

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2942

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato **URSO**

Trasformazione dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico generale in Società per l'assistenza al volo S.p.a.

Presentata il 22 luglio 1995

ONOREVOLI COLLEGI! — Il Parlamento è oggi chiamato (e ci si augura definitivamente) ad operare una revisione dell'intervento pubblico, per accrescerne efficienza ed economicità nel settore, altamente specialistico ed assai delicato, del controllo ed assistenza al volo.

Ciò non può non essere valutato positivamente in relazione anche con quanto richiede, in misura sempre più pressante, un'opinione pubblica desiderosa di ottenere servizi efficienti ed economicamente validi.

D'altro canto, le esigenze della finanza pubblica postulano un riorientamento delle risorse da allocare nei vari settori d'intervento dello Stato da ottenersi mediante strutture più rispondenti ai tempi accrescendone autonomia ed al contempo

responsabilità nei confronti di obiettivi quantificati.

In ordine alla trasformazione dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico generale che qui si propone occorre fare alcune considerazioni per meglio inquadrare la filosofia della proposta.

In primo luogo, si deve registrare una marcata evoluzione nelle esigenze della struttura operativa che non appare più in grado di reggere il complesso dei servizi da fornire né il confronto con gli organismi similari europei. E, d'altro canto, nel passato, gli organi di controllo avevano posto in evidenza un gran numero di discrasie, inefficienze ed abusi che suggerisce un forte mutamento del *modus operandi* della struttura.

Essa, attualmente, è, come noto, il prodotto di un travagliato *iter* che ne ha profondamente marcato l'attuale struttura la quale, tuttavia, è riuscita a soddisfare, con sacrifici e talune inefficienze, le esigenze di un'utenza particolarmente complessa e sensibile. Si tenga conto, ad esempio, che quanto più il servizio del controllo aereo e di assistenza al volo è efficiente e le dotazioni del servizio a terra e di quelle a bordo degli aeromobili ben correlate tanto più viene accresciuta la capacità di offerta delle piste di atterraggio.

Sempre in questo quadro si osserva altresì che l'elevata specializzazione oggi richiesta al personale addetto costituisce un forte vincolo all'impiego del personale ed alla sua sostituzione. Occorrono, infatti, non meno di quattro-cinque anni per formare un buon controllore di volo. Un'accorta pianificazione si rende pertanto necessaria.

L'attuale organico e quello che si prevede per il prossimo futuro, se non interviene una trasformazione quale quella in questione, risulta carente di circa il 40 per cento di addetti. Se si tiene conto di quanto detto sopra in materia di tempi di formazione è agevole prevedere una grave crisi del settore (e di quelli da esso dipendenti) entro breve tempo.

È necessario, pertanto, poter contare su di una struttura dotata di sufficiente autonomia (l'attuale non lo è in relazione alle caratteristiche istituzionali e di inquadramento nel più vasto settore pubblico) per poter affrontare con tempestività e con un corretto *modus operandi* questo problema che appare cruciale.

In secondo luogo, occorre oggi poter disporre di una struttura omogenea a quella degli analoghi organismi presenti nei Paesi europei più avanzati per poter coordinare la propria attività con quella degli altri tenendo conto che lo spazio aereo è già oggi sovraffollato e, è agevole prevedere, lo diverrà ancor più nel futuro anche per la progressiva apertura del mercato del trasporto aereo.

Purtroppo, e qui si deve registrare anche una responsabilità del Parlamento, non si è avuto ancora il tempo per approvare

una legge che consenta l'adesione dell'Italia all'apposito organismo denominato EUROCONTROL.

Probabilmente hanno giocato anche, col passare del tempo, criteri restrittivi nel Bilancio dello Stato, ma il danno che deriva all'isolamento del nostro Paese (praticamente l'unico a non aver ancora aderito) è ormai troppo ingente.

In terzo luogo, la proposta di sostituire una Società per azioni all'attuale Azienda tende ad imporre comportamenti di tipo privatistico nella conduzione e nei risultati d'impresa mentre viene confermato il permanente carattere pubblicistico. Ciò viene garantito dalla permanenza della totalità del capitale societario nelle mani del Ministero del tesoro e dalla permanenza delle direttive a carattere generale nelle mani del Ministero dei trasporti e della navigazione.

È questo un punto sul quale occorre evitare ogni confusione anche di tipo ideologico.

Il controllo dello spazio aereo nazionale è una funzione pubblica, il raccordo con le analoghe funzioni in questo campo dell'Aeronautica militare è un'esigenza fondamentale, le funzioni assegnate alla S.p.a., nel rilascio di certificazioni e titoli sono funzioni pubbliche, così come sono pubbliche le funzioni di rappresentanza negli organismi internazionali. Esse non sono delegabili a terzi privati.

Se da taluno viene prospettata la possibilità di allargare la partecipazione al capitale della nascente S.p.a. a risorse private occorrerebbe stabilire una serie di limitazioni e divieti (in armonia con quanto ad esempio il Governo in carica impone ad altri settori in via di privatizzazione) così da escludere ad esempio privati fornitori di servizi e di apparati o capitali stranieri, ecc.

L'articolo 1 trasforma l'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico generale in Società per azioni e dà tempo un anno per attuare tutte le procedure di trasformazione. Non si tratta di una privatizzazione *stricto sensu* bensì dell'adozione di uno strumento privatistico (sul modello delle Ferrovie dello Stato S.p.a.). Pertanto la nuova Società diventa concessionaria di un servizio pubblico.

L'articolo 2 imprime una forte connotazione alla Società: essa è disciplinata dal codice civile e dalla legge istitutiva.

L'articolo 3 stabilisce l'attività della società. Essa (anche con le previsioni del successivo articolo 5) oltre a trasferire alla nuova Società le attività in precedenza svolte dall'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico generale ne accresce in senso imprenditoriale le possibilità ed, al tempo stesso, l'equilibrio economico e le conferisce la delega a rappresentare l'Italia negli organismi internazionali di settore.

L'articolo 5 stabilisce le modalità della cooperazione con l'Aeronautica militare.

Gli articoli 6 e 7 regolano la formazione degli organi societari e la costituzione dello Statuto della Società. Poiché il capitale della Società è interamente posseduto dallo Stato come detto, il consiglio di amministrazione è nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta congiunta dei Ministri del tesoro, dei trasporti e della navigazione e del bilancio e della programmazione economica. Debbono essere chiamate a far parte persone di alto profilo professionale e di buone doti morali. I tre richiamati Ministri danno vita all'assemblea dei soci. È detta assemblea che conferisce le cariche sociali. È sempre questa assemblea che approva lo statuto della Società deliberato dal consiglio di amministrazione.

L'articolo 8 definisce la composizione del capitale iniziale della Società. Ed il successivo articolo 9 stabilisce che i diritti dell'azionista sono esercitati dall'assemblea dei soci.

L'articolo 10 stabilisce la continuità con il passato nei rapporti intrattenuti dall'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico generale ed attribuisce alla S.p.a. tutti i beni mobili ed immobili attualmente posseduti dall'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico generale con le formalità previste dal precedente articolo 8.

L'articolo 11 statuisce che tutte le tasse istituite con le normative del 1977 e del 1989 sono trasformate in tariffe e divengono proventi della S.p.a. La finalità di lucro nel senso civilistico è fissata nel comma 3 di questo articolo che consente l'autonoma fissazione di prezzi per tutte le iniziative di

carattere economico-commerciale che la S.p.a. vorrà e saprà intraprendere.

L'articolo 12, per la sua tautologia, enfatizza i criteri cui la S.p.a. deve improntare la propria azione: efficienza ed economicità. Se questo articolo si legge con l'articolo 20 si vede che l'equilibrio di bilancio deve essere conseguito sin dal primo esercizio.

Lo Stato può ovviamente richiedere l'esplicitamento di servizi di pubblico interesse. Ma questi sono contabilizzati e richiesti alla Società con un contratto di programma di cui all'articolo 13 ed un contratto di servizio (articolo 14) pagati secondo le modalità del contratto di servizio al primo collegato.

L'articolo 15 detta norme in materia di continuità e sicurezza dei servizi.

L'articolo 16, fissa i criteri con cui il personale dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico generale passa alla S.p.a.. Si affermano due criteri: che il rapporto di lavoro è regolato dalle norme di diritto privato e dai contratti collettivi di lavoro e che quando il personale è in servizio riveste la qualifica di addetto a pubblico servizio.

Un altro criterio di fondo viene stabilito. Che la « dotazione organica è strettamente riferita alle effettive esigenze e ai carichi di lavoro ». Ciò per poter consentire una valutazione agli organi di controllo sulla quantità e qualità del personale che si ritiene di dover impiegare.

Al personale che non intende trasferirsi ed a quello che si trasferirà viene applicata la normativa ormai usuale nello Stato del migliore trattamento. Viene altresì regolato il trattamento pensionistico.

L'articolo 17 dà infine soluzione ad un problema assai sentito dai controllori di volo: quello della istituzione degli albi professionali specifici in conformità alle disposizioni nazionali ed internazionali vigenti.

L'articolo 18 statuisce in ordine al compito di vigilanza esercitato dal Ministro dei trasporti e della navigazione ed al suo possibile intervento straordinario con la nomina di un commissario per la gestione in caso di gravi e persistenti deficienze della società.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Trasformazione dell'Azienda in società per azioni e sue funzioni).

1. L'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale di cui alla legge 23 maggio 1980 n. 242, al decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 1981, n. 145, e al decreto del Presidente della Repubblica 27 luglio 1981, n. 484 in attuazione dell'articolo 2 del decreto-legge 28 giugno 1995, n. 251, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 1995, n. 351, è trasformata in società per azioni denominata Società di assistenza al volo (SAV) S.p.a., di seguito denominato « Società ». La Società diviene operativa non oltre un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge. Per detto periodo resta in vigore la normativa attualmente vigente.

2. Si applicano, in quanto compatibili, l'articolo 14, i commi 2, 3, 4, 5, dell'articolo 15, nonché l'articolo 19 del decreto legge 11 luglio 1992, n. 333, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1992, n. 359.

ART. 2.

(Normativa applicabile).

1. La Società ha sede in Roma.

2. La Società esercita le proprie funzioni in regime di concessione, sulla base di convenzioni approvate con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro. I contenuti e le modalità di rilascio delle concessioni sono definiti con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione da emanare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. Alla Società si applica la disciplina di cui agli articoli 2325 e seguenti del codice civile, salvo quanto stabilito dalla presente legge.

ART. 3.

(Attività e compiti della società).

1. La Società fornisce i servizi di assistenza al volo in tutti gli spazi aerei di pertinenza italiani, di cui agli articoli 3 e 4 del decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 1981, n. 145, fatti salvi gli spazi aerei destinati al traffico aereo operativo di cui al decreto del Presidente della Repubblica 27 luglio 1981, n. 484. Essa svolge altresì ogni altra attività connessa così come determinato nello statuto e nel contratto di programma e nel contratto di servizio.

2. Alla Società competono in particolare, l'organizzazione e l'erogazione dei servizi di:

a) traffico aereo, consistenti nel servizio di controllo della circolazione aerea, nel servizio di informazione di volo, nel servizio consultivo e di allarme;

b) meteorologia aeronautica e meteorologia generale;

c) informazione aeronautica;

d) telecomunicazioni aeronautiche;

e) radio-navigazione e radio-diffusione;

f) controlli in volo delle procedure operative e le radio misure degli apparati di radio-navigazioni, nonché la certificazione degli impianti.

3. La Società svolge inoltre i seguenti compiti:

a) promuove ed attua iniziative di interesse nazionale nei settori sistematici della navigazione aerea, del controllo della circolazione aerea e della sicurezza delle operazioni di volo;

b) cura lo studio e la ricerca sui sistemi di navigazione, il potenziamento degli impianti di assistenza al volo in

correlazione anche alla realizzazione del piano generale dei trasporti e del piano generale degli aeroporti;

c) provvede alla formazione e all'addestramento di personale aeronautico specialistico, interno od esterno, proprio o di terzi, ed al rilascio delle relative abilitazioni per il personale da essa direttamente impiegato;

d) produce la cartografia aeronautica.

4. Nell'ambito delle deleghe eventualmente rilasciate dalle competenti autorità, la Società può rappresentare l'Italia presso i vari organismi internazionali del settore e gli organi comunitari, ed intrattenere per conto dell'Italia relazioni di natura tecnica e commerciale.

ART. 4.

(Attività economiche).

1. La Società può fornire, sia in Italia sia all'estero, i propri servizi a favore o per conto di terzi ed ha la facoltà di partecipare a società operanti anche all'estero al fine di fornire formazione, addestramento e aggiornamento professionale del personale aeronautico, consulenza ed assistenza tecnica, di studio e di progettazione di sistemi ed impianti aeronautici, di telecomunicazioni e di elaborazione automatica dei dati, di servizi meteorologici, climatologici e di fisica dell'atmosfera.

ART. 5.

(Cooperazione con l'Aeronautica militare).

1. I servizi e le attività previsti dalla presente legge espletati dalla Società possono riguardare, in tutto o in parte, ove ciò sia richiesto dall'Aeronautica militare, anche gli spazi aerei di competenza dell'Aeronautica militare stessa e gli aeroporti militari.

ART. 6.

(Organi della Società).

1. Sono organi della Società:

- a) l'assemblea dei soci;
- b) il consiglio di amministrazione;
- c) il presidente;
- d) l'amministratore delegato;
- e) il collegio dei sindaci.

2. Il consiglio di amministrazione, composto da non meno di cinque e non più di nove membri, scelti tra persone di alta qualificazione professionale e di comprovate doti morali, è nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta congiunta del Ministro dei trasporti e della navigazione, del Ministro del tesoro e del Ministro del bilancio e della programmazione economica. I tre Ministri compongono l'assemblea dei soci.

3. Le cariche sociali, di presidente, vice presidente, amministratore delegato, sono conferite ai sensi dell'articolo 2458 del codice civile.

4. L'assemblea elegge il collegio sindacale, composto da tre sindaci effettivi, e due supplenti, i quali durano in carica tre anni e sono rieleggibili una sola volta. Tutti i sindaci devono essere iscritti nel ruolo dei revisori ufficiali dei conti. È riservata allo Stato la facoltà di nominare un magistrato della Corte dei conti a svolgere la funzione di presidente nel collegio sindacale ai sensi degli articoli 2458, 2459 e 2460 del codice civile. Per quanto non previsto dalle disposizioni del presente articolo, dispone lo statuto della Società.

ART. 7.

(Statuto della Società).

1. Lo statuto della Società, deliberato dal consiglio di amministrazione, è approvato dall'assemblea dei soci.

2. Lo statuto, oltre alle regole fondamentali per la costituzione ed il funziona-

mento della Società, definisce le competenze del consiglio di amministrazione, del presidente, del vice presidente, dell'amministratore delegato, del direttore generale, i poteri di rappresentanza esterna e le modalità generali per lo svolgimento dei servizi.

ART. 8.

(Capitale iniziale).

1. Il capitale iniziale della Società è accertato con decreto del Ministro del tesoro in base al netto patrimoniale risultante dall'ultimo bilancio dell'azienda nonché dalla consistenza dei beni assegnati in dotazione alla società ed individuati da una apposita commissione nominata dal Ministro del tesoro. I beni stessi sono iscritti in bilancio secondo le stime effettuate da parte di società di revisione in possesso dei requisiti di cui all'articolo 11 del decreto legislativo 27 gennaio 1992, n. 88.

ART. 9.

(Diritti dell'azionista).

1. Fermo restando quanto disposto dal comma 3 dell'articolo 15 del decreto legge 11 luglio 1992, n. 333, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1992, n. 359, circa l'attribuzione al Ministero del tesoro delle azioni della Società, i diritti dell'azionista sono esercitati dall'assemblea dei soci.

ART. 10.

(Successione nei rapporti preesistenti).

1. La Società subentra in tutti i rapporti attivi e passivi dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale e ne acquisisce il patrimonio.

2. Sono acquisiti in proprietà dalla società tutti i beni mobili ed immobili, attualmente in proprietà od in uso anche

provvisorio all'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale.

3. I beni acquisiti ai sensi del comma 2 e quelli comunque utilizzati per il compimento di servizi della Società non possono essere alienati né distolti dal loro uso senza autorizzazione del *Ministro dei trasporti* e della navigazione di concerto con i *Ministri del tesoro* e della difesa.

ART. 11.

(Proventi della società).

1. Con effetto dalla data indicata nell'articolo 1, le tasse istituite con la legge 11 luglio 1977, n. 411, e successive modificazioni nonché quelle istituite col decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160, sono trasformate in tariffe e determinate con deliberazione del consiglio di amministrazione della società, sulla base del costo dei servizi, oltre alle spese di funzionamento della società. La deliberazione è sottoposta all'approvazione del *Ministro del tesoro* di concerto con il *Ministro dei trasporti* e della navigazione.

2. Le tariffe continuano ad essere accertate e riscosse dalla Società fino alla data di entrata in vigore della legge di ratifica dell'accordo 13 dicembre 1960, per l'adesione della Repubblica italiana alla Convenzione internazionale di cooperazione per la sicurezza della navigazione aerea (EUROCONTROL).

3. Per tutte le altre attività consentite la Società determina i prezzi sulla base dei costi di produzione e con riferimento al mercato.

4. Attraverso il contratto di programma sono individuate attività e servizi aggiuntivi da svolgere in aggiunta a quelli già esercitati dall'azienda e previsti gli obiettivi di recupero della qualità dei servizi e di contenimento dei costi, nonché il piano triennale di riassetto, di assunzione di nuovo personale e di eventuale riqualificazione di quello già in servizio.

5. Il contratto di programma è altresì finalizzato al raggiungimento di obiettivi

di maggiore efficienza, flessibilità ed economicità, nonché al soddisfacimento delle esigenze dell'utenza, allineando la qualità del servizio reso al livello degli altri Paesi della Unione europea.

6. Il contratto di programma è stipulato tra il Ministro dei trasporti e della navigazione e l'amministratore delegato della Società previo parere obbligatorio delle commissioni parlamentari competenti, che devono esprimerlo nel termine di sessanta giorni dalla trasmissione, alla scadenza del quale il parere si intende favorevolmente espresso.

ART. 12.

(Principi di efficienza e di economicità).

1. La Società ispira la propria azione ad obiettivi di innovazione, ricerca e sviluppo sul piano tecnologico e sulla gestione, partecipando all'evoluzione della tecnologia italiana in collegamento con i settori industriali interessati.

2. La Società impronta la propria organizzazione a criteri di economicità ed efficienza, con l'obbligo di migliorare l'efficacia e la produttività dei servizi prestati.

3. La Società è tenuta a rispettare gli obblighi e a prestare i servizi richiesti dalle competenti autorità per esigenze di difesa nazionale e protezione civile, nonché in materia di sicurezza pubblica.

ART. 13.

(Contratto di programma).

1. Il perseguimento degli obiettivi pubblici affidati alla Società è garantito attraverso i contratti di programma e di servizio.

2. Il contratto di programma regola la disciplina degli investimenti ed i relativi contributi a carico dello Stato, per lo sviluppo della Società, per la ristrutturazione dei relativi servizi, per la copertura degli oneri di esercizio e di infrastrutture assunti a carico dello Stato, per l'acquisto e il pagamento dei servizi da parte di

amministrazioni pubbliche, nonché per la disciplina degli obblighi di assistenza al volo, previsti dalla normativa internazionale e sovranazionale vigenti in materia.

3. Nel contratto di programma sono altresì individuate, sia a livello centrale che nelle articolazioni territoriali della organizzazione aziendale, le effettive necessità, in relazione alla domanda dell'utenza. Dovranno essere conseguentemente definite le quote gravanti a carico dello Stato, per gli obblighi di servizio pubblico, sia quelle a titolo di investimenti che quelle a titolo di esercizio.

4. Nel medesimo contratto sono definiti i criteri per la determinazione dei livelli tariffari da parte della Società e sono regolate le reciproche obbligazioni relative agli oneri di servizio pubblico e agli oneri sociali, comprese le corrispondenti coperture finanziarie. Sono inoltre previsti speciali azioni e privilegi a tutela delle ragioni creditorie della Società, e particolari garanzie per i beni costituenti il patrimonio aziendale.

5. Attraverso il contratto di programma possono essere individuate attività e servizi aggiuntivi da svolgere oltre a quelli già esercitati dalla soppressa Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale e si prevedono gli obiettivi di recupero della qualità dei servizi e di contenimento dei costi, i criteri di determinazione di tariffe, il piano triennale di riassetto, di assunzione di nuovo personale e di eventuale riqualificazione di quello già in servizio.

6. Lo schema del contratto di programma è altresì finalizzato al raggiungimento di obiettivi di maggiore efficienza, flessibilità ed economicità, nonché al soddisfacimento delle esigenze dell'utenza, allineando la qualità del servizio reso e la corrispondente tariffa ai livelli degli altri Paesi membri della Unione europea.

7. Il contratto di programma ha durata almeno quinquennale. È stipulato fra la SAV S.p.a. che lo propone e ne dimostra la redditività finanziaria nonché l'impatto sui costi e sulla qualità dei servizi erogati, ed il Ministro dei trasporti e della navigazione, che ne valuta la utilità sociale e

e definisce le soglie minime di redditività. Sullo schema di contratto di programma è richiesto il parere obbligatorio delle competenti Commissioni parlamentari, che si esprimono nel termine di 30 giorni dalla richiesta, decorsi inutilmente i quali il parere si intende favorevolmente valutato.

ART. 14.

(Contratto di servizio).

1. Il contratto di servizio ha durata almeno triennale.

2. Il contratto di cui al comma 1:

a) regola le prestazioni e definisce i servizi di rilevanza sociale che la società è tenuta ad erogare in condizioni di non remunerazione dei costi e ne stabilisce i corrispettivi economici e le modalità di erogazione;

b) definisce gli *standard* di sicurezza e di qualità dei servizi erogati, anche in base alla normativa comunitaria;

c) definisce le sanzioni per i casi di inadempienza.

ART. 15.

(Continuità e sicurezza dei servizi).

1. Su richiesta della Società e nei casi di urgenza, il Ministro dei trasporti e della navigazione può ordinare l'occupazione dei beni indispensabili per l'esercizio dei servizi, determinando provvisoriamente l'indennità relativa, di cui dispone il deposito.

ART. 16.

(Rapporti di lavoro).

1. Il rapporto di lavoro del personale dipendente della Società, compreso quello dirigenziale, è regolato sulla base di contratti collettivi di lavoro secondo le norme del diritto privato. Il personale in servizio riveste la qualifica di addetto a pubblico servizio.

2. Il personale dipendente dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale confluisce nella nuova società con la qualifica professionale posseduta ed il livello di funzione effettivamente esercitato contestualmente alla cessione delle attività dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale stessa. La dotazione organica è strettamente riferita alle effettive esigenze e ai carichi di lavoro rapportati alla copertura dei servizi resi in funzione della domanda espressa o potenziale.

3. I dipendenti dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale possono rinunciare al transito alle dipendenze della Società mediante presentazione di un'apposita dichiarazione entro i centottanta giorni successivi allo scadere del termine di cui all'articolo 1; in tal caso gli interessati sono posti a disposizione del Dipartimento della funzione pubblica della Presidenza del Consiglio dei ministri, al fine del loro impiego, mediante copertura di posizioni compatibili, presso altre amministrazioni dello Stato, enti pubblici territoriali ed enti pubblici non economici conservando, qualora più favorevole, il trattamento economico in godimento.

4. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da emanare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro, sentite le organizzazioni sindacali rappresentative del personale interessato, sono determinati i criteri e le modalità di cessazione dal servizio e del relativo trasferimento ad altra amministrazione pubblica del personale di cui al presente articolo.

5. Fino alla stipulazione del primo contratto di lavoro di cui al comma 1, il rapporto di lavoro dei dipendenti della Società continua ad essere disciplinato dal contratto di lavoro già vigente.

6. Il personale trasferito ai sensi del presente articolo ha diritto alla liquidazione immediata dell'indennità di fine rapporto spettantegli e già maturata. Tale indennità deve essere corrisposta in quattro quote semestrali dello stesso importo,

senza applicazione degli interessi e della rivalutazione monetaria a partire dal terzo mese successivo alla data di trasferimento.

7. Ai fini del trattamento di quiescenza e previdenza, il personale della società è iscritto all'assicurazione generale obbligatoria dell'INPS, salvo opzione per il trattamento di quiescenza di cui alla legge 7 agosto 1990, n. 248, esercitabile dal personale in servizio presso l'azienda alla data di trasformazione, entro il termine di un anno dalla trasformazione stessa. L'opzione non comporta alcun onere a carico del dipendente ed è irrevocabile; i rapporti contributivi sono regolati dalla Società direttamente con l'INPS o con il Ministero del tesoro, tenuti al pagamento della pensione. Il Ministro del tesoro provvede al versamento delle relative riserve matematiche all'INPS.

8. Per la ricongiunzione dei periodi di servizio del personale di cui al comma 5 si applicano le disposizioni di cui alla legge 7 febbraio 1979, n. 29.

9. Restano applicabili, in ogni caso, i limiti di età previsti dall'articolo 96 del decreto del Presidente della Repubblica 7 aprile 1983, n. 279, nonché i benefici per le attività usuranti di cui all'articolo 5 della legge 7 agosto 1990, n. 248.

10. Per tutto il personale è istituito apposito fondo per l'erogazione di trattamenti pensionistici complementari, secondo la disciplina generale prevista dal decreto legislativo 21 aprile 1993, n. 124.

11. Alle categorie del personale di volo di cui all'articolo 732 del codice della navigazione si applicano, ai fini previdenziali ed assistenziali, le norme di cui alla legge 13 luglio 1965, n. 859. Relativamente alla unificazione dei periodi contributivi al predetto personale si applicano altresì le disposizioni di cui all'articolo 6 della legge 7 febbraio 1979, n. 29.

12. Al fine di garantire la massima economicità di gestione l'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale realizza, entro tre anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il completo adeguamento dell'organico, in termini quantitativi e qualitativi, alle effettive esigenze di resa dei servizi di competenza incentivando anche,

ove necessario e a domanda degli interessati, esodi anticipati. A tal ultimo fine al personale con almeno 25 anni di effettivo servizio pubblico, si applicano i benefici in materia di prepensionamento di cui alla legge 7 giugno 1990, n. 141, anche in deroga alle disposizioni vigenti. La facoltà di prepensionamento deve essere esercitata con domanda scritta individuale irrevocabile entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge. L'accoglimento delle domande può essere scaglionato secondo le esigenze della società nell'arco massimo di trenta mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge; durante tale periodo al personale interessato, ai fini previdenziali ed assicurativi, si applicano le norme vigenti alla data della domanda. L'onere conseguente alla attuazione delle presenti disposizioni rimane a carico del bilancio della Società.

ART. 17.

(Abilitazioni professionali).

1. 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 degli albi professionali del personale dei profili professionali di controllore del traffico aereo esperto in assistenza al volo meteorologo, in conformità alle disposizioni nazionali ed internazionali vigenti. In sede di prima applicazione sono iscritti nei rispettivi albi, con il rilascio delle relative licenze e certificazioni professionali, tutti i dipendenti dei profili indicati trasferiti alla Società. Gli avvocati e procuratori, dipendenti dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale, da impiegare in attività giudiziali o stragiudiziali nell'interesse dell'azienda, sono inseriti nell'elenco speciale di cui all'articolo 3, quarto comma, lettera *b*) del regio decreto-legge 27 novembre 1933, n. 1578, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 gennaio 1934, n. 36, e successive modificazioni.

2. Ai sensi dell'articolo 687 del codice della navigazione, le licenze, attestati, abilitazioni e certificazioni del personale aeronautico civile impiegato nei servizi di assistenza al volo per il traffico aereo generale, sono rilasciati uniformandosi ai principi generali contenuti nell'Annesso 1 « Licenze del personale » alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, approvata e resa esecutiva con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con legge 17 aprile 1956, n. 561, e successive modificazioni.

3. Il regolamento per disciplinare i casi e le modalità di rilascio, di rinnovo, di reintegrazione, di sospensione o di revoca delle licenze, attestati, abilitazioni e certificazioni citati al comma 2 ed al suo aggiornamento, è emanato con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro della difesa, sentita la Società concessionaria dei servizi pubblici. Il regolamento deve inoltre tener conto delle disposizioni di armonizzazione emanate in materia in ambito europeo da parte delle organizzazioni specializzate, dei principi generali dell'ordinamento giuridico interno e dei limiti derivanti dall'ordine pubblico internazionale.

4. La Società concessionaria dei servizi pubblici, emana le conseguenti disposizioni tecniche idonee a dare attuazione a quanto previsto nel regolamento e provvede al rilascio delle licenze, attestati, abilitazioni e certificazioni per le diverse figure professionali previste; il loro possesso e mantenimento da parte del personale addetto ai servizi in concessione, costituisce a tutti gli effetti titolo professionale per l'esercizio dell'attività relativa in Italia e all'interno dei Paesi membri della Comunità europea.

ART. 18.

(Vigilanza e commissariamento).

1. Il Ministro dei trasporti e della navigazione esercita la vigilanza sullo svolgimento dei servizi e può disporre in ogni momento ispezioni e controlli, richiedere dati ed elementi nonchè ordinare apposite indagini e accertamenti a cura di soggetti

od organismi tecnico-scientifici o amministrativi di provata esperienza, ai fini dell'efficienza e dell'economicità della gestione e della verifica dell'assoluto rispetto degli *standard* internazionali in materia di sicurezza del volo.

2. Nei casi di gravi e persistenti deficienze o inadempienze il Ministro dei trasporti e della navigazione, previa contestazione dei relativi addebiti alla Società ed assegnazione di un termine per la loro eliminazione, può disporre, con proprio decreto, lo scioglimento degli organi sociali e nominare un commissario per la gestione della Società. Il commissario provvede alla eliminazione delle deficienze ed inadempienze riscontrate e resta in carica fino al rinnovo degli organi sociali, che deve comunque intervenire nel termine di un anno.

ART. 19.

(Regolamento di attuazione).

1. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro, possono essere emanate norme regolamentari di attuazione della presente legge ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400.

ART. 20.

(Disposizioni transitorie).

1. L'equilibrio di bilancio della Società deve essere conseguito sin dal primo esercizio di attività e solo per il medesimo esercizio il bilancio sarà verificato da una commissione nominata dal Ministro del tesoro, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione, e composta da un consigliere della Corte dei conti, un funzionario dirigente della Ragioneria generale dello Stato, un funzionario dirigente del Ministero dei trasporti e della navigazione e dal presidente del collegio sindacale della Società. Per gli esercizi successivi si applicano le prescrizioni del codice civile vigenti in materia.

