

CAMERA DEI DEPUTATI N. 3507

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

BOSISIO, GNUTTI, BALOCCHI, GRUGNETTI, ARRIGHINI, ASQUINI, BALDI, BALLAMAN, BAMPO, BERNARDELLI, BISTAFFA, BONAFINI, BORGHEZIO, CALDEROLI, CAVALIERE, CERESA, COMINO, DEVECCHI, DOZZO, FLEGO, FOGLIATO, FONTAN, FRANZINI TIBALDEO, GHIROLDI, GIBELLI, GRATICOLA, MAGNABOSCO, MALVEZZI, PIERGIORGIO MARTINELLI, MAZZETTO, MENEGON, MICHIELON, ONGARO, PORTA, RAVETTA, RODEGHIERO, TAGINI

Costituzione dell'Agenzia italiana per l'aviazione civile (AIAC SpA)

Presentata il 30 novembre 1995

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Da tempo e da più parti si levano istanze che chiedono la ristrutturazione del Registro aeronautico italiano (RAI), della Direzione generale dell'aviazione civile (Civilavia), dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il trasporto aereo generale (AAAVTAG) e del Registro aereo nazionale (RAN).

I recenti fatti: la rinuncia di due commissari straordinari dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il trasporto aereo generale, gli scioperi bianchi dei controllori di volo, il caos conseguente che viviamo in questi giorni nei nostri aeroporti, sono emblematici della situazione

del disastro generato dal dissesto degli enti preposti alla gestione del trasporto aereo in Italia.

Il Ministro dei trasporti per tentare di dare una risposta, ha proceduto alla nomina di un nuovo commissario all'Azienda autonoma di assistenza al volo per il trasporto aereo generale, sta studiando un nuovo assetto di Civilavia, sta progettando la creazione di un nuovo ente per la sicurezza del Volo e per risolvere il problema degli "uomini radar", è arrivata a minacciarne una sorta di remilitarizzazione. Questi palliativi non fanno altro che peggiorare la situazione, in quanto tesi a

stratificare un ulteriore deposito di burocrazia su strutture che la stessa burocrazia ha soffocato.

Dobbiamo ricordare che questi enti devono rispondere alle esigenze di un codice della navigazione vecchio di sessanta anni e che alcuni di essi sono nati dalla demilitarizzazione di strutture della Aeronautica militare che ha mantenuto al suo interno gli stessi servizi (ITAV), demilitarizzazione che è avvenuta soprattutto per fini elettorali, sfruttando le spinte corporative di un cospicuo nucleo di militari che vedevano così la possibilità di interessanti aumenti di stipendio.

Questi enti, proprio per la loro estrazione e per i veri motivi che hanno portato alla demilitarizzazione, sono cresciuti più come centri di potere che come centri di servizio; per questo fine hanno esasperato la burocrazia, facendo di questa lo strumento per manovrare la concessione del servizio dovuto solo laddove la contropartita era più allettante.

Così invece di avere un servizio di assistenza e volo abbiamo un'azienda, l'Azienda autonoma di assistenza al volo per il trasporto aereo generale, che, pur operando in assenza di qualsiasi concorrenza, chiude i bilanci in passivo, anche perché, per sua inefficienza, non riesce a farsi pagare, dalle compagnie straniere le tasse di sorvolo del nostro territorio.

Invece di avere una corretta gestione degli aeroporti abbiamo una struttura, Civilavia, che eroga il servizio più inefficiente al mondo, tanto che le compagnie, quando possono, trasferiscono le loro basi operative all'estero.

Per porvi rimedio il Ministro, con quattro anni di ritardo, in applicazione della legge sulla trasparenza, ha emesso un decreto in cui stabilisce le durate degli iter procedurali di Civilavia; si scopre così che l'iter amministrativo per l'apertura di un aeroporto civile non deve superare i settecentocinquanta giorni, che un concorso interno ci mette cinquecentodieci giorni per essere espletato, che per modificare una tariffa aeroportuale occorrono centoventi

giorni, che il rilascio di un brevetto di pilota richiede non più di trecentosessantacinque giorni, che salgono a cinquecentoquaranta per il brevetto di pilota commerciale.

Non sono queste le riforme che servono! Ci si deve rendere conto che il sistema è marcio e che va rifatto completamente.

Anche il Registro aeronautico italiano dà segnali preoccupanti di inefficienza. Il campanello di allarme è lo scontento che serpeggia all'interno della struttura e che denuncia la penalizzazione delle professionalità tecniche a favore di quelle burocratico-amministrative. È questo il segnale più marcato che anche questa struttura sta burocratizzandosi per aumentare il suo potere a scapito del servizio erogato.

Questo stato di cose ha fatto sì che queste strutture, invece di rendere i servizi loro demandati, si siano protese sul territorio come tanti polipi, con le loro sedi decentrate, creando sovrapposizioni di ruoli, ma anche imposizione di gabelle, ingigantendo gli organici, pur lasciando carenze congenite (l'Azienda autonoma di assistenza al volo per il trasporto aereo generale, con 3.500 dipendenti, non ha controllori di volo sufficienti).

Tutto ciò poi si rivela essere la causa del pauroso tracollo della nostra aviazione civile e generale, che si può dire sparita dal nostro panorama economico. Le aziende sono fallite, i velivoli sono stati venduti a società straniere, l'indotto delle società di servizi e delle aziende produttrici è sul lastrico! Basta ricordare due nomi: Piaggio e SIAI Marchetti, due aziende senza futuro se si continua a penalizzare l'aviazione generale.

Anche in questo settore ci troviamo fuori dall'Europa; in Francia, Germania, Inghilterra si fa di tutto per aiutare l'aviazione generale di per sé poco remunerativa, fornendo strutture di servizio snelle, efficienti, deburocratizzate, poco costose, ma in grado di dare un vero servizio all'utente, noi invece facciamo di tutto per penalizzarla, anche con servizi inefficienti e costosi.

Visto questo stato di cose, preso ad esempio quello che si pratica all'estero e avendo presente la regola principale di non proporre una nuova struttura se contemporaneamente non se ne cancellano almeno due delle esistenti, egregi colleghi vi sottoponiamo per la discussione il presente progetto di legge.

Partendo dalla considerazione che non è più possibile correggere l'esistente, vi proponiamo l'azzeramento delle vecchie strutture di RAI, Azienda autonoma di assistenza al volo per il trasporto aereo generale, Civilavia, Registro aereo nazionale e la creazione, in loro vece, di una nuova azienda, l'Agenzia italiana per l'aviazione civile (AIAC), cui andranno a confluire tutto il personale, tutti gli investimenti e tutto il *know how* delle aziende disciolte.

Ma facciamo attenzione, questo non deve essere interpretato come un semplice rimescolamento delle carte, ma come la nascita di una sana azienda di servizi per l'aviazione civile.

La nuova azienda è a tutti gli effetti una società per azioni, con un capitale di 200 miliardi, sottoscritto per il 51 per cento dal Ministero dei trasporti e della navigazione, mentre il restante 49 per cento è sottoscrivibile dalle regioni e da altri soggetti pubblici e privati. È governata da un proprio statuto, approvato dal Ministro dei trasporti e della navigazione di concerto con il Ministro del tesoro, statuto che prevederà l'obbligo di presentare bilanci in pareggio dopo gli ammortamenti e gli oneri fiscali e finanziari e di erogare servizi allineati con gli *standard* dei Paesi Europei.

Il consiglio d'amministrazione è composto da sette membri, resta in carica tre anni, nomina il presidente, l'amministratore delegato e il comitato esecutivo, composto dal Presidente, dall'amministratore delegato e da uno dei consiglieri. Il consiglio decade ad ogni cambio di legislatura, non per un metodo di lottizzazione politica, ma per dare certezza che l'azienda attui le volontà e gli indirizzi del Ministero e del Governo in carica.

L'azienda sarà articolata su tre direzioni generali:

una DIREZIONE TECNICA, depositaria di tutte le competenze tecniche e quindi responsabile delle certificazioni (di prodotti, di componenti, di produttori, di scuole, di piloti e tecnici, eccetera), della sorveglianza alla progettazione e produzione (di velivoli, componenti, impianti di telecomunicazione e di controllo del traffico aereo, di aeroporti, eccetera) e del servizio per la sicurezza del volo.

Questa direzione assomma tutte le competenze tecniche specifiche oggi suddivise fra Registro aeronautico italiano e Civilavia e, poiché i produttori e gli operatori sono sparsi sul territorio, essa ha sede nel Nord (Milano) e distaccamenti nelle aree di maggiore concentrazione di aziende aeronautiche al fine di dare un servizio più pronto;

una DIREZIONE TRAFFICO AEREO depositaria di tutte le competenze sul traffico aereo e quindi responsabile della realizzazione, gestione e impiego della rete di impianti per il controllo del traffico aereo, per l'assistenza al volo, per le telecomunicazioni e per il servizio meteorologico, nonché della sorveglianza sulla gestione degli aeroporti.

Questa direzione assomma le competenze che oggi sono dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il trasporto aereo generale, per la sorveglianza del traffico e l'assistenza al volo, e di Civilavia per la sorveglianza della gestione degli aeroporti. La sede di questa direzione è in Roma, ma le attività sono decentrate sugli aeroporti e nei centri di assistenza al volo sparsi sul territorio;

una DIREZIONE CONCESSIONI E IMMATRICOLAZIONI che svolge la funzione di consulenza per il Ministero dei trasporti e della navigazione ai fini della pianificazione strategica dello sviluppo del trasporto aereo, di consulenza per il rilascio delle concessioni (di esercizio di linee aeree, di aeroporti, di lavoro aereo, eccetera) e che ha la responsabilità della gestione

del registro matricolare degli aeromobili italiani in esercizio.

Questa direzione assomma le competenze oggi spettanti a Civilavia ed al Registro aereo nazionale ed ha sede in Roma presso il Ministero dei trasporti e della navigazione.

La presente proposta di legge disciplina in via generale la Costituzione dell'Agenzia italiana per l'aviazione civile, perchè riteniamo che il legislatore abbia solo il compito di dare le linee guida del progetto. Nessuno meglio degli operatori del settore, profondi conoscitori della materia, che tutti i giorni sperimentano sulla propria pelle le difficoltà che l'attuale struttura burocratica procura loro, saprà disegnare, per ciascuna direzione, la struttura più appropriata per assolvere al compito assegnato. Compito del vertice aziendale è quello di verificare che queste strutture non siano ridondanti, siano bene armonizzate fra loro, senza sovrapposizioni e con corretti sistemi di interscambio e di *feedback* delle informazioni.

Questo modo di procedere è anche un'occasione di crescita delle professionalità interne, fino ad oggi represses dal sistema « burocratico-baronale » imperante

che ha troppo spesso imposto, nei posti chiave, innesti dall'esterno dell'azienda.

Il passaggio transitorio dalla vecchia alla nuova organizzazione crea dei problemi, sia per le garanzie che devono continuare a persistere anche durante il passaggio, sia per i rapporti internazionali di rappresentanza e di reciprocità che questi enti intrattengono. Per questa ragione proponiamo che il passaggio avvenga in tempi strettissimi e che nell'interregno nessuno declini le proprie responsabilità, prima che sia stabilito nelle mani di chi queste responsabilità devono finire.

Infine, va fatta una considerazione economica. Il progetto che vi sottoponiamo non deve avere alcun onere per la pubblica amministrazione; anzi l'obiettivo da dare al Consiglio di amministrazione è che in un periodo di dodici-ventiquattro mesi dall'inizio dell'operatività della nuova struttura, si realizzino risparmi nelle spese correnti di gestione, di almeno il 30 per cento, tagliando strutture, locali e personale in eccesso. La riduzione ad un solo Consiglio di amministrazione al posto dei quattro attuali ed anche questo comunque costituito da pochi membri, è già un segnale della volontà del Parlamento su questa strada.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Costituzione della Agenzia italiana per l'aviazione civile).

1. È costituita una società per azioni denominata Agenzia italiana per l'aviazione civile (AIAC SpA), con sede in Roma, avente per oggetto le attribuzioni, in materia aeronautica, esercitate attualmente dal Registro Aeronautico Italiano, dalla Azienda Autonoma di Assistenza al Volo per il Traffico Aereo Generale, dalla Direzione Generale dell'Aviazione Civile e dal Registro Aeronautico nazionale.

2. L'AIAC SpA è regolata da un proprio statuto, approvato dal Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro, ed è soggetta alle norme che disciplinano la società per azioni. Lo statuto della AIAC prevede l'obbligo di presentazione di bilanci annuali in pareggio dopo gli ammortamenti previsti dalla legge e gli oneri fiscali e finanziari e stabilisce l'obbligo che l'AIAC eroghi servizi allineati con gli *standard* dei Paesi europei.

3. Il capitale sociale dell'AIAC SpA è pari a lire 200 miliardi, ripartito in 200 milioni di azioni del valore nominale di 1.000 lire ciascuna, ed è sottoscritto per 110 milioni di azioni dal Ministero dei trasporti e della navigazione, per conto dello Stato. Per 90 milioni di azioni il capitale può essere sottoscritto dalle regioni e da altri soggetti pubblici e privati.

4. Il Registro aeronautico italiano, l'Azienda Autonoma di Assistenza al Volo per il Traffico Aereo Generale, la Direzione Generale dell'Aviazione Civile e il Registro Aeronautico Nazionale sono sciolti e le attività, le passività, i beni materiali ed immateriali di proprietà di detti enti sono trasferiti all'AIAC SpA e ne costituiscono il patrimonio.

ART. 2.

(Organi dell'AIAC SpA).

1. Il primo consiglio di amministrazione dell'AIAC SpA è nominato dal Ministro dei trasporti e della navigazione, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, ed è composto da sette membri scelti tra imprenditori e dirigenti pubblici e privati con esperienza in materia aeronautica, nonché da esperti in materia di diritto aeronautico ed economia.

2. Il consiglio di amministrazione rimane in carica tre anni, salvo decadere al cambio di legislatura, e nomina tra i suoi membri il comitato esecutivo e l'amministratore delegato. Il comitato esecutivo è composto dal presidente, dall'amministratore delegato e da un altro consigliere.

3. Il collegio sindacale dell'AIAC SpA è formato da tre membri effettivi e due supplenti. Il presidente è designato dal Ministro del tesoro, gli altri membri effettivi e supplenti sono designati dal Ministro dei trasporti e della navigazione.

ART. 3.

(Organi esecutivi dell'AIAC SpA).

1. L'AIAC SpA si articola in tre direzioni:

- a) direzione tecnica;
- b) direzione traffico aereo;
- c) direzione concessioni e immatricolazioni.

2. La direzione tecnica ha sede in Milano con sezioni staccate a Venezia, Torino e Napoli e svolge le seguenti attività:

- a) certificazione di prodotti e componenti aeronautici;
- b) sorveglianza della produzione di aeromobili e componenti aeronautici e delle loro infrastrutture;
- c) servizio di sorveglianza, progettazione e realizzazione di aeroporti, impianti aeroportuali, sistemi di telecomunicazione e di assistenza al volo;

d) verifica della idoneità tecnica delle aziende produttrici, delle scuole, dei tecnici, dei piloti e in genere degli operatori del settore;

e) rilascio dei brevetti e dei certificati di idoneità tecnica (CIT) agli operatori, alle ditte e alle scuole;

f) servizio per la sicurezza al volo.

3. La direzione traffico aereo ha sede in Roma con sezioni staccate negli aeroporti e nei centri di assistenza al volo dislocati sul territorio e svolge le seguenti attività:

a) realizzazione e gestione di tutta la rete di assistenza al volo;

b) controllo del traffico aereo;

c) realizzazione e gestione del sistema di telecomunicazioni e del servizio meteorologico;

d) verifica, sorveglianza e approvazione in ordine alla gestione degli aeroporti e aviosuperfici in genere.

4. La direzione concessioni e immatricolazioni svolge le seguenti attività:

a) gestione del registro matricolare degli aeromobili;

b) consulenza per il Ministero dei trasporti e della navigazione per il rilascio delle concessioni di esercizio di linee aeree di trasporto civili, di lavoro aereo, di aeroporti;

c) gestione dei beni demaniali dati in concessione;

d) consulenza per il Ministro dei trasporti e della navigazione per la definizione continuamente aggiornata del piano strategico del trasporto aereo italiano.

ART. 4.

(Rapporto di lavoro del personale).

1. Il rapporto di lavoro dei dirigenti e dei dipendenti dell'AIAC SpA è regolato dai principi del codice civile e della legge 20 maggio 1970, n. 300, e da un contratto di lavoro collettivo stipulato dal consiglio

di amministrazione, sentite le organizzazioni sindacali aziendali, con riferimento ai contratti di lavoro dell'industria.

2. I dipendenti che intendano conservare lo stato giuridico e il trattamento economico goduti alla data di entrata in vigore della presente legge, ove ne facciano domanda entro sessanta giorni, sono inquadrati, anche in soprannumero, nei ruoli delle amministrazioni statali, nelle qualifiche corrispondenti a quelle già rivestite, tenendo conto anche delle preferenze espresse dagli interessati.

ART. 5.

(Disposizioni transitorie).

1. Sino all'entrata in funzione delle strutture previste dalla presente legge, gli organi attualmente in carica assumono solo le decisioni di ordinaria amministrazione.

ART. 6.

(Autorità garante del settore dei servizi al trasporto aereo).

1. È istituita l'Autorità garante che interviene nel settore dei servizi al trasporto aereo, al fine di migliorare la qualità dei servizi, di garantire l'omogeneità e la fruibilità del servizio su tutto il territorio nazionale; di definire un sistema tariffario certo, trasparente e basato su criteri predefiniti; di garantire il diritto di informazione degli utenti.

2. L'Autorità, che opera in piena autonomia, è organo collegiale costituito dal presidente e quattro membri, nominati dai Presidenti della Camera dei deputati e del Senato della repubblica. I membri, scelti tra persone di notoria indipendenza, competenti in materie economiche ed esperte nei servizi di pubblica utilità, durano in carica per quattro anni, possono essere riconfermati per un solo mandato e scelgono il presidente tra loro.

3. L'Autorità delibera, con regolamento, le norme concernenti la propria organizzazione e il proprio funzionamento.

ART. 7.

(Compiti dell'Autorità).

1. L'Autorità di cui all'articolo 6:

a) determina le tariffe d'intesa con l'Istituto nazionale di statistica, al fine di individuare il tasso di variazione medio ponderato dei prezzi;

b) svolge studi e ricerche promuovendo scambi di informazione con analoghi organismi in ambito internazionale, anche al fine di ridurre il divario tariffario con i Paesi dell'Unione europea;

c) compie indagini statistiche sui livelli di soddisfazione dell'utenza dei servizi e studi di simulazione delle situazioni di concorrenza;

d) vigila sull'attività dell'impresa, sul sistema tariffario e sulla qualità dei servizi;

e) presenta annualmente una relazione al Parlamento.

ART. 8.

(Poteri dell'Autorità).

1. L'Autorità, ai fini dell'espletamento dei propri compiti, può:

a) richiedere, in qualsiasi momento, informazioni e documenti;

b) disporre perizie sulla qualità e sulle modalità di erogazione dei servizi, anche ricorrendo alla collaborazione di esperti;

c) svolgere funzioni di arbitro nelle controversie sorte tra gli utenti e l'impresa, a condizione che le parti lo chiedano concordemente.

