SENATO DELLA REPUBBLICA

VIII LEGISLATURA -

(N. 1480)

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro dei Trasporti
(FORMICA)

di concerto col Ministro del Tesoro (ANDREATTA)

col Ministro del Bilancio e della Programmazione Economica
(LA MALFA)

col Ministro delle Finanze
(REVIGLIO)

col Ministro della Difesa
(LAGORIO)

col Ministro dell'Interno (ROGNONI)

col Ministro dei Lavori Pubblici (NICOLAZZI)

e col Ministro per la Funzione Pubblica
(DARIDA)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 25 MAGGIO 1981

Istituzione dell'Azienda autonoma per l'aviazione civile

Onorevoli Senatori. — 1. — Premessa. Il rilancio del trasporto aereo e delle attività connesse, nel contesto delle iniziative interessanti tutto il comparto dei trasporti pubblici, si palesa componente essenziale di un disegno politico che sia rivolto alla riqualificazione — su standards di piena efficienza e competitività — delle infrastrutture portanti del sistema economico nazionale.

Con tali prospettive, non disgiunte dall'intento di pervenire ad un assetto giuridico più moderno delle attività statali che si manifestano secondo forme aziendalistico-industriali, si è predisposto l'unito disegno di legge riguardante la costituzione dell'Azienda autonoma per l'aviazione civile.

2. — Natura giuridica (articolo 1)

Il problema relativo all'assetto istituzionale dell'Azienda autonoma per l'aviazione civile viene risolto nel senso dell'attribuzione di personalità giuridica, con forme di autonomia amministrativa, patrimoniale, contabile e finanziaria tali — tuttavia — da assicurare un preciso riferimento dell'ente allo ambito pubblico.

La scelta si inquadra nell'indirizzo politico rivolto ad una impostazione generale degli aspetti ordinamentali nel nostro Paese in chiave di coordinamento piuttosto che di stretta subordinazione organica, mediante la valorizzazione del momento autonomistico nei settori in cui sia esclusivo o prevalente il carattere « aziendale » dell'attività.

Essa, inoltre, conferma e prosegue una concreta linea governativa che nel settore dei trasporti pubblici (con il decreto delegato per l'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo, in attuazione della legge 23 maggio 1980, n. 242; col disegno di legge per la costituenda azienda nazionale delle ferrovie, atto Camera n. 1987) è impegnata ad un coordinamento — si può dire — di secondo grado, cioè di comparto omogeneo, rivolto ad ottimizzare sul piano del rendimento e dell'efficacia attività funzio-

nalmente collegate tra loro e il cui prodotto — in quanto servizio infrastrutturale — presenta un coefficiente elevatissimo di incidenza nei riguardi della collettività.

Va, infine, precisato che la scelta istituzionale sopra indicata, grazie alla puntuale disciplina contenuta negli articoli da 24 a 31, è, tra l'altro, in linea con gli obiettivi che il Governo intende perseguire con il disegno di legge-quadro sul pubblico impiego (atto Camera n. 678).

3. — Compiti dell'Azienda (articolo 2)

In via preliminare, occorre dire che l'individuazione dei compiti dell'Azienda tiene conto della necessità di preordinare, evitando sovrapposizioni, il riassorbimento delle attribuzioni già devolute all'Azienda autonoma di assistenza al volo, la cui soppressione è prevista dal successivo articolo 38. In effetti, tutto il provvedimento è strutturato — nei suoi aspetti più qualificanti — nel senso di consentire l'inglobamento della suddetta Azienda senza pregiudizievoli frizioni; quasi come una parte del tutto.

In particolare, viene dato rilancio ai compiti della direzione generale dell'aviazione civile nel settore della progettazione e costruzione degli aeroporti ed eliporti dello Stato aperti al traffico civile nonchè in quello del controllo della costruzione e gestione degli aeroporti privati e delle aviosuperfici. A tal riguardo, nell'articolo 35, vengono indicate le modalità di classificazione delle strutture aeroportuali ai fini della ripartizione delle spese di investimento e funzionamento tra l'Azienda, l'utenza ed eventuali enti, operatori singoli o società, interessati questi ultimi all'apertura ed all'esercizio di impianti non dichiarati di preminente interesse nazionale.

Per la realizzazione dei propri compiti — ed in particolare di quelli di cui al punto 1) dell'articolo 2 — viene lasciato all'autonomia aziendale di utilizzare tutti i possibili strumenti, concessivi e contrattuali, previsti dall'ordinamento e che risultino, di volta in volta, compatibili con la sua struttura giuridica e le sue finalità pubbliche. Notevole al riguardo appare la facoltà del nuovo ente,

prevista nella forma del rinvio dall'ultimo comma del ripetuto articolo 2, di avvalersi, per il perseguimento delle proprie finalità istituzionali, della partecipazione a società od enti operanti all'estero che abbiano fini connessi con l'attività aziendale, particolarmente nel campo della ricerca, dell'assistenza tecnica e delle attività complementari. È una facoltà, questa, il cui esercizio è però subordinato alla approvazione del Ministro dei trasporti e, qualora si tratti di società od enti operanti all'estero, anche al concerto del Ministro degli affari esteri.

L'effettuazione diretta dei servizi antincendi nelle zone di competenza risponde ad una avvertita esigenza organizzativa di base rivolta, tra l'altro, ad eliminare ogni intercapedine burocratizzata in un settore fondamentale per la sicurezza degli impianti. In definitiva si è dell'avviso che una gestione diretta possa più intimamente coinvolgere il personale e consenta più coerenti programmazioni in ordine ai mezzi ed ai servizi.

Compiti istituzionali della nuova Azienda sono quelli relativi alla vigilanza ed ai controlli sull'esercizio del trasporto aereo, sulle altre attività aeree civili (lavoro aereo, scuole, turismo, eccetera) e sulle gestioni aeroportuali in concessione di cui all'articolo 36, nonchè quelli relativi all'accertamento professionale per il rilascio delle licenze e degli altri titoli aeronautici, ed all'accertamento tecnico per il rilascio delle attestazioni e certificazioni di navigabilità e di collaudo. Tale previsione, di ampia delegificazione, mentre conferisce all'Azienda di prescegliere strumenti di normazione altamente flessibili, sulla base di direttive ministeriali, consente peraltro di porre ordine e chiarezza in settori nei quali l'attività normativa non è stata al passo con la crescita, assai rapida, delle esigenze sociali e con i progressi della tecnica.

L'Azienda esercita anche, secondo le direttive del Ministro dei trasporti, il controllo sulle condizioni di navigabilità degli aeromobili e dei mezzi utilizzati nelle varie attività aeree civili, compresa la costruzione degli aeromobili e l'organizzazione tecnica delle imprese costruttrici, nonchè sull'esercizio

degli aeromobili civili, compresa la organizzazione tecnica dell'esercente.

Svolge inoltre, le funzioni di perito tecnico nelle attività aeronautiche e industriali.

L'Azienda, infine, opera come organo tecnico del Ministro dei trasporti in materia di concessione di servizi di linee e di gestioni aeroportuali, di rilascio di licenze per servizi aerei minori, di approvazione delle tariffe aeree e dei servizi aeroportuali in concessione, nonchè nelle relazioni di carattere internazionale nella materia dell'aviazione civile e nelle attività promozionali, di incentivazione ed operative attinenti lo sviluppo dell'aviazione civile.

4. — Vigilanza (articoli 3, 6 e 9)

I poteri di vigilanza riservati al Ministro dei trasporti sono la manifestazione di quei poteri di indirizzo politico-sociali e di controllo che non possono che competere all'autorità di Governo.

Sotto il primo profilo, la politica aziendale deve corrispondere ai fini pubblici istituzionali e svolgersi con criteri di efficienza ed economicità nell'ambito delle direttive generali impartite ed in conformità ai programmi approvati.

Il contenuto delle direttive generali di politica aziendale, impartite dal Ministro, discende per altro dalle valutazioni collegiali assunte in sede di CIPE al quale è, altresì, riservata l'approvazione definitiva della pianificazione e dei programmi pluriennali di sviluppo, investimento e finanziamento deliberati dal consiglio di amministrazione.

Circa i controlli, il Ministro ha la possibilità di annullare quelle deliberazioni del consiglio di amministrazione che risultassero in contrasto con le direttive ed i programmi suddetti.

La vigilanza si estende al controllo della coincidenza della politica aziendale con i fini istituzionali dell'ente e con i principi di efficienza ed economicità. In concreto essa è realizzata attraverso un più circoscritto potere di annullamento (regolato dall'articolo 6) che può colpire le deliberazioni in contra-

sto con i suddetti fini, previa sospensione dell'esecuzione dell'atto e richiesta di chiarimenti.

Il più incisivo dei poteri del Ministro rimane quello di promuovere la procedura di scioglimento del consiglio di amministrazione nei casi in cui si accertino irregolarità o deficienze tali da compromettere il normale funzionamento o l'efficienza dell'azienda, ovvero ripetute inosservanze delle direttive ministeriali.

Spetta, peraltro, all'intero Consiglio dei ministri valutare i fatti accertati ed al Capo dello Stato decretare lo scioglimento con contestuale nomina dell'Amministratore straordinario che dovrà assicurare il regolare svolgimento del servizio per i tre mesi che potranno, al massimo, intercorrere fra lo scioglimento e la ricostituzione dell'organo sociale.

Da quanto sopra esposto, risulta come la normativa sui controlli preveda forme graduate e differenziate di interventi dell'autorità politica. E ciò risponde allo scopo di evitare che statuizioni generiche o sfumate possano, poi, nella pratica, consentire arbitrii ovvero elusioni del potere di vigilanza.

In sostanza, le varie forme di intervento repressivo costituiscono i confini estremi entro i quali si attua la piena autonomia aziendale ed oltre i quali il sistema istituzionale integrato — cui all'inizio si accennava — entra in crisi.

Fra gli altri poteri del Ministro ha particolare rilevanza sociale quello di stabilire gli indirizzi generali in materia di politica tariffaria.

Competono, altresì, al Ministro le proposte, da presentare al Presidente della Repubblica, in ordine alla nomina dei componenti del consiglio di amministrazione nonchè alla nomina e alla revoca del presidente e del direttore generale dell'Azienda. Nei relativi procedimenti interviene sempre la deliberazione del Consiglio dei ministri.

Infine compete al Ministro approvare gli accordi stipulati tra il consiglio di amministrazione e le organizzazioni sindacali in materia di rapporto di lavoro, nella parte non disciplinata dalla legge (articoli 29 e 30).

4. — Gestione dell'azienda (articoli 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15)

Organo centrale della gestione aziendale è il consiglio di amministrazione, cui compete di assumere, con deliberazioni esecutive (salva l'ipotesi di richiesta ministeriale di riesame di cui all'articolo 6), ogni decisione in ordine alla politica dell'ente, salvo quelle espressamente riservate al Ministro o ad altri organismi.

Fra i poteri specificamente elencati dall'articolo 5 hanno particolare rilievo quello di deliberare l'istituzione e la soppressione dei servizi e dipartimenti da adottarsi con decreto e quello di deliberare la strutturazione dei vari servizi nonchè l'istituzione e soppressione di uffici dell'organizzazione territoriale dell'Azienda. Manifestazioni di capacità autorganizzatoria, tali poteri consentono all'Azienda grande duttilità nell'adeguare le proprie strutture in una col mutare delle esigenze, al pari di un'impresa privata.

Ai fini di snellezza e rapidità operativa è data, poi, al consiglio la facoltà di delegare propri atti al presidente ed al direttore generale nonchè ad uffici centrali e periferici in vista della realizzazione di un proficuo decentramento funzionale.

Il consiglio di amministrazione è composto dal presidente e da otto consiglieri nominati con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro dei trasporti, sentito il Consiglio dei ministri, i quali durano in carica cinque anni e sono rinnovabili una sola volta. Con le medesime modalità si provvede alla sostituzione dei consiglieri cessati in corso di mandato.

I consiglieri di amministrazione dovranno essere dotati di particolari capacità tecniche, in relazione ai compiti istituzionali dell'Azienda, con riferimento al quadro generale del trasporto aereo e al settore economico ed amministrativo. Nei loro confronti trova applicazione la disciplina prevista dalla legge 24 gennaio 1978, n. 14, in materia di controllo parlamentare sulla nomina degli enti pubblici.

Il presidente del consiglio di amministrazione è l'organo esterno dell'Azienda cui compete la rappresentanza legale della stessa; egli ha altresì poteri di vigilanza interna per assicurare l'esecuzione delle deliberazioni del consiglio.

In aderenza a principi di corretta amministrazione che postulano la distinzione fra organi deliberanti ed organi esecutivi, il direttore generale è posto al vertice dell'apparato esecutivo, non è membro del consiglio di amministrazione ma partecipa alle sedute con voto consultivo e ad esso riferisce, in particolare, sui provvedimenti indifferibili, adottati al di fuori delle proprie attribuzioni, e che debbono essere, perciò, sottoposti a ratifica.

Il direttore generale è nominato con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti, sentito il Consiglio dei ministri ed è scelto, di norma, tra i dirigenti dell'Azienda che per qualità possedute e per l'attività svolta diano le più ampie garanzie di capacità professionale.

Il direttore generale è coadiuvato da un vice direttore generale che esercita le funzioni delegategli dal direttore generale.

La normativa sugli organi di gestione dell'Azienda si conclude con l'indicazione delle cause di incompatibilità che possono colpire tutti i componenti del consiglio di amministrazione, presidente incluso (articolo 13).

È necessario, infatti, che nessuno di detti componenti, per poter garantire la più obiettiva valutazione degli interessi dell'Azienda, sia condizionato da interessi privati che a lui facciano comunque capo e che si trovino a collidere con quelli dell'azienda.

Per un diverso ordine di considerazioni, intese ad evitare possibili collusioni in seno all'organo collegiale deliberante, si considera incompatibile la contemporanea partecipazione al consiglio di membri legati tra loro da rapporti di parentela (articolo 13, ultimo comma).

Le incompatibilità preesistenti alla nomina sono impeditive della nomina stessa; quelle sopravvenute sono causa di decadenza dall'incarico.

Andrew State Control of the Control

Una diversa ipotesi di decadenza, sanzionatoria di un comportamento che indica negligenza o disinteresse, è quella che colpisce il componente del consiglio che per tre sedute consecutive non abbia partecipato ai lavori senza giustificato motivo.

5. — Patrimonio, bilancio e ordinamento contabile e finanziario (articoli 16 e 17)

Il disegno di legge prevede una adeguata dotazione patrimoniale che comprende i beni di proprietà dello Stato destinati al servizio della navigazione aerea civile. In aderenza con l'attribuzione all'Azienda della personalità giuridica, tale patrimonio è distinto giuridicamente ed amministrativamente da quello dello Stato ed è perciò destinato esclusivamente alle esigenze aziendali.

L'esigenza di una struttura gestionale che evidenzi gli aspetti economici in funzione di una effettiva produttività è stata recepita, nel disegno di legge, con la previsione della possibilità di un regime di bilancio redatto in termini aziendalistici.

A tal fine l'estensione della nuova disciplina del bilancio degli enti pubblici di cui alla legge 20 marzo 1975, n. 70, contenuta nel decreto del Presidente della Repubblica 18 dicembre 1979, n. 696, è stata disposta ad integrazione della disciplina da tracciarsi con apposito regolamento amministrativocontabile che tenga conto delle predette esigenze aziendali e delle peculiarità del servizio reso. Invero l'applicabilità della nuova normativa, di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 696 del 1979, è imposta dalla necessità di raccordare la gestione dell'Aizenda per l'aviazione civile e quella dello Stato e dell'intero settore pubblico al fine di inserirla nell'ambito del fenomeno finanziario e della programmazione relativi.

L'Azienda potrà darsi così, nell'esercizio del proprio potere di organizzazione, un bilancio di tipo economico-imprenditoriale, rimanendo assoggettata all'obbligo di esporre la spesa sulla base della classificazione economica e funzionale ed evidenziando, per l'entrata, gli introiti in relazione alla pro-

garan kalawan da kabingangan Garangangan

venienza degli stessi, limitatamente alle previsioni ed ai consuntivi di cassa.

L'opportunità, infine, di far riferimento, anche in relazione alla materia contrattuale, alla normativa contenuta nel decreto del Presidente della Repubblica n. 696 del 1979, è scaturita dalla constatazione che detta normativa appare oggi sufficientemente garantistica per un ente pubblico di primaria importanza e dimensione, presentandosi nel contempo scevra degli appesantimenti e formalismi del passato che, previsti nella originaria formulazione della legge di contabilità generale dello Stato, sono stati eliminati e superati anche nelle più recenti novellazioni di questa legge e nello stesso decreto del Presidente della Repubblica n. 696 del 1979.

I predetti corpi normativi privilegiano, infatti, specialmente per i contratti passivi, il ricorso alla licitazione privata ed alla trattativa privata.

Peraltro, l'articolo 17 fissa i principi direttivi cui il regolamento amministrativocontabile dell'Azienda dovrà uniformarsi. Di conseguenza la determinazione dei fondi di ammortamento dei beni patrimoniali dovrà essere conforme, per quanto possibile, ai criteri previsti dagli articoli 2423 e seguenti del codice civile; l'aggiudicazione dei contratti dovrà normalmente avvenire mediante licitazione privata mentre saranno determinati i casi in cui è consentita la trattativa privata o l'esecuzione in economia; l'aggiudicazione degli appalti di opera dovrà avvenire di massima con il sistema dell'offerta più conveniente da determinarsi sulla base di tutti gli elementi dell'offerta stessa; le disposizioni in materia di anticipazioni del prezzo, di revisione dei prezzi contrattuali, si ispireranno per quanto possibile alle norme ed agli usi del settore privato.

6. — Tariffe (articolo 19)

Le tariffe per l'uso delle infrastrutture aeroportuali vengono approvate con decreto del Presidente della Repubblica secondo il procedimento stabilito dall'articolo 19.

Il Ministro dei trasporti ha il potere di adottare, col concerto dei Ministri del tesoro e del bilancio, variazioni alle suddette tariffe entro il limite massimo complessivo del 10 per cento.

Appartiene, invece, al consiglio di amministrazione di determinare la tariffa tecnicoeconomica dei propri servizi, per gli effetti di cui ai commi primo e secondo dell'articolo 19 medesimo. Trattasi, qui, del riconoscimento all'organo deliberante aziendale di un ampio spazio decisionale rispetto al quale non appare in alcun modo riduttivo il generale potere di indirizzo delle politiche tariffarie appartenenti al Ministro. È, evidentemente, un punto qualificante della riforma per mezzo del quale l'Azienda è messa nelle condizioni di operare, sostanzialmente, secondo le leggi del mercato potendo essa determinare — sia pure sulla base di criteri assai rigorosi -- il prezzo economico dei propri servizi con riferimento alle condizioni di mercato, al suo interesse commerciale ed ai costi economici che affronta.

Competerà, poi, all'autorità di Governo valutare le convenienze sociali o, propriamente, politiche connesse ai livelli tariffari, introducendo con ciò parametri non omogenei il cui onere eventuale, in linea di principio, non dovrà turbare l'equilibrio economico-finanziario dell'Azienda. A tal fine l'articolo 18 punto d) prevede l'erogazione a carico dello Stato di eventuali sovvenzioni di equilibrio.

La nuova disciplina tariffaria, mentre pone ordine nella gestione economica dell'ente, realizza nel contempo un quadro assai definito dei ruoli e delle responsabilità, rispettivamente politiche e gestorie, nel settore in questione.

Deroghe alle tariffe in vigore sono consentite per motivate esigenze commerciali connesse all'acquisizione di traffico.

7. — Controllo e responsabilità (articoli 20-23)

I compiti dell'organo di controllo aziendale e la sua composizione sono stati delineati in aderenza alle esigenze di una struttura politica che deve gestire il trasporto aereo con criteri di efficienza ed economicità, tenendo conto della concorrenzialità ma assicurando in pari tempo l'indefetti-

bilità del servizio pubblico in tutto il territorio nazionale.

L'azione di controllo è stata però concentrata — in armonia a quanto si verifica nella realtà operativa dell'impresa — sugli atti di amministrazione dell'Azienda direttamente connessi alla gestione economico-finanziaria e che hanno comunque incidenza sulla sostanza patrimoniale.

La composizione dell'organo di controllo — che si avvale di esperti delle discipline amministrative e giuridico-contabili scelti dai settori più importanti dell'apparato statale — è garanzia del più corretto ed incisivo indirizzo dell'attività di revisione, nell'interesse obiettivo dell'Azienda e dell'intera finanza pubblica.

Il controllo cosiddetto « esterno » sulla gestione finanziaria dell'Azienda è deferito alla Corte dei conti, in forza della posizione di indipendenza e terzietà che caratterizza costituzionalmente questo istituto: l'attività di accertamento e di denuncia nei confronti del Parlamento viene esercitata nelle forme di cui agli articoli 5, 6, 7, 8 e 9 della legge 21 marzo 1958, n. 259, e trae fondamento dalla natura di ente alla cui gestione lo Stato contribuisce in via ordinaria, che contraddistingue l'Azienda. Siffatto tipo di controllo corrisponde tendenzialmente ai più moderni indirizzi del controllo concomitante e di efficienza, quale risulta recepito in molti ordinamenti stranieri e che è storicamente destinato a sostituire i controlli di pura legittimità a mano a mano che negli ordinamenti positivi « ad atto amministrativo » assumerà decisiva rilevanza normativa il complesso fenomeno della gestione pubblica.

Le responsabilità patrimoniali degli amministratori, dei componenti il collegio dei revisori dei conti e dei dipendenti dell'Azienda sono state ricondotte alla normativa vigente per le corrispondenti categorie che operano nell'ambito dell'amministrazione dello Stato e degli enti pubblici, in omaggio ad evidenti criteri di uniformità di disciplina.

Il parametro della responsabilità resta quello della « colpa lieve », riferita alla diligenza del *bonus pater familias* che rappresenta il generale modello umano dei rapporti secio-economici contemplati dall'ordinamento.

Parallelamente a quanto sancito per le corrispondenti categorie del settore statale e degli enti pubblici (vedi articoli 53 del regio decreto 12 luglio 1934, n. 1214; 83, secondo comma, del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440; decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3; articolo 32 della legge 19 maggio 1976, n. 335; articolo 75 del decreto del Presidente della Repubblica 18 dicembre 1979, n. 696) viene previsto anche a carico degli amministratori e dei capi degli uffici dell'Azienda un autonomo titolo di responsabilità patrimoniale perseguibile soltanto in caso di dolo o colpa grave per l'ipotesi di omissione della denuncia di fatto dannoso imputabile ai titolari di uffici ad essi, rispettivamente, sottordinati.

8. — Organizzazione e personale (articoli 24-31)

Circa l'organizzazione, seguendo il criterio elaborato in sede di ristrutturazione di tutte le aziende autonome dello Stato, si ritiene che il momento organizzatorio possa trovare la sua sede ideale nello statuto, trattandosi di soluzione che — tra l'altro — consente di realizzare l'obiettivo di una ampia delegificazione della materia.

In tal senso provvede l'articolo 24 del disegno di legge, che dispone anche in ordine alla realizzazione del più ampio decentramento territoriale e funzionale ed all'armonizzazione delle strutture aziendali con quelle degli enti istituzionali regionali per il soddisfacimento di esigenze locali.

Principi direttivi vengono pure dettati in materia di struttura organizzativa, autonomia operativa ed ordinamento generale dei servizi.

Per quanto riguarda la formulazione dell'articolo 25, l'attribuzione all'Azienda di una autonoma potestà regolamentare in materia di stato giuridico trova il suo presupposto nell'attribuzione all'Azienda stessa della personalità giuridica nonchè nell'esigenza di realizzare un concreto processo di delegificazione.

Tale finalità è stata, comunque, perseguita tenendo costantemente presente il punto di riferimento rappresentato dall'articolo 97 della Costituzione che, senza alcun dubbio, consente la formulazione, da parte del legislatore ordinario, di normative-quadro nel settore dell'organizzazione dei pubblici uffici, mediante l'individuazione delle materie e la fissazione di criteri direttivi cui deve ispirarsi la normativa regolamentare. In tale ottica risultano formulati gli articoli 25 e 26 nella cui elaborazione non sono state ignorate le prospettazioni che in materia si contengono nel disegno di legge-quadro in materia di pubblico impiego (atto Camera numero 678).

Risulterà, comunque, evidente che la disciplina del rapporto di lavoro dei dipendenti dell'Azienda ha rappresentato uno dei più complessi nodi politici da sciogliere: in primo luogo la polivalenza delle esigenze da tutelare, sostanziate dalle legittime attese dei dipendenti alla realizzazione di un rapporto di lavoro di taglio industriale e dalla necessità imprescindibile di garantire il carattere pubblico di taluni aspetti essenziali del rapporto stesso.

L'equilibrio tra le due esigenze viene realizzato distinguendo quegli aspetti del rapporto di lavoro che sono necessari e sufficienti per salvaguardare interessi pubblici prioritari da quegli altri aspetti che, invece, possono costituire oggetto di una normativa più flessibile e perciò suscettibili di agevoli e rapidi aggiornamenti.

Per i primi aspetti si è prevista l'attribuzione di una potestà regolamentare sulla base dei criteri direttivi di cui al cennato articolo 26; per gli altri si è demandata la disciplina ad accordi con le organizzazioni sindacali di categoria maggiormente rappresentative su scala nazionale (articoli 29 e 30). In questa ultima materia, la normativa proposta si ispira ad una duplice finalità: la prima è quella di consentire alla contrattazione il più ampio pluralismo; la seconda è quella che la trattativa sindacale debba concludersi entro termini ben precisi e ad un livello politico estremamente elevato, onde consentire alla predetta autorità di assumersi tutte le responsabilità, avendo dinnanzi un quadro generale chiaro ed inequivoco in relazione agli oneri finanziari da assumere. In tal senso è stato formulato l'articolo 30 relativo ai procedimenti per gli accordi sindacali.

Analizzando, in particolare, il sistema di cui agli articoli 25 e 26, va precisato che nella indicazione dei criteri direttivi per l'esercizio del potere regolamentare si è tenuto conto, come già accennato, dei principi cui si ispira il disegno di legge per la disciplina organica di tutto il settore del pubblico impiego, già presentato in Parlamento. Si è, pertanto, previsto che il reclutamento debba sempre avvenire mediante concorso pubblico o a mezzo di prove selettive, secondo il sistema fino ad oggi vigente, o a mezzo di corsi selettivi di reclutamento e formazione a contenuto teorico-pratico, intesi a conferire il grado di professionalità necessario per la qualifica cui inerisce l'assunzione. Restano salve le norme vigenti che prescrivono, nel settore del pubblico impiego, l'assunzione obbligatoria di una certa aliquota appartenente a categorie protette.

In materia disciplinare deve essere garantito l'esercizio del diritto di difesa; deve essere garantita la par condicio degli interessati nelle procedure dirette ad accertare la sussistenza della idoneità psico-fisica all'assunzione; deve essere fissato un periodo di prova uniforme per le stesse qualifiche prima dell'assunzione definitiva. La disciplina per il collocamento a riposo ed il trattamento previdenziale deve essere conforme a quella degli impiegati dello Stato, ferme restando le norme di maggior favore già esistenti; del pari uniforme a quella vigente per gli impiegati dello Stato deve essere la disciplina in materia di incompatibilità e di cumulo di impieghi.

Per quanto attiene, invece, alle responsabilità per l'esercizio delle funzioni dirigenziali, non solo viene ribadito che i dirigenti devono rispondere del rispetto dei termini e delle altre norme di procedimento previste da leggi e regolamenti, per garantire la legittimità dell'azione dei rispettivi uffici, ma si è aggiunto che il loro comportamento deve essere riguardato anche alla stregua

dei risultati conseguiti. Tale tipo di responsabilità è indubbiamente nuova nel nostro ordinamento perchè mira sostanzialmente a meglio valorizzare la professionalità dei dirigenti, che, mentre vengono ad essere liberati da ogni interferenza nell'esercizio della loro attività, vengono, dall'altro, valutati sulla base di elementi obiettivi quali possono desumersi dai risultati ottenuti.

L'introduzione di tale tipo di responsabilità dovrebbe essere guardata con favore nel momento in cui si attribuisce all'Azienda un'ampia autonomia, in quanto il controllo sui risultati non è una inammissibile intromissione nella gestione aziendale, ma una semplice valutazione fatta *ex post* del valore professionale della dirigenza aziendale stessa, la quale, proprio grazie a questa garanzia, sarà più stimolata ad agire secondo schemi non burocratici ma conformi alla natura imprenditoriale dell'attività svolta.

9. — Tutela giurisdizionale (articolo 31)

In materia di tutela giurisdizionale del personale dell'Azienda per l'aviazione civile si è inteso procedere nel senso di ottemperare al vigente quadro costituzionale (articolo 103, primo comma), che accorda la tutela dell'interesse legittimo del cittadino soltanto dinanzi agli organi della giustizia amministrativa.

L'attribuzione, invece, di tali controversie al giudice ordinario sarebbe fonte di gravi inconvenienti per il lavoratore, in una materia in cui i diritti soggettivi scaturenti dal rapporto di lavoro sono spesso strettamente connessi alla preventiva valutazione della legittimità dell'attività amministrativa ed assumono quindi la configurazione di interessi legittimi.

Di conseguenza, per non correre rischi il lavoratore avrebbe sempre dovuto cautelarsi mediante l'instaurazione del doppio giudizio, dinanzi al pretore come giudice del lavoro e dinanzi al tribunale amministrativo regionale.

In tale prospettiva la norma di cui all'articolo 31 persegue principalmente l'obiettivo di concentrare in via esclusiva davanti ai tribunali amministrativi tutte le controver-

sie di lavoro comunque attinenti a personale in servizio presso l'Azienda, qualunque sia l'oggetto della domanda fatta valere in giudizio.

Tale soluzione trova il suo fondamento giuridico nel citato articolo 103 della Costituzione, in base al quale solo il giudice amministrativo, a differenza di quello ordinario, può aggiungere alla cognizione dell'interesse legittimo anche quella del diritto soggettivo.

Di conseguenza, la norma in questione, in simmetria a quanto contenuto nel disegno di legge governativo (atto Senato n. 581), fa espresso richiamo alla disciplina vigente in materia di controversie individuali di lavoro, nonchè all'articolo 28 dello statuto dei lavoratori, in ordine al quale la Corte costituzionale in una recente sentenza (n. 68 del 1980) ha sollecitato il legislatore ordinario a provvedere anche per il settore del pubblico impiego.

10. — Comitato nazionale per il trasporto aereo (articolo 12)

į

Il Comitato suddetto è organo di consulenza tecnico-giuridica del Ministero dei trasporti e dell'Azienda autonoma dell'aviazione civile. Esso si sostituisce — come organo dotato di funzione consultiva generale estesa a tutte le questioni concernenti l'aviazione civile — al Consiglio superiore dell'aviazione civile istituito con legge 30 gennaio 1963, n. 141.

La sua composizione, come si evince dal testo dell'articolo 12, è articolata in modo da garantire l'apporto, ai più alti livelli di capacità, degli organi, degli enti e degli esperti nel settore del trasporto aereo.

Il parere del Comitato è in via generale facoltativo e può essere richiesto su qualsiasi affare di competenza, sia dal Ministro sia dall'Azienda. Sotto questo profilo l'organo si rivela prezioso essenzialmente per l'Azienda, che ne può fare valido strumento di verifica preventiva delle proprie iniziative nei vari campi di attività.

Su poche materie il parere del Comitato è obbligatorio, ed esse riguardano i programmi di investimento e di finanziamento la

cui realizzazione richieda interventi straordinari da autorizzare con legge, l'annullamento di atti del consiglio di amministrazione dell'Azienda, lo scioglimento del consiglio di amministrazione dell'Azienda, le autorizzazioni all'Azienda per la costituzione di società estere e per l'assunzione di partecipazioni in società operanti all'estero, la determinazione — infine — delle tariffe di trasporto pubblico.

Disposizioni generali, transitorie e finali (articoli 32, 33, 34, 37, 38)

È necessario affermare legislativamente che, pur essendo la nuova Azienda autonoma per l'aviazione civile una entità giuridica distinta dallo Stato, la stessa potrà continuare ad avvalersi dell'opera del Provveditorato generale dello Stato e dell'Avvocatura generale dello Stato, per non privarsi di quei presidi tecnici e legali, che, altrimenti, le verrebbero a mancare.

Con l'articolo 37 si aggiunge una nuova materia alla delega al Governo per l'adeguamento delle strutture organiche del Ministero dei trasporti, in modo da consentire allo stesso la possibilità di assolvere ai nuovi compiti previsti dalla presente legge. Nella determinazione dei criteri direttivi per lo esercizio di questi poteri si statuisce l'adeguamento delle attribuzioni della direzione generale della programmazione, organizzazione e coordinamento ai compiti che la presente legge affida al Ministro dei trasporti; l'istituzione di un servizio ispettivo per la vigilanza sull'Azienda autonoma dell'aviazio-

ne civile; l'istituzione di un organismo tecnico-amministrativo composto anche di membri estranei all'amministrazione dello Stato, dotato di ampia autonomia, con il compito di effettuare le inchieste sui sinistri aeronautici e di studiare tutti i problemi attinenti alla sicurezza del volo di tutta l'aviazione civile.

Detto organismo dovrà, tra l'altro, riferire annualmente al Ministro ed al Parlamento sullo stato di sicurezza della navigazione aerea, tenendo anche conto dei riflessi internazionali della stessa, formulando altresì concrete proposte sul piano normativo ed amministrativo.

Il medesimo articolo prevede la determinazione degli organici della direzione generale della programmazione, organizzazione e coordinamento e del servizio ispettivo secondo criteri di rigorosa funzionalità tenuto anche conto delle esigenze connesse ai compiti che la presente legge affida al Comitato nazionale per il trasporto aereo ed all'organismo per la sicurezza del volo.

Vengono, altresì, salvaguardate le posizioni giuridiche ed economiche del personale dell'Azienda autonoma per l'assistenza al volo e della direzione generale dell'aviazione civile, che potrà chiedere di transitare nei ruoli della suddetta direzione generale.

L'articolo 38 contiene le disposizioni relative alla soppressione della direzione generale dell'aviazione civile, del Consiglio superiore dell'aviazione civile, del Registro aeronautico italiano e dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale, nonchè le necessarie norme transitorie.

DISEGNO DI LEGGE

TITOLO I

ORDINAMENTO

CAPO I

NATURA E COMPITI

Art. 1.

(Natura giuridica)

L'Azienda autonoma per l'aviazione civile (AAAC) ha personalità giuridica e autonomia amministrativa, patrimoniale, contabile e finanziaria nei limiti stabiliti dalla presente legge e sotto la vigilanza del Ministero dei trasporti.

L'Azienda ha sede in Roma presso il Ministero dei trasporti.

Art. 2.

(Compiti dell'Azienda)

Oltre alle attribuzioni già devolute alla Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale, l'Azienda provvede:

- 1) alla progettazione ed alla costruzione degli aeroporti civili e degli eliporti civili dello Stato nonchè al loro adeguamento, sviluppo e manutenzione nei termini di cui all'articolo 35;
- 2) al controllo della costruzione e della gestione degli aeroporti privati e delle aviosuperfici;
- 3) alla gestione degli impianti e dei servizi aeroportuali nei termini di cui all'articolo 36;
- 4) a promuovere studi, ricerche e sperimentazioni per lo sviluppo e l'adeguamen-

to tecnico delle infrastrutture aeroportuali nonchè all'organizzazione ed al funzionamento dei relativi servizi;

5) ad assicurare anche con propri mezzi e proprio personale i servizi antincendi nelle zone di competenza.

L'Azienda inoltre:

- a) opera come organo tecnico del Ministro dei trasporti per la concessione di servizi di linee e di gestioni aeroportuali, per il rilascio di licenze per servizi aerei minori, per l'approvazione delle tariffe aeree e dei servizi aeroportuali in concessione;
- b) esercita, secondo le direttive del Ministro dei trasporti, la vigilanza e i controlli amministrativi, tecnici e operativi sull'esercizio del trasporto aereo e sulle altre attività aeree civili, tra cui lavoro aereo, scuole, turismo, nonchè sulle gestioni aeroportuali in concessione:
- c) esercita, secondo le direttive del Ministro dei trasporti:

il controllo sulle condizioni di navigabilità degli aeromobili civili e dei mezzi utilizzati nelle varie attività aeree civili, comprese la costruzione degli aeromobili e l'organizzazione tecnica delle imprese costruttrici, nonchè sull'esercizio degli aeromobili civili, compresa l'organizzazione tecnica dell'esercente;

le funzioni di perito tecnico nelle attività aeronautiche industriali;

- d) provvede, secondo le direttive del Ministro dei trasporti, all'accertamento professionale per il rilascio delle licenze e degli altri titoli aeronautici civili; nonchè all'accertamento tecnico per il rilascio delle attestazioni e certificazioni di navigabilità e di collaudo;
- e) opera, come organo tecnico del Ministro dei trasporti, per le attività promozionali, di incentivazione e operative attinenti lo sviluppo dell'industria aeronautica;
- f) opera, come organo tecnico del Ministro dei trasporti, per le relazioni di carattere internazionale riguardanti la materia dell'aviazione civile.

— 13 —

L'Azienda può, infine, avvalersi, per il perseguimento delle proprie finalità istituzionali, delle facoltà previste nei commi secondo e terzo dell'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 1981, n. 145, concernente l'ordinamento dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale.

CAPO II

Vigilanza

Art. 3.

(Poteri del Ministro)

Compete al Ministro dei trasporti:

- a) emanare direttive generali di politica aziendale nel contesto dello sviluppo economico e sociale del Paese, come indicato dalla programmazione economica;
- b) approvare la pianificazione pluriennale per lo sviluppo e l'adeguamento delle strutture dei servizi di competenza della Azienda, nonchè i programmi di investimento e di finanziamento pluriennale, deliberati dal consiglio di amministrazione, da sottoporre al CIPE per la definitiva approvazione:
- c) approvare, di concerto con il Ministro del tesoro, il bilancio preventivo annuale ed il rendiconto consuntivo deliberati dal consiglio di amministrazione;
- d) stabilire gli indirizzi generali in materia di politica tariffaria;
- e) vigilare che la politica aziendale corrisponda ai fini pubblico-istituzionali e si attui con criteri di efficacia, di economia e di sicurezza nel rispetto delle direttive generali impartite ed in conformità ai programmi approvati;
- f) proporre al Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, la nomina dei componenti il consiglio di amministrazione:
- g) proporre al Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, la nomina e la revoca del presidente del consiglio di amministrazione e del direttore generale:

- h) annullare nel termine di quaranta giorni dal ricevimento, con provvedimento motivato, le deliberazioni del consiglio di amministrazione ritenute in contrasto con gli indirizzi politici o con le direttive impartite, fermo restando il generale potere di annullamento degli atti emessi in violazione di legge, nonchè quanto disposto dal successivo articolo 6:
- i) promuovere la procedura di scioglimento del consiglio di amministrazione, nei casi e con le modalità indicate dal successivo articolo 9;
- l) approvare gli accordi stipulati tra il consiglio di amministrazione e le organizzazioni sindacali in materia di rapporto di lavoro, nella parte non disciplinata dalla legge.

CAPO III

ORGANI

Art. 4.

(Organi dell'Azienda)

Sono organi dell'Azienda:

- 1) il consiglio di amministrazione;
- 2) il presidente;
- 3) il direttore generale;
- 4) il collegio dei revisori dei conti.

Art. 5.

(Attribuzioni del consiglio di amministrazione)

Il consiglio di amministrazione è preposto alla gestione dell'Azienda ed inoltre:

- 1) definisce la pianificazione annuale e pluriennale tecnica e finanziaria da sottoporer al Ministro dei trasporti per la proposta al CIPE:
- 2) delibera sui programmi da sottoporre all'approvazione del Ministro, formando il piano per il finanziamento degli stessi;

- 3) attua i programmi approvati dal Ministro in conformità alle direttive del Ministro stesso;
- 4) delibera il bilancio preventivo, le variazioni al bilancio stesso ed il conto consuntivo:
- 5) delibera sulla ripartizione dei fondi stanziati in bilancio ed eventualmente autorizzati con leggi speciali, in relazione ai bisogni dei diversi servizi;
- 6) delibera le variazioni compensative dei fondi in conto esercizio, per grandi settori omogenei, attribuiti in ciascun anno finanziario corrente;
- 7) delibera sugli impegni di spesa che non rientrino nella competenza di altri organi o che non ritenga di delegare ad altri organi o uffici;
- 8) approva il capitolato generale che disciplina le forniture, gli appalti, i contratti di maggior rilevanza, i relativi limiti di valore o di materia;
- 9) delibera l'emissione di obbligazioni e l'assunzione di mutui e di prestiti;
- 10) ratifica nella seduta immediatamente successiva i provvedimenti adottati in via di urgenza dal direttore generale;
- 11) delibera la nomina di un vice direttore generale, su proposta del direttore generale:
- 12) delibera sulla nomina e sulla cessazione dal servizio del personale dirigente, nonchè, su proposta del direttore generale, sulle promozioni e sulle misure disciplinari relative al suddetto personale;
- 13) delibera l'istituzione e la soppressione dei servizi e dipartimenti da adottarsi con decreto del Ministro dei trasporti, in armonia con i principi di cui al successivo articolo 24;
- 14) propone la tariffa dei propri servizi, da approvarsi a norma del successivo articolo 19;
- 15) delibera in materia di applicazione di norme attuative di trattati internazionali e di norme che regolano le attività dell'aviazione civile;
- 16) delibera sulle liti attive e passive, sulle transazioni di valore superiore alla mi-

sura da determinarsi dallo stesso consiglio o di valore indeterminato;

- 17) delibera la strutturazione e la regolamentazione tecnica e amministrativa dei vari servizi;
- 18) delibera la partecipazione a società o enti aventi per fine la fornitura a terzi di servizi connessi alla materia dell'aviazione civile e la ricerca applicata nel campo dell'aviazione civile;
- 19) delibera sugli altri argomenti che lo statuto attribuisce alla sua competenza.

Per assicurare l'efficienza operativa dell'Azienda il consiglio di amministrazione ha facoltà di delegare propri atti al presidente o al direttore generale, al fine di conseguire il necessario decentramento funzionale. Per gli stessi fini può delegare agli uffici centrali o periferici propri atti, sentito il parere del direttore generale.

Art. 6.

(Richiesta di riesame)

Le deliberazioni del consiglio di amministrazione sono esecutive.

Il Ministro dei trasporti, tuttavia, con richiesta motivata da formulare entro il termine di venti giorni dal ricevimento, può disporre la sospensione della deliberazione adottata. Nel caso in cui la deliberazione contrasti con le finalità attribuite dalla presente legge all'Azienda, il Ministro può disporne l'annullamento nei successivi venti giorni dal ricevimento dei richiesti chiarimenti o elementi integrativi di giudizio.

Art. 7.

(Composizione del consiglio di amministrazione)

Il consiglio di amministrazione è composto dal presidente e da otto consiglieri, aventi particolari capacità tecniche in relazione ai compiti istituzionali dell'Azienda con riferimento al quadro generale del trasporto aereo, nonchè nel settore economico od amministrativo.

I consiglieri di amministrazione sono nominati con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro dei trasporti, sentito il Consiglio dei ministri, e durano in carica cinque anni, rinnovabili una sola volta.

Con le stesse modalità, per il rimanente periodo del mandato in corso, si provvede alla sostituzione dei consiglieri cessati dalla carica per qualsiasi motivo.

Il presidente ed i componenti del consiglio di amministrazione che si trovino in una delle situazioni di incompatibilità previste dall'articolo 7 della legge 24 gennaio 1978, n. 14, sono dichiarati decaduti dalla carica qualora entro quindici giorni dalla comunicazione della nomina non sia cessata la situazione di incompatibilità.

La disposizione di cui al comma precedente trova applicazione anche nei confronti del personale dipendente dall'Azienda.

Nei confronti dei componenti del consiglio di amministrazione trova applicazione la disciplina prevista dalla legge 24 gennaio 1978, n. 14, in materia di controllo parlamentare sulle nomine degli enti pubblici.

Art. 8.

(Validità delle deliberazioni e convocazioni)

Il consiglio di amministrazione delibera a maggioranza dei componenti e per la validità delle sue deliberazioni occorre la presenza di almeno sei componenti compreso il presidente.

Le deliberazioni sono prese a maggioranza e in caso di parità prevale il voto del presidente.

Il consiglio di amministrazione è convocato dal presidente o, in sua assenza, dal consigliere designato ai sensi del successivo articolo 10, anche su richiesta di un terzo dei suoi componenti.

Le modalità di funzionamento del consiglio di amministrazione saranno stabilite con regolamento da adottarsi con decreto del Ministro dei trasporti, previa deliberazione del consiglio di amministrazione stesso.

Art. 9.

(Scioglimento del consiglio di amministrazione)

In caso di accertata irregolarità o deficienze tali da compromettere il normale funzionamento tecnico-amministrativo o la efficienza economico-finanziaria dell'Azienda, oppure di ripetute inosservanze delle direttive del Ministro dei trasporti, il consiglio di amministrazione può essere sciolto con decreto del Presidente della Repubblica, sentito il Consiglio dei ministri, su proposta dello stesso Ministro dei trasporti. In tale caso i poteri del presidente del consiglio di amministrazione sono attribuiti ad un commissario che viene nominato con lo stesso decreto di scioglimento del consiglio di amministrazione. Entro tre mesi dalla nomina del commissario deve essere ricostituito il consiglio di amministrazione dell'Azienda.

Art. 10.

(Il presidente)

Il presidente del consiglio di amministrazione è nominato con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro dei trasporti, sentito il Consiglio dei ministri.

Il presidente del consiglio di amministrazione:

ha la legale rappresentanza dell'Azienda dinanzi ai terzi ed a qualsiasi autorità amministrativa e finanziaria;

convoca e presiede il consiglio di amministrazione e vigila sull'esecuzione delle deliberazioni adottate;

sottoscrive con firma unica gli atti e documenti dell'Azienda.

Nella prima seduta del consiglio è nominato il componente destinato a sostituire il presidente in caso di assenza o di impedimento.

Il presidente dura in carica cinque anni e può essere confermato una sola volta.

Determinati poteri inerenti alla rappresentanza legale dell'Azienda possono essere dal presidente delegati ad altri organi, cen-

trali e periferici dell'Azienda, sentito il consiglio di amministrazione.

Art. 11.

(Il direttore generale)

Il direttore generale partecipa con voto consultivo alle riunioni del consiglio di amministrazione al quale può proporre l'emanazione dei provvedimenti che ritiene necessari e cura l'esecuzione delle deliberazioni del consiglio stesso; sovraintende all'attività di tutti gli uffici assicurandone il coordinamento operativo e l'unità di indirizzo tecnico-amministrativo; esegue ogni altro compito che gli sia attribuito dal consiglio.

Adotta, in caso di urgenza, al di fuori delle proprie attribuzioni, i provvedimenti indifferibili necessari a garantire la continuità e la sicurezza dell'esercizio, che debbono essere sottoposti alla ratifica del consiglio di amministrazione nella prima seduta utile.

Il direttore generale è nominato con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti, sentito il consiglio di amministrazione, ed è scelto, di norma, tra i dirigenti dell'Azienda che per le qualità possedute e per l'attività svolta diano le più ampie garanzie di capacità professionale.

Il direttore generale è coadiuvato da un vice direttore generale che esercita le attribuzioni delegategli dal direttore generale.

Art. 12.

(Comitato nazionale per il trasporto aereo)

Il Comitato nazionale per il trasporto aereo è organo di consulenza tecnico-giuridica del Ministero dei trasporti e dell'Azienda autonoma dell'aviazione civile.

Il Comitato nazionale per il trasporto aereo è presieduto dal Ministro dei trasporti o, per sua delega, da un Sottosegretario ed è composto:

dai Sottosegretari di Stato per i trasporti;

dal presidente e dal direttore generale dell'Azienda autonoma per l'aviazione civile;

dai direttori generali del Ministero dei trasporti;

da un dirigente del Ministero del tesoro; da un dirigente del Ministero dei lavori pubblici;

da due magistrati amministrativi con qualifica non inferiore a consigliere;

da un magistrato della Corte dei conti con qualifica non inferiore a consigliere;

da un avvocato dello Stato con funzioni di vice avvocato generale;

da un dirigente del Ministero dell'interno;

da un rappresentante del Ministero della difesa;

da tre esperti in materia di trasporti nominati dal Ministro dei trasporti;

da quattro esperti in materia di trasporti nominati dalla Commissione interregionale di cui all'articolo 13 della legge 16 maggio 1970, n. 281.

I componenti del Comitato con esclusione di quelli di diritto durano in carica tre anni e possono essere confermati per non più di una sola volta.

Il parere del Comitato è obbligatorio per il Ministro nelle seguenti materie:

- 1) programma di investimento e di finanziamento, la cui realizzazione richieda interventi di carattere straordinario da autorizzare con leggi speciali;
- 2) annullamento di atti del consiglio di amministrazione dell'Azienda;
- 3) scioglimento del consiglio di amministrazione dell'Azienda;
- 4) autorizzazioni all'Azienda per la costituzione di società estere e per l'assunzione di partecipazioni in società operanti all'estero:
- 5) determinazione delle tariffe di trasporto pubblico.

Il parere del Comitato è obbligatorio per il consiglio di amministrazione dell'Azienda nel caso di cui al numero 1) del precedente comma.

Il Comitato, inoltre, esprime parere su ogni altro affare a richiesta del Ministro dei trasporti o dell'Azienda autonoma dell'aviazione civile.

Il parere del Comitato è sostitutivo di ogni altro parere previsto dalle leggi vigenti.

CAPO IV

INCOMPATIBILITÀ, DECADENZA ED EMOLUMENTI

Art. 13.

(Cause di incompatibilità)

È incompatibile con le cariche di presidente e di componente del consiglio di amministrazione:

- a) avere vertenze in corso con l'Azienda;
- b) essere proprietario o comproprietario, amministratore o sindaco od avere qualunque altra carica consimile, retribuita oppure no, essere consulente, impiegato o salariato in imprese esercenti attività che nei riguardi di quelle dell'Azienda siano comunque in contrasto, concorrenti o connesse, oppure in imprese che con l'Azienda abbiano contratti per lavori, servizi o forniture.

Tale incompatibilità sussiste anche quando in dette imprese l'Azienda abbia una partecipazione azionaria;

c) essere amministratore o componente del collegio dei revisori dei conti di enti pubblici, compresi quelli territoriali, o di società costituite a fine di lucro.

Non possono, inoltre, appartenere contemporaneamente al consiglio di amministrazione i parenti e gli affini sino al terzo grado, i coniugi, l'affiliante e l'affiliato: la incompatibilità colpisce il componente meno anziano di età.

Art. 14.

(Decadenza dalle cariche di presidente e di componente del consiglio di amministrazione - Dimissioni)

Si decade dalle cariche di presidente e di componente del consiglio di amministrazio-

ne quando si verifica una delle cause di incompatibilità espressamente indicate nel precedente articolo.

I componenti del consiglio di amministrazione incorrono, inoltre, nella decadenza quando non intervengano, senza giustificato motivo, a tre sedute consecutive.

La decadenza, nei casi previsti dai precedenti commi, è dichiarata con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti, sentito il Consiglio dei ministri.

Le dimissioni del presidente sono accettate con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro dei trasporti, sentito il Consiglio dei ministri.

Le dimissioni dei componenti del consiglio di amministrazione sono accettate con decreto del Ministro dei trasporti.

Il presidente ed i membri del consiglio di amministrazione che, per qualsiasi motivo, cessino dalla carica durante il loro mandato, sono sostituiti con l'osservanza delle modalità di cui al precedente articolo 7.

Art. 15.

(Emolumenti degli amministratori e dei revisori)

Gli emolumenti previsti per il presidente, per i componenti del consiglio di amministrazione e del collegio dei revisori dei conti sono determinati con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro dei trasporti, di concerto con quello del tesoro, previa deliberazione del Consiglio dei ministri.

Tale decreto è pubblicato nella Gazzetta Ufficiale.

I revisori dei conti ed i componenti del consiglio di amministrazione appartenenti ad amministrazioni dello Stato saranno collocati fuori dal ruolo organico di appartenenza per tutta la durata del mandato e percepiranno, in aggiunta alla normale retribuzione, anche l'eventuale differenza fra il trattamento goduto e quello spettante in base al primo comma del presente articolo.

TITOLO II

PATRIMONIO, CONTABILITA E CONTROLLO

CAPO I

ORDINAMENTO CONTABILE E FINANZIARIO

Art. 16.

(Patrimonio aziendale)

Il patrimonio iniziale dell'Azienda è costituito dagli aeroporti civili, dagli impianti, dalle strutture, dalle infrastrutture, dai fabbricati, dalle pertinenze e da ogni altro bene di proprietà dello Stato destinato esclusivamente al servizio della navigazione aerea civile che l'Azienda provvede ad amministrare, mantenere e aumentare, ricavandone redditi e profitti in relazione al pubblico servizio affidatole.

Rientrano anche nel patrimonio dell'Azienda le partecipazioni in enti ed in imprese previste dall'articolo 5, numero 18).

Il patrimonio di cui ai commi precedenti e quello che sarà successivamente acquisito è distinto giuridicamente ed amministrativamente da quello dello Stato ed è destinato al conseguimento delle finalità aziendali. I beni ed i diritti facenti parte di tale patrimonio sono assoggettati al regime del demanio pubblico.

Il ricavato dell'alienazione dei beni che l'Azienda non ha interesse a conservare dovrà essere utilizzato per l'acquisto di nuovi beni o per l'estinzione di passività.

Per i finanziamenti relativi agli investimenti patrimoniali, l'Azienda, entro i limiti previsti dai bilanci annuali di gestione e dai programmi pluriennali, ha facoltà di contrarre prestiti e di emettere obbligazioni garantite dallo Stato a norma delle disposizioni vigenti.

Gli immobili o porzioni di immobili facenti parte dell'Azienda, qualora vengano utilizzati per l'espletamento di servizi statali nell'ambito aeroportuale, si intendono con-

cessi in uso gratuito alle amministrazioni statali interessate.

Parimenti in uso gratuito saranno concessi i beni demaniali e patrimoniali dello Stato, non facenti parte del patrimonio iniziale dell'Azienda, eventualmente necessari ai fini istituzionali della medesima.

È in facoltà dell'Amministrazione statale di chiedere, con preferenza su terzi, alla Azienda la cessione, a titolo oneroso, dei beni alienabili che siano ritenuti idonei al soddisfacimento di esigenze governative. Identica facoltà è attribuita all'Azienda per i beni appartenenti al patrimonio disponibile dello Stato.

Entro tre mesi dall'emanazione della presente legge, il Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri della difesa e delle finanze stabilirà, con proprio decreto, anche in deroga alle norme di contabilità di Stato, le modalità per l'individuazione ed il trasferimento dei beni indicati nei commi primo e secondo del presente articolo.

Art. 17.

(Ordinamento contabile e finanziario)

L'Azienda è tenuta a compilare i bilanci in conformità al regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 18 dicembre 1979, n. 696, in quanto applicabile, al regolamento amministrativo contabile di cui al successivo terzo comma, nonchè alla normativa comunitaria.

I bilanci deliberati dal consiglio di amministrazione sono approvati con decreto del Ministro dei trasporti di concerto con quello del tesoro.

Entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, verrà emanato, con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro dei trasporti, di concerto con quello del tesoro, il regolamento amministrativo-contabile dell'Azienda, che terrà conto delle particolari esigenze della medesima in relazione alla necessità e alle caratteristiche del servizio prestato anche in de-

roga alle disposizioni contenute nella normativa sulla contabilità di Stato.

Il regolamento di cui al precedente comma dovrà ispirarsi ai seguenti principi:

- 1) la determinazione dei fondi di ammortamento dei beni patrimoniali deve essere conforme, per quanto possibile, ai criteri previsti dagli articoli 2423 e seguenti del codice civile;
- 2) l'aggiudicazione dei contratti dovrà avvenire in via ordinaria mediante licitazione privata e saranno determinati i casi in cui è consentito il ricorso alla trattativa privata o all'esecuzione in economia;
- 3) l'aggiudicazione degli appalti d'opera avverrà di massima con il sistema dell'offerta più conveniente da determinarsi sulla base di tutti gli elementi dell'offerta stessa.

Art. 18.

(Entrate)

Sono costituite:

- a) dalla devoluzione delle entrate erariali di cui alle leggi 5 maggio 1976, n. 324, e 11 luglio 1977, n. 411;
 - b) dalle tariffe per i servizi resi;
- c) dai ricavi per la vendita dei beni mobili e immobili;
- d) dall'eventuale sovvenzione di equilibrio a carico dello Stato, la cui misura e relative modalità di erogazione sono stabilite in sede di legge finanziaria;
 - e) da ogni altra eventuale entrata.

Art. 19.

(Tariffe)

Le tariffe per l'uso delle infrastrutture aeroportuali sono approvate con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti di concerto con i Ministri del tesoro e del bilancio e della programmazione economica sentito il Comitato interministeriale dei prezzi, in seguito a deliberazione del Consiglio dei ministri.

Le variazioni alle suddette tariffe sono approvate con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri del tesoro e del bilancio, previa deliberazione del consiglio di amministrazione dell'Azienda, quando le variazioni adottate con uno o più provvedimenti successivi non superino complessivamente il 10 per cento delle tariffe vigenti al 1º gennaio dell'anno in cui le stesse entrano in vigore.

Alla determinazione della tariffa tecnicoeconomica provvede il consiglio di amministrazione dell'Azienda previo parere di un comitato tecnico composto di cinque membri, di cui due in rappresentanza del Ministero del tesoro, due in rappresentanza del Ministero dei trasporti e uno in rappresentanza del Ministero del bilancio e della programmazione economica. Alla nomina del predetto comitato provvede il Presidente del Consiglio dei ministri sentito il Consiglio dei ministri.

La tariffa tecnico-economica viene stabilita sulla base di una rigorosa documentazione dei dati relativi con riferimento alle condizioni di mercato, all'interesse commerciale aziendale, rapportato anche ai valori medi esistenti nei Paesi facenti parte della Comunità economica europea; possono prevedersi anche prezzi minimi e massimi tenuto conto anche dei coefficienti di esercizio.

In dipendenza di accertate variazioni nei costi di produzione il consiglio di amministrazione delibera la nuova tariffa tecnicoeconomica, per gli effetti di cui ai commi precedenti. Quando motivate esigenze commerciali lo richiedano l'Azienda può stipulare contratti speciali svincolati dalle tariffe in vigore, per l'acquisizione di traffico.

CAPO II

CONTROLLO E RESPONSABILITÀ

Art. 20.

(Collegio dei revisori dei conti)

Il collegio dei revisori è composto di quattro membri effettivi e di tre supplenti.

Sono membri effettivi:

- a) un magistrato della Corte dei conti con qualifica di presidente di sezione;
- b) un magistrato amministrativo con qualifica non inferiore a consigliere;
- c) un dirigente del Ministro del tesoro
 Ragioneria generale dello Stato designato dal Ministro del tesoro;
- d) un esperto della materia, designato dal Ministro dei trasporti, nei cui confronti si applicano le incompatibilità previste dall'articolo 3 della legge 6 dicembre 1962, n. 1643;

Il magistrato della Corte dei conti con qualifica di presidente di sezione è di diritto il presidente del collegio dei revisori.

Il presidente ed i membri sono nominati con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dei trasporti, durano in carica cinque anni e possono essere confermati non più di una sola volta.

Con le stesse modalità vengono nominati i tre membri supplenti, i quali devono appartenere, rispettivamente, alle categorie di cui alle lettere b), c) e d).

I componenti effettivi sono collocati fuori ruolo per tutta la durata del mandato.

Il collegio dei revisori esercita il controllo amministrativo-contabile sugli atti di amministrazione dell'Azienda e redige le relazioni sui bilanci di previsione e sui conti consuntivi da trasmettere ai Ministri dei trasporti e del tesoro ed al presidente dell'Azienda; riferisce inoltre, almeno semestralmente, sull'azione di controllo agli stessi organi.

I membri del collegio dei revisori possono in qualunque momento procedere, anche individualmente, ad atti di ispezione e di controllo e richiedere tutti i documenti dai quali traggono origine le spese.

Il collegio dei revisori, per l'esercizio delle sue funzioni, si avvale di un ufficio di revisione, la cui composizione sarà determinata in sede di statuto.

— 28 —

Art. 21.

(Controllo della Corte dei conti)

La Corte dei conti esercita il controllo sulla gestione finanziaria dell'Azienda con le modalità previste dagli articoli 5, 6, 7, 8 e 9 della legge 21 marzo 1958, n. 259, e riferisce al Parlamento anche sull'efficienza economica e finanziaria dell'attività svolta dall'Azienda nell'esercizio esaminato.

Art. 22.

(Responsabilità del presidente, dei componenti del consiglio di amministrazione e del collegio dei revisori e dei dipendenti della Azienda)

Il presidente, i consiglieri di amministrazione, il direttore generale, i componenti del collegio dei revisori e i dipendenti dell'Azienda sono responsabili, secondo le norme vigenti per le amministrazioni dello Stato, dei danni arrecati al patrimonio della Azienda a seguito della violazione di obblighi di funzioni o di servizio, con azione od omissione anche soltanto colposa. Essi sono sottoposti alla giurisdizione della Corte dei conti.

La Corte dei conti, valutate le singole responsabilità, può porre a carico dei responsabili tutto il danno accertato o parte di esso, secondo le norme in vigore per i dipendenti dello Stato.

Art. 23.

(Obbligo di denunzia)

Gli amministratori ed i capi degli uffici che vengono a conoscenza, direttamente o a seguito di rapporti cui siano tenuti i titolari degli uffici ad essi sottoposti, di fatti che diano luogo a responsabilità ai sensi del precedente articolo debbono farne tempestiva denuncia al procuratore generale della Corte dei conti, indicando tutti gli elementi raccolti per l'accertamento delle responsabilità e per l'accertamento dei danni.

Se il fatto dannoso sia imputabile al direttore generale, la denuncia è fatta a cura del consiglio di amministrazione, se esso sia imputabile al capo di un servizio o di un dipartimento, l'obbligo di denuncia incombe anche al presidente e a ciascuno dei membri del consiglio di amministrazione.

Ove in sede di giudizio si accerti che la denuncia sia omessa per dolo o colpa grave, la Corte dei conti può condannare al risarcimento dei danni anche il responsabile dell'omissione.

TITOLO III

ORGANIZZAZIONE E PERSONALE

CAPO I

ORGANIZZAZIONE, STATO GIURIDICO
ED ECONOMICO

Art. 24.

(Organizzazione dell'Azienda)

L'Azienda autonoma per l'aviazione civile è organizzata in conformità ai seguenti criteri direttivi:

- 1) l'organizzazione deve essere articolata in strutture territorialmente e funzionalmente decentrate con la previsione di adeguati strumenti di collegamento con gli enti istituzionali regionali per il soddisfacimento di esigenze locali, e, ove esistenti, con gli organi periferici del Ministero della difesa;
- 2) gli organi centrali e periferici devono essere dotati di un'ampia autonomia operativa:
- 3) la struttura organizzativa deve sempre garantire l'efficienza del servizio, l'economicità gestionale e l'incremento della produttività aziendale;
- 4) l'ordinamento generale dei servizi deve coincidere con i vari livelli dirigenziali.

All'individuazione ed all'articolazione delle strutture di cui al comma precedente provvederà lo statuto.

Art. 25.

(Stato giuridico)

Con regolamento da adottarsi con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro dei trasporti previa deliberazione del Consiglio dei ministri e del consiglio di amministrazione è disciplinato lo stato giuridico del personale dell'Azienda.

Sono disciplinate dal regolamento le seguenti materie:

- 1) le sfere di competenza e le attribuzioni dei dirigenti, le quali devono rispondere ad esigenze di organicità ed omogeneità anche al fine di assicurare una univoca individuazione delle relative responsabilità, nonchè i modi di conferimento della titolarità degli organi e degli uffici;
- 2) i procedimenti di costituzione, di modificazione di stato giuridico ed estinzione del rapporto di lavoro;
- 3) i criteri per la determinazione delle qualifiche funzionali e dei profili professionali in ciascuna di esse comprese;
- 4) le garanzie del personale in ordine all'esercizio delle libertà e dei diritti fondamentali:
- 5) le responsabilità disciplinari dei dipendenti e relativo procedimento;
- 6) la durata massima dell'orario di lavoro;
- 7) l'esercizio dei diritti dei cittadini nei confronti dei pubblici dipendenti e loro diritto di accesso agli atti della pubblica amministrazione.

Art. 26.

(Criteri direttivi)

Nell'esercizio del potere di cui al precedente articolo 25 devono essere osservati i seguenti criteri direttivi:

 l'ordinamento dei dipendenti della Azienda deve articolarsi in qualifiche funzionali basate sul grado di professionalità;

- 2) le qualifiche professionali esistenti o da istituire sono ascritte nelle qualifiche funzionali in relazione al contenuto di professionalità e complessità del lavoro, alle attribuzioni, alla responsabilità, al grado di autonomia, al livello di preparazione culturale e professionale a richiesta;
- 3) le qualifiche funzionali sono determinate sulla base di valutazioni connesse ai contenuti e al grado:
- a) di difficoltà, di gravosità, di manualità o di uso di strumentazione tecnico-meccanica, di produttività, di articolazione dell'attività lavorativa, di responsabilità, di coordinamento e direzione, di autonomia;
- b) di preparazione culturale, di qualificazione e di esperienza professionale;
- 4) il reclutamento del personale deve sempre avvenire mediante pubblico concorso consistente in una valutazione obiettiva del merito dei candidati accertata con prove selettive o anche per mezzo di corsi selettivi, di reclutamento e formazione a contenuto teorico-pratico, intesi a conferire il grado di professionalità necessario per la qualifica cui inerisce l'assunzione.

L'assunzione obbligatoria di appartenenti a categorie protette deve sempre avvenire nel rispetto delle leggi in vigore per il settore del pubblico impiego. Il possesso delle condizioni di idoneità psico-fisica e morale all'assunzione in servizio deve essere accertato sulla base di elementi obiettivamente determinati e con le più ampie garanzie per gli interessati;

- 5) l'assunzione definitiva deve essere sempre subordinata al superamento di un congruo periodo di prova uniformo per le stesse qualifiche;
- 6) la disciplina per il collocamento a riposo del personale dell'Azienda e il relativo trattamento previdenziale deve avvenire in conformità della disciplina prevista per gli impiegati dello Stato, facendo salvi i diritti acquisiti;
- 7) la responsabilità per l'esercizio delle funzioni dirigenziali deve tener conto non solo del buon andamento, dell'imparzialità e della legittimità dell'azione degli uffici cui

i dirigenti sono preposti, ma anche della rigorosa osservanza dei termini e delle altre norme di procedimento previste da disposizioni di legge o di regolamento, nonchè del conseguimento dei risultati dell'azione degli uffici cui i dirigenti stessi sono preposti;

- 8) salvaguardia delle posizioni giuridiche ed economiche acquisite dal personale;
- 9) formazione e aggiornamento del personale adeguati alle esigenze di efficienza e di economicità dell'Azienda con possibilità di avvalersi anche degli organi a tal fine previsti per le amministrazioni dello Stato;
- 10) in materia disciplinare deve essere sempre garantito al dipendente l'esercizio del diritto di difesa con l'assistenza eventuale anche di una associazione sindacale, nonchè la composizione in maniera imparziale delle commissioni di disciplina;
- 11) in materia di incompatibilità o cumulo di impieghi, nonchè di responsabilità disciplinare e amministrativo-contabile dei dipendenti, si applicano le disposizioni stabilite per gli impiegati civili dello Stato.

Art. 27.

(Formazione del personale)

L'Azienda si avvale di un apposito centro per la formazione e la qualificazione professionale del proprio personale operativo, tecnico ed amministrativo.

Il centro di cui al comma precedente è posto alle dirette dipendenze del direttore generale che vigila sulle attività didattiche di formazione o di qualificazione e ne fissa, su deliberazione del consiglio di amministrazione, programmi e metodi di massima diretti a soddisfare le esigenze dell'Azienda.

Il centro è retto da un responsabile che sovraintende e coordina le attività didattiche.

Il corpo insegnante è composto da esperti nelle singole discipline, anche stranieri, reperiti sia all'interno che al di fuori del personale dell'Azienda.

L'ordinamento del centro sarà disciplinato con decreto del Ministro dei trasporti,

previa deliberazione del consiglio di amministrazione.

Art. 28.

(Dotazione organica)

La dotazione organica complessiva del personale dell'Azienda autonoma per l'aviazione civile, compreso il personale dirigente, non potrà comunque superare le 10.000 unità.

Con il regolamento di cui al precedente articolo 25 sarà determinata la dotazione organica del personale dirigente e la relativa ripartizione per qualifiche, in conformità a quanto disposto nel precedente articolo 24.

Il Ministro dei trasporti, previo parere del consiglio di amministrazione dell'Azienda, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative su base nazionale, provvederà con proprio decreto, emanato di concerto con il Ministro del tesoro, in relazione alle esigenze aziendali, alla ripartizione per ciascun profilo professionale dei posti risultanti dopo l'emanazione del regolamento di cui al secondo comma.

CAPO II

ACCORDI SINDACALI E TUTELA GIURISDIZIONALE

Art. 29.

(Materie riservate agli accordi sindacali)

Sono disciplinate con i procedimenti e gli accordi contemplati nel successivo articolo 30 le seguenti materie:

- 1) il regime retributivo di attività;
- 2) l'organizzazione interna degli uffici;
- 3) l'identificazione delle qualifiche funzionali, in rapporto ai profili professionali ed alle mansioni;
- 4) i carichi di lavoro e le altre misure volte ad assicurare l'efficienza degli uffici;
- 5) l'orario di lavoro, la sua durata e distribuzione, i procedimenti di rispetto;

- 6) il lavoro straordinario, le ferie, i permessi, i congedi, i trattamenti di missione e di trasferimento:
- 7) l'attuazione degli istituti concernenti la formazione e l'addestramento professionale:
- 8) l'attuazione delle garanzie del personale:
- 9) i criteri per l'attuazione della mobilità del personale nel rispetto delle inamovibilità previste dalla legge;
- 10) i criteri per l'applicazione dei principi di cui agli articoli 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 29, 30 e 31, secondo, terzo, quarto e quinto comma della legge 20 maggio 1970, n. 300.

Art. 30.

(Procedimento per gli accordi sindacali)

Le materie previste dal precedente articolo 29 sono disciplinate sulla base di accordi definiti triennalmente con le organizzazioni sindacali di categoria maggiormente rappresentative su base nazionale.

Alle trattative fra il consiglio di amministrazione dell'Azienda e le organizzazioni sindacali di categoria partecipano in veste di osservatori anche i rappresentanti dei Ministeri dei trasporti e del tesoro.

L'ipotesi di accordo raggiunta è comunicata entro quindici giorni ai Ministri dei trasporti e del tesoro.

Entro lo stesso termine le organizzazioni sindacali dissenzienti dall'ipotesi di accordo, o che abbiano dichiarato di non voler partecipare alle trattative, possono trasmettere ai Ministri sopra indicati le loro osservazioni sulla materia dell'ipotesi di accordo sindacale.

Entro i successivi trenta giorni il Consiglio dei ministri approva la disciplina contenuta nell'ipotesi di accordo o nega l'approvazione.

Entro il termine di sessanta giorni dalla approvazione dell'accordo, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dei trasporti, sono emanate le norme contenenti la disciplina prevista negli accordi.

Art. 31.

(Tutela giurisdizionale)

Le controversie di lavoro relative al personale comunque in servizio presso l'Azienda appartengono alla esclusiva giurisdizione dei tribunali amministrativi regionali, i quali potranno avvalersi ai fini istruttori, cautelari e decisionali degli stessi mezzi processuali previsti in materia di controversie individuali di lavoro dalla legge 11 agosto 1973, n. 533.

In detti giudizi trova anche applicazione la disposizione di cui all'articolo 28 della legge 20 maggio 1970, n. 300.

TITOLO IV

DISPOSIZIONI GENERALI, TRANSITORIE E FINALI

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

Art. 32.

(Organi di consulenza e patrocinio legale)

Continuano ad applicarsi all'Azienda autonoma per l'aviazione civile le disposizioni vigenti per le amministrazioni dello Stato in materia tributaria e di riscossione delle entrate patrimoniali.

L'Azienda può avvalersi dell'opera del Provveditorato generale dello Stato e di altri organi tecnici statali; nei giudizi attivi e passivi avanti l'autorità giudiziaria ordinaria ed i collegi arbitrali e le giurisdizioni speciali è rappresentata e difesa dall'Avvocatura dello Stato.

Art. 33.

(Statuto)

Lo statuto dell'Azienda è deliberato dal consiglio di amministrazione ed è approvato

con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro dei trasporti di concerto con i Ministri del tesoro, della difesa e per la funzione pubblica, sentito il Consiglio dei ministri.

Art. 34.

(Regolamento di attuazione)

Le norme necessarie per l'attuazione della presente legge saranno emanate entro sei mesi dalla data della sua entrata in vigore, con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri del tesoro e per la funzione pubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri.

In attesa dell'emanazione del regolamento di cui al comma precedente, l'Azienda continua ad essere disciplinata dalle vigenti disposizioni di legge.

Art. 35.

(Realizzazione delle opere aeroportuali)

Con provvedimento del Ministro dei trasporti su deliberazione del consiglio di amministrazione dell'Azienda — basata sulla valutazione della rispondenza alle obiettive necessità e possibilità del trasporto aereo — sono definiti ogni triennio gli aeroporti civili di preminente interesse nazionale.

Sugli aeroporti civili di preminente interesse nazionale le spese per gli impianti, le strutture, le infrastrutture e i servizi relativi alle operazioni di volo, alla circolazione a terra e alla sosta degli aeromobili sono a totale carico dell'Azienda; le spese per i servizi di scalo, le aerostazioni e le altre infrastrutture nonchè i servizi destinati alle varie utenze aeroportuali possono essere a parziale carico di enti locali o società di gestione o operatori.

Per quegli aeroporti civili che non sono dichiarati di preminente interesse nazionale è facoltà dell'Azienda di richiedere a enti, operatori singoli o società, che ne patrocinino l'apertura o il proseguimento o l'ampliamento dell'attività, la contribuzione fi-

nanziaria indispensabile alla costruzione delle infrastrutture e all'istituzione e al mantenimento dei servizi, in termini di gestione economica o di pareggio.

Per la prima attuazione della presente legge gli aeroporti civili di preminente interesse nazionale sono quelli di cui all'elenco allegato alla presente legge.

Art. 36.

(Gestioni aeroportuali)

Le gestioni locali di aeroporto possono essere concesse dall'Azienda ad appositi enti concessionari e si riferiscono solamente alla gestione di servizi, strutture ed infrastrutture di aerostazione e di scalo destinati alle varie utenze aeroportuali.

Le concessioni, rese esecutive con relative convenzioni, con le quali sono state affidate le gestioni dei servizi, delle strutture e delle infrastrutture di cui al primo comma, restano in vigore fino alla loro scadenza.

Restano altresì in vigore le convenzioni attuative delle leggi 18 aprile 1962, n. 194, e 10 novembre 1973, n. 755, e successive integrazioni e modificazioni, riguardanti, rispettivamente, l'affidamento in concessione degli aeroporti di Milano (Linate e Malpensa) e Roma (Fiumicino e Ciampino).

Entro tre mesi dalla data del decreto del Presidente della Repubblica con il quale verrà approvato lo statuto dell'Azienda, dovranno essere rese esecutive, mediante apposite convenzioni-tipo predisposte dal Ministero dei trasporti, anche le concessioni affidate ai sensi delle leggi 16 aprile 1954, n. 156, 5 maggio 1956, n. 524, 21 luglio 1965, n. 914, 19 aprile 1967, n. 306, e 27 dicembre 1975, n. 746, concernenti, rispettivamente, gli aeroporti di Genova-Sestri, Venezia-Tessera, Torino-Caselle, Foggia-Gino Lisa e Bergamo-Orio al Serio.

Art. 37.

(Riordinamento del Ministero dei trasporti)

Il Governo della Repubblica, nel termine di sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, è delegato ad emanare uno o

più decreti aventi valore di legge ordinaria per il riordinamento del Ministero dei trasporti avuto riguardo alla peculiarità dei suoi compiti di vigilanza sull'Azienda autonoma per l'aviazione civile, nonchè di quelli di indirizzo, programmazione e coordinamento nell'intero settore dei trasporti, con l'osservanza dei seguenti criteri direttivi:

- 1) le attribuzioni della Direzione generale della programmazione, organizzazione e coordinamento saranno adeguate ai compiti che la presente legge affida al Ministero dei trasporti;
- 2) sarà istituito un apposito servizio ispettivo per garantire un'efficace attività di vigilanza sull'Azienda autonoma per l'aviazione civile;
- 3) sarà istituito un apposito organismo tecnico-amministrativo composto anche di membri estranei all'Amministrazione dello Stato, con il compito di effettuare le inchieste sui sinistri aeronautici interessanti aeromobili civili e di studiare tutti i problemi attinenti alla sicurezza del volo di tutta l'aviazione civile. Detto organismo sarà dotato di un'ampia autonomia anche sul piano finanziario, e dovrà riferire direttamente al Ministro dei trasporti, in ordine alle inchieste svolte.

Annualmente il predetto organismo dovrà riferire al Ministro dei trasporti ed al Parlamento sullo stato di sicurezza della navigazione aerea, tenendo anche conto dei riflessi internazionali della stessa, formulando altresì concrete proposte sul piano normativo ed amministrativo;

- 4) sarà determinata la consistenza organica della Direzione generale della programmazione, organizzazione e coordinamento e quella del servizio ispettivo in relazione a rigorose esigenze funzionali, tenuto anche conto dei compiti che la presente legge affida al Comitato nazionale per il trasporto aereo ed all'organismo per la sicurezza del volo;
- 5) la salvaguardia delle posizioni giuridiche ed economiche acquisite dal personale dell'Azienda autonoma di assistenza al volo e della Direzione generale dell'aviazione civile che potrà chiedere di transitare nei

ruoli previsti dal precedente numero 3), secondo le modalità stabilite nella normativa delegata.

CAPO II

DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI

Art. 38.

(Disposizioni transitorie e finali)

Con effetto dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono soppressi la Direzione generale dell'aviazione civile, il Consiglio superiore dell'aviazione civile, il Registro aeronautico italiano, l'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale e la commissione di cui all'articolo 9 della legge 5 maggio 1976, n. 324. Con effetto dalla stessa data il personale comunque in servizio presso la Direzione generale dell'aviazione civile, fatto salvo il disposto di cui al precedente articolo 37, numero 3), è trasferito a domanda, da presentarsi entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, nei ruoli dell'Azienda autonoma per l'aviazione civile; è altresì trasferito nei ruoli della stessa Azienda il personale comunque in servizio presso il Registro aeronautico italiano e presso l'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale.

L'Azienda autonoma per l'aviazione civile si avvarrà, nella fase di costituzione, per il raggiungimento delle proprie finalità, delle strutture amministrative e di esercizio della Direzione generale dell'aviazione civile, del Registro aeronautico italiano e dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale.

Fermo restando quanto stabilito dall'articolo 38, secondo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 1981, n. 145, tutti i servizi espletati attualmente dalla Direzione generale dell'aviazione civile mediante contratti di appalto o in concessione continuano ad essere forniti nel medesimo regime contrattuale e l'Azienda autonoma

dell'aviazione civile subentrerà nella titolarità dei relativi contratti.

Entro tre mesi dall'entrata in vigore della presente legge sarà emanato lo statuto previsto al precedente articolo 33.

In attesa dell'entrata in vigore dello statuto restano ferme le disposizioni vigenti che regolano la materia oggetto della presente legge.

Resta fermo nei confronti dell'Azienda il disposto di cui al primo comma dell'articolo 5 della legge 30 gennaio 1963, n. 141.

È abrogata ogni disposizione contraria alla presente legge o con essa incompatibile.

Art. 39.

(Disposizioni finanziarie)

Agli oneri derivanti dall'attuazione della presente legge, l'Azienda autonoma per l'aviazione civile farà fronte con le risorse di cui al precedente articolo 18, intendendosi corrispondentemente compensate, per il bilancio dello Stato, le minori entrate di cui alla lettera a) del predetto articolo 18, ad essa devolute, con le minori spese conseguenti alla soppressione della Direzione generale dell'aviazione civile e degli altri enti di cui al precedente articolo 38.

Lampedusa

LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ALLEGATO

Elenco degli aeroporti civili di preminente interesse nazionale

Torino-Caselle				
Genova				
Milano-Linate				
Milano-Malpensa				
Bergamo				
Venezia				
Trieste				
Bologna				
Roma-Fiumicino				
Pescara				
Bari				
Lamezia				
Reggio Calabria				
Palermo				
Catania				
Alghero				
Olbia				
_				