

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

N. 4994

DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa del senatore DI PIETRO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 14 FEBBRAIO 2001

—————

Disposizioni per l’affidamento all’Ente nazionale per l’aviazione civile (ENAC) dei compiti di certificazione per gli impianti ed i sistemi per l’assistenza al volo

—————

ONOREVOLI SENATORI. - Il presente disegno di legge è orientato a modificare le competenze dell'Ente nazionale per l'aviazione civile, di seguito denominato «ENAC», già definite dal decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, che lo ha istituito, in modo da permettere l'affidamento, allo stesso Ente, dei compiti di certificazione per gli impianti ed i sistemi per l'assistenza al volo, in conseguenza ed a seguito della trasformazione dell'Ente nazionale di assistenza al volo (ENAV) in Società per azioni (ENAV Spa).

Il disegno di legge in esame recepisce, pertanto, le osservazioni formulate dalla IX Commissione Trasporti della Camera dei deputati in sede di espressione del parere, positivo, circa la trasformabilità dell'ENAV in Società per azioni, le quali osservazioni esplicitamente prevedono l'affidamento all'ENAC dei compiti di certificazione per gli impianti ed i sistemi per l'assistenza al volo.

Ai sensi dell'articolo 1 della legge 21 dicembre 1996, n. 665, e, in particolare, dell'articolo 35, comma 1, della legge 17 maggio 1999, n. 144, l'ENAV infatti è stato trasformato in Spa a partire dal 1° gennaio 2001, assumendo pienamente i caratteri di un «*ATM Service provider*», ovvero di una società di diritto privato che, anche se a capitale pubblico, è destinata a fornire i servizi di assistenza al volo e di gestione del traffico aereo secondo una logica di impresa e con finalità di lucro.

Fino ad oggi però, prima della sua trasformazione in Società per azioni, l'ENAV svolgeva sia le funzioni di «fornitore» del servizio sia quelle di «regolatore», ovvero di organo di regolamentazione, di controllo e di

certificazione per tutto il settore dell'assistenza al volo, senza sottostare a particolari verifiche, come in campo tecnico, da parte di una struttura pubblica esterna al contesto dell'Ente stesso.

Questa situazione, alla luce anche dei cambiamenti giuridici subentrati con la trasformazione dell'Ente, non è più sostenibile e pertanto si fa più pressante la necessità, così come già indicato dall'Unione europea, di sottoporre la gestione di tale nuova società al controllo di una «Autorità nazionale», nell'ottica di verificare il mantenimento dei livelli di efficienza e di sicurezza dei sistemi per l'assistenza al volo, pur lasciando maggiore autonomia di gestione nella fornitura del servizio.

Infatti, a livello internazionale, in più di una occasione è stata messa in evidenza la necessità di «separare» le funzioni degli *ATM Service provider*, cioè dei fornitori dei servizi di assistenza al volo, da quella degli *ATM Regulator*, cioè dell'autorità pubblica incaricata del controllo, della regolamentazione e della certificazione di uomini e mezzi ivi impiegati, con particolare riferimento al mantenimento nonché all'incremento dei livelli di sicurezza del volo.

Tale indicazione, già recepita nella strategia europea dell'*European civil aviation conference* (ECAC) di cui al documento EUROCONTROL (Convenzione internazionale europea di cooperazione per il controllo e la sicurezza della navigazione aerea) «*ATM 2000+*», è stata ulteriormente ribadita anche nel documento di cui alla comunicazione della Commissione dell'Unione europea del 1° dicembre 1999: «La creazione del Cielo unico europeo»; quest'ultima pre-

vede, oltre all'unificazione della gestione del traffico aereo europeo, anche la creazione di una nuova agenzia europea (EASA - *European Aviation Safety Authority*), incaricata di regolamentare e certificare tutte le attività legate al trasporto aereo, compresa l'assistenza al volo, per garantire la sicurezza del volo in tutta Europa.

In particolare, l'affidamento all'ENAC dei compiti di certificazione per gli impianti ed i sistemi per l'assistenza al volo non potrà prescindere anche dalla certificazione del personale tecnico sia *interno* all'ENAV Spa, impiegato nella progettazione, direzione lavori, collaudi, valutazioni tecnico economiche, sia *esterno*, appartenente a ditte che operano in regime di appalto svolgendo attività di installazione, conduzione e manutenzione dei sistemi per l'assistenza al volo. Tale certificazione rimarrebbe valida anche in caso di internalizzazione delle attività svolte dalle stesse ditte.

L'attività di certificazione degli impianti e dei sistemi di assistenza al volo si configura in maniera analoga a quella già svolta dall'ENAC (ex Registro aeronautico italiano - RAI) per gli aeromobili e per il personale navigante, nell'ottica comunque di salvaguardare la sicurezza del volo. In sostanza l'ENAC, sulla falsa riga delle procedure adottate per la certificazione nel settore aeronautico (velivoli, costruttori, manutentori, compagnie aeree), potrebbe estendere e caratterizzare la normativa anche al settore dell'assistenza al volo (impianti, produttori, manutentori, società di gestione).

Si illustra quindi il contenuto degli articoli del presente disegno di legge che si compone di sei articoli attraverso i quali vengono poste le basi necessarie all'affidamento delle nuove competenze all'ENAC.

L'articolo 1, in particolare, definisce le modifiche da apportare al citato decreto legislativo n. 250 del 1997 istitutivo dell'ENAC, necessarie ad estendere anche al settore dell'assistenza al volo i compiti di certificazione, regolamentazione e controllo da appli-

care agli impianti e sistemi per l'assistenza al volo.

Gli articoli 2 e 3 prevedono modifiche sia al contratto di programma dell'ENAC, in occasione del suo primo rinnovo utile alla scadenza triennale, sia allo statuto dello stesso Ente, per adattarli al nuovo scenario definito dalla certificazione degli impianti di assistenza al volo.

L'articolo 4 prevede la costituzione ed attivazione, in ambito ENAC, di un primo nucleo di esperti necessario ad avviare tempestivamente la certificazione dei sistemi di assistenza al volo in oggetto tramite il transito, a domanda, di personale esperto nel settore (professionisti, ingegneri, tecnici, geometri) proveniente dall'ENAV, ove era stato assunto tramite concorso pubblico prima del 31 dicembre 1995, data di trasformazione in Ente pubblico economico. Tale transito è reso possibile dall'accordo firmato in data 12 dicembre 2000 tra le organizzazioni sindacali dell'ENAV, il Governo e l'Ente stesso, in merito alla definizione di un sistema di garanzie per il personale nella fase di transizione verso la nuova struttura societaria, tra le quali è prevista l'opzione per rimanere nella pubblica amministrazione secondo le modalità previste dagli articoli 33 e 34 del decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29, e successive modificazioni. Per le procedure di transito, oltre a quanto già definito nei citati articoli del suddetto decreto legislativo n. 29 del 1993, si prevede l'adozione delle stesse procedure, già adottate al momento della istituzione dell'ENAC, per il personale proveniente dalle precedenti amministrazioni (Civilavia, RAI ed Ente nazionale della gente dell'aria - ENGA).

L'articolo 5 prevede l'affidamento alla Commissione, già istituita nell'ambito dell'ENAC ai sensi dell'articolo 13 del citato decreto legislativo n. 250 del 1997, dello studio di eventuali modifiche da apportare al codice della navigazione derivanti dall'affidamento dei nuovi compiti di certificazione

per gli impianti ed i sistemi di assistenza al volo.

L'articolo 6, infine, prevede l'immediata entrata in vigore della legge, il giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*, in considerazione dell'avvenuta trasformazione dell'ENAV in Società

per azioni, senza che si sia proceduto preliminarmente a definire un'apposita «Autorità Nazionale» pubblica, incaricata di svolgere controlli, regolamentazione e certificazioni sul personale e sugli impianti anche per il settore dell'assistenza al volo italiana.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Modifiche all'articolo 2 del decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250)

1. All'articolo 2, comma 1, del decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, sono apportate le seguenti modifiche:

a) la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) attività di coordinamento con l'Ente nazionale di assistenza al volo (ENAV) e con l'Aeronautica militare, nell'ambito delle rispettive competenze per l'attività di assistenza al volo, ferme restando le competenze dell'ENAC, di cui alla lettera g-bis);»;

b) dopo la lettera g), è aggiunta la seguente:

«g-bis) estensione delle attività di cui alla lettera a), anche ai fini della certificazione per gli impianti ed i sistemi impiegati per l'assistenza al volo e al relativo personale tecnico utilizzato per la progettazione, costruzione, conduzione e manutenzione degli impianti stessi».

Art. 2.

(Modifiche al contratto di programma dell'ENAC)

1. A seguito dell'entrata in vigore della presente legge, in occasione del primo rinnovo utile alla scadenza triennale, è modificato il contratto di programma stipulato ai sensi dell'articolo 3 del decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, per recepire ed implementare le disposizioni introdotte dall'articolo 1.

Art. 3.

(Modifiche allo Statuto dell'ENAC)

1. A seguito dell'entrata in vigore della presente legge, lo Statuto dell'ENAC, approvato ai sensi dell'articolo 6 del decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, è modificato per definire i principi di organizzazione e i criteri di funzionamento in relazione all'esecuzione degli ulteriori obblighi di servizio imposti all'Ente in relazione alle disposizioni introdotte dall'articolo 1 della presente legge.

Art. 4.

(Modifiche all'articolo 10 del decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250)

1. All'articolo 10 del decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, dopo il comma 3 sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

«3-bis. Per lo svolgimento delle attività di cui all'articolo 2, comma 1, lettera g-bis), il personale necessario a costituire il nucleo iniziale nell'organico dell'ENAC è reperito tramite il transito, di professionisti e tecnici qualificati provenienti dall'ENAV, già appartenenti all'Azienda autonoma di assistenza al volo (AAAVTAG) che, anche dopo la trasformazione dell'ENAV in Società per azioni, ne facciano esplicita richiesta.

3-ter. Per l'inquadramento iniziale nel ruolo professionale del personale tecnico proveniente dall'ENAV, secondo quanto stabilito dal comma 3-bis, si applicano le stesse disposizioni di equiparazione già applicate al personale in precedenza confluito nell'ENAC, secondo quanto previsto al comma 2, e fatte salve le posizioni giuridiche ed economiche vigenti al momento del transito».

2. La richiesta di transito nell'organico dell'ENAC, di cui al comma 3-bis dell'articolo 10 del decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, introdotto dal comma 1 del

presente articolo, deve essere presentata entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Art. 5.

(Modifiche del Codice della navigazione)

1. La Commissione di studio istituita ai sensi dell'articolo 13 del decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, provvede anche all'analisi e successiva predisposizione delle modifiche del Codice della navigazione eventualmente derivanti dall'estensione delle competenze attribuite all'ENAC dalla presente legge nel quadro di razionalizzazione del comparto dell'aviazione civile, già avviata in precedenza, e nel rispetto delle direttive internazionali.

Art. 6.

(Entrata in vigore)

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

