazione di altre forme di entrata;

d) le procedure che Agenstvo è tenuta a seguire per la relazione sui sinistri ed i mancati sinistri aerei e per la redazione delle relazioni annuali che l'Agenzia è tenuta a presentare al Parlamento ai fini dell'esame da parte delle competenti Commissioni permanenti;

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

f) le norme per la riorganizzazione ed il funzionamento di Civilavia;

g) i rapporti fra Civilavia, l'Agenereo, la Gestaeroporti e l'Agenstvo, l'Agenzia con il Registro aeronautico italiano (RAI);

h) la normativa e il percorso formativo necessario per l'attribuzione della qualifica di investigatore di sinistri.

ART. 19.

(Entrata in vigore).

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

2. L'Agenereo, la Gestaeroporti e l'Agenstvo sono costituite a decorrere dalla data di soppressione dell'AAAVTAG ai sensi dell'articolo 4, entro e non oltre sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

