

CAMERA DEI DEPUTATI ^{N. 2887}

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**FREDDA, GIORDANO ANGELINI, GRILLI, CHIAVENTI,
PETROCELLI, RONZANI, BIRICOTTI GUERRIERI**

Trasformazione dell'Azienda autonoma di assistenza al volo
per il traffico aereo generale in Agenzia per l'esercizio dei
servizi e dei sistemi di navigazione aerea Spa

Presentata il 7 luglio 1993

ONOREVOLI DEPUTATI! — Il Parlamento, a partire dagli anni '60, si è occupato a più riprese del settore dell'assistenza al volo che è una delle componenti essenziali delle attività e delle strutture di aviazione civile del Paese, riscontrandovi un generale stato di carenza degli equilibri funzionali ed una accentuata inadeguatezza organizzativa.

La memoria della travagliata ristrutturazione, la così detta « smilitarizzazione », avvenuta a seguito di una decisa azione di presa di coscienza dei controllori del traffico aereo nell'ottobre del 1979, è ancora presente e già allora gli intenti consistevano nella realizzazione di uno strumento operativo in grado di risultare economico, snello ed efficiente. Con l'istituzione del-

l'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale (AAAVTAG), che nel 1982 è definitivamente subentrata all'Amministrazione della Difesa nella gestione delle responsabilità in questa materia, si pose fine alle competenze militari nel campo dell'aviazione civile, arrivando al termine di un lungo processo iniziato con la costituzione, con la legge 30 gennaio 1963, n. 141, della Direzione generale dell'Aviazione civile.

Le motivazioni che ci inducono ora alla riconsiderazione delle attività pubbliche in materia di assistenza al volo civile sono connesse alla cospicua ed essenziale importanza assunta dai servizi in parola (ed in particolar modo dal controllo del traffico aereo) ed alla loro crescente inci-

denza sull'economia e sulla funzionalità in genere dei trasporti aerei.

Un'importanza ed un'influenza che procedono 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 più elevati livelli di integrazione.

Gli studi, le ricerche, le statistiche circa i livelli crescenti della domanda di navigazione e le stesse esperienze, grandemente negative, dell'ultimo quinquennio, così ricco di congestioni degli spazi aerei, 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.

Tale fattore di « limite » è determinato, oltre che da elementi di carattere interno, anche dalla particolare situazione dello spazio aereo europeo in cui opera una pluralità di soggetti nazionali con proprie metodiche, strutture, *software* e procedure con evidenti ricadute negative sul coordinamento del servizio, sulla sua produttività complessiva e sulla stessa sicurezza del volo. In tale ottica si rende necessario un disegno generale e complessivo che induca a scelte tecnologiche comuni, tempi coordinati, tecniche compatibili, pianificazioni e investimenti interconnessi ad un livello tale che, più che di stretta cooperazione, si dovrà parlare di quasi-unione funzionale della gestione della navigazione aerea europea. Va da sé che uno scenario di unione tecnica e funzionale dei servizi europei, in grado di esaltare le capacità dello spazio aereo continentale inteso nella sua interezza, comporta la necessità di ristrutturare e di riformare gli attuali assetti istituzionali nazionali delle varie amministrazioni di aviazione civile, ponendo queste ultime in grado di rispondere con maggiore prontezza alle nuove esigenze, e forse dopo averle anche alleg-

gerite di talune delle incombenze oggi loro assegnate.

La Comunità europea, d'altro canto, ha già cominciato ad effettuare in questo campo le sue scelte evolutive che, oltre a chiamare i Paesi membri ad una maggiore e più stretta cooperazione, sottendono la partecipazione, a livello internazionale, a soluzioni miste « pubblico-privato » per i servizi in discorso, con la possibilità di partecipazione diretta dei vettori aerei alla gestione dei sistemi di navigazione, o con l'offerta di sostegno finanziario da parte delle industrie aeronautiche e delle società di *leasing* specializzato aeronautico, interessate ad evitare che il mancato sviluppo del sistema di controllo del traffico aereo possa penalizzare il progresso tecnologico delle produzioni industriali (per l'evidente ragione che nessuno compera un aereo impossibilitato a volare a causa del mancato adeguamento degli *standard* del controllo aereo) e propone inoltre la diversificazione delle attività dei servizi secondari interconnettibili, dischiudendo una lunga teoria di possibili impegni nei campi più disparati.

L'esigenza di trasformazione della natura e parzialmente delle funzioni della Azienda autonoma per l'assistenza al volo, trova quindi riscontro oltre che nelle indicazioni della Comunità europea, anche nelle esperienze già in corso in altri Paesi, quali il Belgio, il Portogallo, la Svezia e l'Inghilterra, in cui il controllo è gestito da imprese pubbliche che operano in base al principio della profittabilità e che finanziano le loro spese mediante tariffe per i servizi resi a carico delle utenze dello spazio aereo e degli aeroporti. La loro flessibilità ed indipendenza finanziaria varia notevolmente ed in qualche caso le spese in conto capitale sono soggette all'approvazione governativa.

Non mancano casi di affidamento del servizio a società di diritto privato, con la maggioranza delle azioni detenuta dallo Stato, come la *Radio suisse SA* della Svizzera e, per certi versi, la *International Aeradio Limited* del Regno Unito, dove al Governo spettano i poteri di ispezione, certificazione ed approvazione delle tariffe.

Esiste inoltre un'autorità internazionale responsabile del controllo del traffico aereo civile e militare negli spazi aerei superiori dei vari Paesi membri, nata a gennaio del 1960, con nome di *Eurocontrol*, che ormai associa tutti i Paesi dell'Europa occidentale ed oltre, quali la Turchia (ha già fatto la domanda di adesione l'Ungheria), alla quale non partecipa ancora la sola Italia. Il nostro Paese, che oggi siede in *Eurocontrol* solo come osservatore, ha già fatto richiesta (accolta) di divenirne membro. È praticamente dal 1988 però che i vari governi in carica non hanno approntato gli strumenti di ratifica del relativo trattato internazionale; così l'Italia, senza farne parte effettiva, deve accettarne le scelte e le conseguenze, di notevole influenza anche sul piano industriale, non disponendo degli strumenti per la codeterminazione di tali scelte e per l'adeguata rappresentanza delle nostre esigenze. *Eurocontrol*, inoltre, non nasconde di avere l'intenzione di svolgere il ruolo di *Federal aviation administration*, almeno per il controllo del traffico aereo. Lo schema di disegno di legge di ratifica del trattato *Eurocontrol* è stato recentemente assegnato alla competente Commissione del Senato e noi auspichiamo una sua rapida approvazione, così come in passato non abbiamo mai smesso di sollecitare l'inevitabile adesione al trattato.

Nel tempo, dalla sua costituzione ad oggi, *Eurocontrol* ha arricchito i suoi compiti e più che puntare alla gestione sovranazionale dello spazio aereo, che comunque opera nell'Europa centro settentrionale, si pone come l'agenzia di coordinamento dei flussi di traffico, delle pianificazioni, delle specificazioni tecniche, degli *standard* operativi, delle ricerche e dello sviluppo dei sistemi, nonché come esattore centrale per conto delle nazioni aderenti dei diritti di utilizzo dei vari sistemi nazionali di controllo.

Va infine notato che anche i Paesi che intervengono in materia di controllo del traffico aereo con organizzazioni statali, facenti parte dell'amministrazione centrale diretta, si sono dotati di società private *ad hoc* per la commercializzazione

dei servizi nei confronti dei terzi ed all'estero, impiegando in gran parte gli stessi quadri e le capacità dell'organizzazione statale. È il caso della Francia con due distinte società, la *Sofreavia* e la *Sofreavia Service*, dell'Inghilterra, con la già citata IAL (contratti in 60 Paesi), della Svezia con *Swedavia*, solo per fare alcuni esempi.

Volendo quindi riassumere i principali fattori di cambiamento occorre partire dall'esigenza, sempre più reclamata dall'utenza, che i vari meccanismi di assistenza al volo non diano più solo sicurezza alla circolazione, ma si presentino, anziché come fattori di possibile limite e di costi crescenti e sproporzionati rispetto ai servizi che forniscono, quali strumenti di sviluppo della navigazione aerea, del trasporto aereo e di un migliore risultato economico complessivo dell'intero settore.

Il complesso di questi motivi ci porta a fare una scelta volta alla creazione di un soggetto capace di presentarsi con il più alto grado di autoriformabilità e autoadattabilità, senza ulteriori interventi legislativi; non eccessivamente imprigionato negli schemi autoritativi dell'ordinamento pubblico italiano che potrebbero risultare incompatibili con gli altri ordinamenti europei; frutto della più diffusa cultura organizzativa quali le società, non molto lontano dall'imminente definizione comunitaria della società anonima europea e con una marcata indipendenza dai conti economici dello Stato.

In particolare, con il primo articolo della presente proposta di legge, si trasforma l'AAAVTAG in una società per azioni con la denominazione di Agenzia per l'esercizio dei servizi e dei sistemi di navigazione aerea, sulla base degli obiettivi riportati all'articolo 1 della legge 29 gennaio 1992, n. 35, e con le procedure previste dal decreto-legge 11 luglio 1992, n. 333, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1992, n. 359. Non si intende quindi, procedere ad una privatizzazione, intesa ad alienare a terzi privati le proprietà, quanto invece a riorganizzare il modulo pubblico in termini di efficienza ed economicità, responsabilizzando sulla base dei risultati, con un forte amplia-

mento della sua autonomia dal Governo e dai pubblici poteri, che nel tempo hanno dimostrato di non svolgere un ruolo positivo per lo sviluppo del servizio. Il contributo economico dello Stato deciso di anno in anno, di fatto svuota di contenuto la programmazione aziendale mentre assoggetta l'intero meccanismo ad una logica deresponsabilizzante, con rischi di coinvolgimento del settore operativo, caratterizzato invece dalla necessità vitale di riconoscimento della professionalità e del merito rispetto al risultato atteso.

Con gli articoli 2 e 3 si conferisce alla società la titolarità del potere di concessione per l'erogazione dei servizi attribuiti, su tutti gli aeroporti che registrano un traffico commerciale pari ad almeno il 2,5 per cento del traffico aeroportuale totale e su tutti gli spazi aerei nazionali non riservati all'Aeronautica militare, dando tuttavia facoltà a quest'ultima di usufruire dell'opera dell'Agenzia a propria richiesta. Per gli altri aeroporti, che le stesse statistiche dei loro movimenti non identificano di preminente interesse nazionale né come punti nevralgici della rete di trasporto aereo commerciale, i servizi saranno organizzati e forniti a richiesta sia dello Stato sia delle regioni o di terzi sulla base di contratti di programma e di servizi che individuano i soggetti che se ne assumono il pagamento, sottraendone l'attuale immotivato gravame dal carico dell'utenza commerciale che non li usa.

Gli articoli 4 e 5 definiscono i mandati della società in ordine ai così detti servizi di assistenza al volo da fornirsi in termini *non profit*, cioè recuperando esclusivamente i costi di produzione al più basso livello compatibile con la quantità e la qualità dei servizi stessi, accanto ad una serie esemplificativa di attività tipicamente economiche consistenti essenzialmente nella commercializzazione, in Italia ed all'estero, dei servizi, delle esperienze, delle capacità e dell'estesissimo ventaglio di azioni e produzioni preparatorie e necessarie alla fornitura di qualificati servizi all'utenza che la possono affrancare del tutto dalla dipendenza finanziaria dallo Stato. A solo titolo di esempio, quando la

flotta aziendale per le radiomisure non è impegnata in Italia, può fornire utilmente i suoi servizi all'estero. Preparati gli indispensabili bollettini meteorologici per gli aeroporti e per le rotte, nulla impedisce che possano essere collocati sul mercato di chi a vario titolo ne fa richiesta. Le banche dati aziendali possono essere messe a disposizione per una serie di servizi su supporti telematici in grado di alleviare e ammodernare notevolmente i rapporti dell'utenza con l'assistenza al volo. Per non parlare della formazione di personale in Italia ed all'estero, e così via.

L'articolo 7 disciplina il transito dei beni e dei diritti della AAVTAG all'Agenzia, mentre l'articolo 8 disciplina il passaggio del personale estendendo a quest'ultimo tutte le garanzie necessarie per il mantenimento dell'occupazione e dei diritti maturati dai lavoratori. Inoltre le disposizioni previdenziali ivi previste si rendono necessarie per evitare da un lato ingiustificate differenze di trattamento e dall'altro, nel totale rispetto delle specificità delle professionalità aeronautiche essenziali, il riportare nei generali organismi previdenziali le categorie dei dipendenti della nuova Agenzia.

Il capitale sociale iniziale è individuato nell'articolo 9, mentre con gli articoli 10 e 11 ne viene regolato l'accesso e la partecipazione del pubblico, attraverso il così detto azionariato diffuso e, attraverso un fondo, dei dipendenti dell'Agenzia, come forma di incentivazione al risparmio e di coinvolgimento dei lavoratori. Tale misura risulta indispensabile nell'efficiente ed efficace gestione di un sistema tecnologicamente complesso, ma il cui fattore critico di successo od insuccesso è costituito dalla componente umana, dal ruolo riconosciuto alla sua professionalità, al suo merito ed alle sue motivazioni. L'assetto proprietario che ne deriva è quindi intenzionalmente pluralistico, per poter beneficiare della necessaria dialettica tra i vari azionisti, seppure originata dal confronto delle tre « anime » concrete del cosiddetto « pubblico »: lo Stato, in quanto organizzazione generale della collettività, i cittadini risparmiatori e i cittadini dipendenti, che

in particolare possono determinare con la loro professionalità il successo della società.

Con i successivi articoli vengono definiti criteri e vincoli delle cariche sociali, nonché la composizione del collegio dei sindaci.

Infine, le norme transitorie e finali sono volte ad evitare che si determinino situazioni di discontinuità nel rapporto di

lavoro ed altresì istituiscono l'albo professionale dei controllori del traffico aereo, quale garanzia pubblica della professionalità degli addetti al controllo aereo. Ancor più necessario, data la trasformazione della natura giuridica dell'organizzazione e della gestione dei servizi ed in previsione del reciproco riconoscimento dei titoli aeronautici da parte dei Paesi della Comunità.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Trasformazione dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale — AAAVTAG).

1. L'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale (AAAVTAG), 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, è trasformata in società per azioni, con la denominazione di « Agenzia per l'esercizio dei servizi e dei sistemi di navigazione aerea », di seguito denominata « Agenzia », con effetto a partire dal centottantesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge. Si applicano, in quanto compatibili, l'articolo 14, i commi 2, 3, 4 e 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.

(Sede dell'Agenzia e concessioni).

1. L'Agenzia ha sede in Roma. L'Agenzia ha il compito di curare l'erogazione dei servizi di assistenza al volo attraverso apposite concessioni ad essa intestate da parte dello Stato. In sede di prima applicazione della presente legge la durata minima delle concessioni è di trenta anni.

2. I contenuti e le modalità di rilascio delle concessioni di cui al comma 1 sono definiti con decreto del Ministro dei trasporti, da emanare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sentite le competenti Commissioni parlamentari.

3. Le azioni della nuova società per azioni di cui all'articolo 1 sono attribuite al Ministero del tesoro nelle quote indicate dalla presente legge. I diritti dell'azionista nei confronti della società per azioni sono esercitati dal Ministro dei trasporti, d'intesa con i Ministri del bilancio e della programmazione economica e del tesoro.

ART. 3.

(Ambito di operatività).

1. L'Agenzia fornisce i servizi di assistenza al volo in tutti gli spazi aerei di pertinenza italiani, fatti salvi gli spazi aerei destinati al traffico aereo operativo di cui al decreto del Presidente della Repubblica 27 luglio 1981, n. 484, all'esercizio dei servizi di assistenza al volo sugli aeroporti di Roma e di Milano, sui restanti aeroporti civili nazionali interessati da una quota di traffico commerciale non inferiore al 2,5 per cento della circolazione terminale totale, nonché, a richiesta dei competenti organi, in qualsiasi altra collocazione funzionale, mediante convenzioni, stipulate sulla base di appositi contratti di programma e di servizi destinati a regolare il rapporto tra l'Agenzia e lo Stato.

ART. 4.

(Compiti dell'Agenzia).

1. All'Agenzia compete in particolare l'organizzazione e l'erogazione dei servizi:

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

b) di meteorologia aeronautica e di meteorologia generale;

c) di informazione aeronautica;

d) di telecomunicazioni aeronautiche;

e) di radio-navigazione e di radio-diffusione.

2. L'Agenzia 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 ed 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) effettua i controlli in volo delle procedure operative e le radiomisure degli apparati di radionavigazione, nonché la certificazione degli impianti;

e) produce la cartografia aeronautica.

3. Nell'ambito delle deleghe eventualmente rilasciate dalle competenti autorità, l'Agenzia 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. 5.

(Attività economiche).

1. L'Agenzia 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 ed enti 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. 6.

(Cooperazione con l'Aeronautica militare).

1. I servizi e le attività previsti dalla presente legge a carico dell'Agenzia 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. 7.

(Trasferimento dei beni e dei diritti dell'AAAVTAG).

1. Tutti i diritti ed i beni mobili ed immobili della AAAVTAG, trasformata ai sensi dell'articolo 1, sono trasferiti all'Agenzia e ne costituiscono il capitale sociale iniziale.

2. Con la medesima decorrenza di cui al comma 1 dell'articolo 1, l'Agenzia succede all'AAAVTAG in tutti i rapporti attivi e passivi, nelle funzioni di carattere pubblico ad essa demandate, nonché nella titolarità del conferimento delle tasse, delle imposte, delle tariffe, dei canoni e dei contributi.

ART. 8.

(Disposizioni relative al personale).

1. Il personale dell'AAAVTAG transita alle dipendenze dell'Agenzia contestualmente alla cessazione delle attività della AAAVTAG stessa.

2. I dipendenti dell'AAAVTAG possono rinunciare al transito alle dipendenze dell'Agenzia mediante presentazione di una 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 reimpiego, 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.

3. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottarsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, su proposta del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente 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.

4. 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.

5. Il personale transitato alle dipendenze dell'Agenzia è iscritto, ai fini dell'assicurazione generale per l'invalidità, la vecchiaia ed i superstiti presso l'Istituto nazionale della previdenza sociale (INPS), entro centoventi giorni dalla data del trasferimento, sulla base di tutti i periodi di precedente contribuzione di ciascun dipendente. Il Ministro del tesoro provvede al versamento delle relative riserve matematiche all'INPS.

6. 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.

7. A partire dal terzo mese successivo alla data del trasferimento, il personale transitato alle dipendenze dell'Agenzia può, presentando domanda irrevocabile entro trenta giorni da tale data e con effetto sino alla data della domanda stessa, esercitare il diritto alla conservazione del trattamento pensionistico previsto dal testo unico delle norme sul trattamento di quiescenza dei dipendenti civili e militari dello Stato, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 29

dicembre 1973, n. 1092, calcolato sulla base di quanto previsto dalla legge 7 agosto 1990, n. 248.

ART. 9.

(Capitale sociale dell'Agenzia).

1. Il capitale sociale iniziale dell'Agenzia, così come determinato ai sensi del comma 1 dell'articolo 7, è quantificato e suddiviso in azioni di eguale ammontare con deliberazione dell'assemblea straordinaria dei soci e può essere sottoscritto anche da enti pubblici, da società o da soggetti autorizzati allo svolgimento di attività di intermediazione mobiliare.

2. L'Agenzia è autorizzata ad emettere, secondo le vigenti disposizioni, titoli nominativi o al portatore, ordinari o di risparmio, azionari ed obbligazionari, demandando all'assemblea straordinaria dei soci la disciplina delle modalità del loro collocamento, il loro rendimento e le modalità e le condizioni della loro conversione ed estinzione.

3. Gli enti creditizi, gli enti assicuratori, gli enti morali e i fondi, anche previdenziali ed assicurativi, sono autorizzati ad investire le loro disponibilità finanziarie in titoli emessi dall'Agenzia.

4. Nei casi in cui i servizi e le attività per i quali la presente legge riconosce l'esclusiva competenza dell'Agenzia siano esercitati per il tramite di società da essa controllate, il capitale di tali società può essere sottoscritto dallo Stato, da altre società o da enti pubblici.

ART. 10.

(Partecipazioni dei dipendenti e del pubblico al capitale sociale dell'Agenzia).

1. A partire dal terzo esercizio successivo a quello iniziale, una quota delle azioni non inferiore al 10 per cento del totale emesso a tale data, deve essere collocata nel mercato.

2. La collocazione delle azioni di cui al comma 1 deve avvenire sempre tramite

procedure pubbliche. Una quota di titoli, rappresentativi di non più del 20 per cento del capitale sociale dell'Agenzia, deve essere preventivamente offerta ai dipendenti dell'Agenzia stessa, anche mediante emissione di obbligazioni convertibili e di azioni di risparmio.

ART. 11.

(Fondo di incentivazione al risparmio ed alla partecipazione dei dipendenti dell'Agenzia).

1. Una quota dell'indennità di fine rapporto di ciascun dipendente dell'Agenzia, pari al 20 per cento del complessivo ammontare finale, è vincolata alla costituzione di un fondo di incentivazione al risparmio ed alla partecipazione dei dipendenti al capitale dell'Agenzia ed è direttamente versata dall'Ente nazionale di previdenza ed assistenza per i dipendenti statali (ENPAS) al fondo stesso, salva la volontà contraria espressa dal dipendente entro i trenta giorni successivi alla costituzione del fondo.

2. Il fondo di cui al comma 1 è costituito con decreto del Ministro del lavoro e della previdenza sociale, di concerto con i Ministri del tesoro e dei trasporti, entro novanta giorni dalla data di costituzione dell'Agenzia ed è alimentato inizialmente dalle somme ad esso versate dall'ENPAS; in seguito è incrementato dalle quote acquisite dai singoli dipendenti su base volontaria, collettiva o individuale.

3. Con il decreto di cui al comma 2 sono previste le agevolazioni particolari dirette a favorire la partecipazione dei dipendenti al capitale sociale dell'Agenzia, tra le quali sono comprese:

a) la cessione gratuita di un'azione di risparmio per ogni azione ordinaria emessa o per ogni azione di risparmio acquistata;

b) uno sconto fino al 20 per cento nel prezzo di vendita delle azioni o delle obbligazioni dell'Agenzia;

c) il trattamento preferenziale all'atto della collocazione dei titoli ed agevolazioni in caso di riparto del capitale sociale dell'Agenzia.

4. Ai fini dell'imposta sul reddito delle persone fisiche (IRPEF), i redditi dei dipendenti conseguenti al possesso di titoli dell'Agenzia non costituiscono reddito imponibile.

ART. 12.

(Cariche sociali).

1. Il consiglio di amministrazione dell'Agenzia è composto da un numero di membri non inferiore a cinque e non superiore a nove; l'assemblea ordinaria determina il numero dei consiglieri entro tali limiti.

2. Nelle elezioni per il conferimento delle cariche sociali ai sensi dell'articolo 2458 del codice civile deve essere riservato un posto in consiglio di amministrazione ad un membro designato dal Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro.

ART. 13.

(Collegio dei sindaci).

1. L'assemblea elegge il collegio sindacale, composto da tre sindaci effettivi e da due supplenti, i quali durano in carica tre anni e sono rieleggibili una sola volta. Tutti i sindaci eletti devono essere iscritti nel ruolo dei revisori ufficiali dei conti.

2. È riservata allo Stato la facoltà di nominare un magistrato della Corte dei conti a svolgere la funzione di presidente del collegio sindacale, ai sensi degli articoli 2458, 2459 e 2460 del codice civile.

3. Per quanto non previsto dalle disposizioni del presente articolo, dispone lo statuto dell'Agenzia.

ART. 14.

(Continuità e sicurezza dei servizi).

1. Su richiesta dell'Agenzia e nei casi di urgenza, il Ministro dei trasporti può ordinare l'occupazione dei beni indispensabili per l'esecuzione dei lavori o per l'esercizio dei servizi, determinando provvisoriamente l'indennità relativa, di cui dispone il deposito.

ART. 15.

(Disposizioni transitorie e finali).

1. Al rapporto di lavoro dei dipendenti dell'Agenzia fino alla data di entrata in vigore dei nuovi contratti collettivi o individuali di lavoro, e comunque fino alla data di emanazione del regolamento interno della Agenzia, continua ad applicarsi la precedente normativa.

2. Con decreto del Ministro dei trasporti, da emanare entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono disciplinate le modalità per l'istituzione ed il funzionamento dell'albo professionale degli addetti al servizio di controllo del traffico aereo, sulla base delle norme vigenti e in conformità con la normativa internazionale in materia di conoscenze e di requisiti tecnici, professionali, attitudinali e psico-fisici.

3. Non possono essere rilasciate abilitazioni all'esercizio della attività di cui al comma 2 se non previa iscrizione al relativo albo. In sede di prima applicazione della presente legge sono iscritti all'albo tutti i dipendenti dei ruoli con profilo professionale di controllore del traffico aereo, in attività di servizio presso la AAATAG alla data della trasformazione di cui all'articolo 1.

4. All'Agenzia è demandata la fissazione dei requisiti professionali e psicofisici per altre categorie professionali, indispensabili alla sicurezza del volo, nonché la loro certificazione ed aggiornamento.