

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIV LEGISLATURA

N. 3104

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Presidente del Consiglio dei ministri

(BERLUSCONI)

e dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

(LUNARDI)

di concerto col Ministro per la funzione pubblica

(MAZZELLA)

col Ministro della difesa

(MARTINO)

e col Ministro dell'economia e delle finanze

(SINISCALCO)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 17 SETTEMBRE 2004 (*)

Conversione in legge del decreto-legge 8 settembre 2004,
n. 237, recante interventi urgenti nel settore dell'aviazione civile

(*) *Già presentato alla Camera dei deputati il 10 settembre 2004 e successivamente trasferito al Senato della Repubblica.*

INDICE

Relazione	<i>Pag.</i>	3
Analisi tecnico-normativa	»	5
Relazione tecnica	»	8
Allegato	»	10
Disegno di legge	»	11
Decreto-legge	»	12

ONOREVOLI SENATORI. - Recenti eventi hanno drammaticamente riproposto la necessità di pervenire, in tempi brevi, ad un riassetto organizzativo degli enti deputati alla gestione del trasporto aereo, anche alla luce del regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004 («regolamento quadro») relativo all'istituzione di «cielo unico europeo», che attribuisce competenze e funzioni di organizzazione del sistema dello spazio aereo, fornitura dei servizi ed interoperabilità.

Il «regolamento quadro» stabilisce i principi generali per la creazione di un cielo unico europeo e dispone, nel contempo, che ogni Stato membro individui al proprio interno un'autorità nazionale di vigilanza indipendente dai fornitori dei servizi di navigazione aerea, con l'obiettivo di rafforzare il livello di sicurezza ed efficienza globale del traffico aereo. Preso atto che i numerosi disegni di legge di riforma del codice della navigazione - settore aeronautico - da tempo all'esame del Parlamento, non hanno concluso il loro *iter*, è necessario provvedere con misure urgenti ad un riassetto razionale ed efficace in un settore nevralgico qual è quello dell'aviazione civile, al fine di scongiurare, per il futuro, situazioni di incertezza, sovrapposizione e duplicazioni di competenze, anche a livello aeroportuale, nonché di conformarsi al quadro regolamentare comunitario, che ha innovato radicalmente il sistema introducendo la certificazione dei fornitori di servizi, attualmente non prevista.

Si rende, quindi, ineludibile l'adozione di uno strumento normativo d'urgenza per superare le criticità sopra indicate, nei cui confronti l'opinione pubblica si è mostrata particolarmente sensibile.

Il decreto ridisegna in forma lineare le funzioni di normazione tecnica, certificazione e controllo in materia di assistenza al traffico aereo, settore strategico dell'aviazione civile. È individuato nell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), in ottemperanza agli obblighi di cui all'articolo 4 del «regolamento quadro», l'autorità nazionale di vigilanza indipendente dai fornitori dei servizi di navigazione aerea, con poteri di verifica della conformità di sistemi e componenti.

Vengono, naturalmente, abrogate le norme di legge attributive di competenze superate dalle norme comunitarie sopravvenute.

Le funzioni di regolazione in materia di spazio aereo e fornitura dei servizi di navigazione aerea, fatte salve le prerogative che rimangono in capo agli organi comunitari, quali la definizione degli *standard* di certificazione degli apparati e degli impianti strumentali alla fornitura dei servizi stessi, sono dunque svolte da ENAC che, in sede di prima applicazione del decreto, potrà comunque avvalersi di personale dell'Ente nazionale di assistenza al volo (ENAV spa), in base ad accordo di servizio tra i due enti.

Nell'ottica della riorganizzazione della fornitura dei servizi del traffico aereo in ambito aeroportuale viene delimitato il quadro di responsabilità tra i vari soggetti che operano nell'aeroporto, anche al fine di conseguire livelli ottimali di operatività.

Infatti, la capacità di controllo ha lo scopo di evitare collisioni tra aeromobili e tra questi e i mezzi terrestri impegnati nell'erogazione dei servizi a terra, garantendo in tale modo l'ordinato movimento di mezzi e di personale sui piazzali.

In tale contesto, particolare rilievo rivestono le disposizioni concernenti il regolamento di scalo e il piano di emergenza aeroportuale da adottare dall'ENAC nel quale

trovano definizione tutte le attività e le modalità di erogazione dei servizi, nonché i relativi obblighi in capo ai soggetti interagenti.

ANALISI TECNICO-NORMATIVA

1. Aspetti tecnico-normativi.

A) *Necessità dell'intervento normativo.*

Obiettivo del progetto «cielo unico europeo» è quello di realizzare entro il 31 dicembre 2004, uno spazio aereo comune europeo (sul modello del mercato unico europeo) per fronteggiare in modo efficace i problemi della congestione e dei ritardi dei voli ed innalzare i livelli di sicurezza del traffico aereo.

Il presente decreto-legge ha per prima finalità quella di ottemperare al disposto del regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004 (regolamento-quadro), che mira ad istituire un quadro normativo armonizzato per la creazione di un cielo unico europeo entro il 31 dicembre 2004.

Altri tre regolamenti comunitari concorrono a disciplinare la materia *de qua*:

- regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, relativo alla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo europeo;

- regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, relativo all'organizzazione ed all'uso dello spazio aereo nel cielo europeo;

- regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, relativo all'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo.

Gli aspetti di prioritaria importanza del regolamento-quadro (n. 549/2004) possono essere così riassunti:

- 1) incremento della sicurezza e della qualità dei voli;
- 2) istituzione di un'autorità di regolamentazione che definisce le regole e ne garantisce l'osservanza;
- 3) istituzione del comitato cielo unico (costituito dai rappresentanti militari e civili degli Stati membri) che si occuperà della creazione dello spazio comune;
- 4) stretta collaborazione di tutte le istituzioni interessate con Euro-control.

All'articolo 4 del regolamento-quadro, inoltre, si precisa che gli Stati membri istituiscano una Autorità nazionale di vigilanza che sia distinta dai fornitori dei servizi di navigazione aerea.

Il ricorso alla decretazione d'urgenza è determinato dall'esiguità del tempo disponibile per adempiere, entro il predetto termine del 31 dicembre del corrente anno, alle disposizioni comunitarie.

B) Analisi del quadro normativo.

L'attuale normativa italiana di settore (legge 21 dicembre 1996, n. 665, e legge 17 maggio 1999, n. 144) concentra in capo ad un unico soggetto, ENAV spa, le funzioni di controllo, certificazione e rilascio delle licenze nonché di fornitore dei servizi di assistenza al volo, attribuendo all'ENAC a norma del decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, istitutivo dell'ente medesimo, le funzioni di regolamentazione tecnica, di coordinamento e di controllo nell'ambito degli altri settori della navigazione aerea.

A norma del decreto-legge in esame, vengono attribuite all'ENAC, in qualità di autorità di vigilanza, le funzioni di regolamentazione tecnica, controllo, certificazione e rilascio di licenze, anche per l'aspetto che attiene all'assistenza al volo, lasciando ad ENAV spa le funzioni di *service provider* ed operando la scissione, come richiesto in ambito comunitario, fra attività di vigilanza ed attività di fornitura di servizi.

Al fine di incrementare ulteriormente la qualità e l'efficienza dei servizi offerti all'utenza in ambito aeroportuale, all'articolo 2, si delineano più puntualmente le funzioni di spettanza dei soggetti interagenti nell'ambito aeroportuale (ENAC, ENAV spa, gestori aeroportuali), al fine di evitare sovrapposizioni e duplicazioni nello svolgimento delle stesse.

All'articolo 4, sono analizzati gli aspetti finanziari della riforma, che avverrà, come disposto all'articolo 15 del regolamento (CE) n. 550/2004, senza ulteriori oneri a carico del bilancio dello Stato.

Nel medesimo articolo, si prevede che l'ENAC si avvalga, temporaneamente, del personale di ENAV spa.

C) Incidenza delle norme proposte sulle leggi e sui regolamenti vigenti.

Il decreto-legge va ad incidere sulla normativa vigente, prevedendo la soppressione di alcune disposizioni della citata legge n. 665 del 1996 (articolo 3).

D) Analisi della compatibilità con le competenze delle regioni ordinarie e a statuto speciale.

Il presente decreto-legge non contiene profili di incompatibilità con le competenze delle regioni ordinarie ed a statuto speciale.

2. Ulteriori elementi.

- A) *Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.*

Numerosi progetti di legge sono stati presentati in Parlamento per modificare alcune parti del codice della navigazione, di cui al regio decreto 30 marzo 1942, n. 327; nessuno di essi, però, ha concluso il suo *iter*.

RELAZIONE TECNICA

(Articolo 11-ter, comma 2,
della legge 5 agosto 1978,
n. 468, e successive modificazioni)

Il regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* dell'Unione europea n. L96 del 31 marzo 2004, entrato in vigore il 20 aprile 2004, dispone, tra l'altro, che gli Stati membri adottino provvedimenti intesi a «designare o istituire una o più autorità nazionali di vigilanza che siano indipendenti dai fornitori dei servizi di navigazione aerea».

Pertanto, si è reso necessario predisporre il presente provvedimento d'urgenza che individua l'ENAC quale autorità di vigilanza e trasferisce da ENAV spa ad ENAC le competenze previste dal citato regolamento comunitario.

L'occasione per scindere la fornitura dei servizi di navigazione aerea rispetto alla regolazione e alla certificazione degli stessi risponde anche al fine di meglio sottolineare la separazione tra attività e responsabilità di gestione e normazione tecnica di settore.

Il provvedimento trasferisce parte delle attribuzioni già esercitate dall'ente di gestione all'ente di regolazione, cui già fanno carico talune competenze di certificazione in materia aeronautica. Pertanto l'ENAC assume la pienezza delle attribuzioni di vigilanza, di certificazione e di rilascio di licenze, in un settore attualmente vigilato e certificato dallo stesso soggetto che fornisce i servizi di navigazione aerea.

L'accordo di servizio tra l'ENAC ed ENAV spa per la gestione della prima fase di attuazione delle disposizioni di cui al presente decreto-legge, comprende l'utilizzo, temporaneo, da parte dell'ENAC, del personale di ENAV spa, per l'addestramento del personale che subentrerà nello svolgimento dei nuovi compiti.

L'utilizzazione di cui all'articolo 4, comma 3, si ribadisce temporanea e non comporta ulteriori oneri a carico dello Stato, in quanto i costi di detto personale continueranno a gravare sul bilancio di ENAV spa.

I maggiori oneri che graveranno sulla gestione ENAC non possono essere superiori a quelli attualmente a carico della gestione ENAV spa.

Le attività di ENAV spa sono attualmente remunerate con tariffe determinate dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sulla base dei costi e degli oneri connessi.

Ovviamente, il trasferimento dei compiti sopra menzionati comporta il contestuale trasferimento dei diritti, che ENAV spa attualmente percepisce, in favore dell'ENAC a norma dell'articolo 15 del regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo

2004, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* dell'Unione europea n. L96 del 31 marzo 2004, nel quale è previsto che le tariffe possono comprendere, oltre ai costi sostenuti dall'Autorità di vigilanza, anche gli altri costi posti a carico dello Stato membro.

Pertanto, i mezzi di copertura sono esattamente individuati dalla normativa comunitaria.

Vanno dunque determinati gli importi corrispondenti ai costi dei servizi in questione che devono per il futuro essere attribuiti all'ENAC, senza aggravio per il bilancio dello Stato.

Si deve precisare che per ENAV spa la certificazione e il rilascio delle abilitazioni, attualmente definite licenze ai sensi della normativa comunitaria, vengono ora trasferite in capo all'ENAC e costituiscono parte del più ampio procedimento di qualificazione e formazione del personale, e pertanto conclusione di una procedura indistinta per fasi. Dalla verifica dei dati contabili riferiti alla gestione della società per l'anno 2003 emergono le risultanze che seguono:

- 1) spesa totale per la formazione e qualificazione del personale: 7.500.000 euro per il personale addetto pari a 75 unità;
- 2) numero di certificazioni effettuate nell'anno di riferimento: 300;
- 3) personale specificamente addetto in via continuativa: 5 unità;
- 4) costo desumibile per l'attività di certificazione: 1.000.000 di euro pari al 13 per cento dell'attività di formazione e allo 0,02 per cento della spesa complessiva sostenuta dall'ENAV.

I sopraesposti dati danno dimostrazione dei limiti delle risorse, desunte dai costi 2003 della contabilità dell'ENAV spa, che andranno a gravare sul bilancio ENAC.

ALLEGATO

(Previsto dall'articolo 17, comma 30,
della legge 15 maggio 1997, n. 127)

TESTO INTEGRALE DELLE NORME ESPRESSAMENTE
MODIFICATE O ABROGATE DAL DECRETO-LEGGE

Legge 21 dicembre 1996, n. 665

Trasformazione in ente di diritto pubblico economico dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale

... *Omissis* ...

Art. 2.

(Compiti dell'Ente)

... *Omissis* ...

3. L'Ente svolge inoltre i seguenti compiti:

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

b) cura lo studio e la ricerca sui sistemi di navigazione, il potenziamento degli impianti di assistenza al volo in correlazione anche alla realizzazione del piano generale dei trasporti e del piano generale degli aeroporti;

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

d) produce la cartografia;

e) provvede al controllo in volo delle procedure operative e delle radio-misure degli apparati di radio-navigazione, nonchè alla certificazione degli impianti.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. È convertito in legge il decreto-legge 8 settembre 2004, n. 237, recante interventi urgenti nel settore dell'aviazione civile.

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

Decreto-legge 8 settembre 2004, n. 237, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 213 del 10 settembre 2004 ().*

Interventi urgenti nel settore dell'aviazione civile

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 77 e 87 della Costituzione;

Visto il Regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004 («Regolamento quadro»), entrato in vigore il 20 aprile 2004, recante principi generali per la creazione di un cielo unico europeo;

Visto l'articolo 4 del predetto regolamento, con il quale si dispone, tra l'altro, che ogni Stato membro designi o istituisca una o più autorità nazionali di vigilanza che siano indipendenti dai fornitori dei servizi di navigazione aerea;

Vista la normativa comunitaria e nazionale in materia di aviazione civile;

Ritenuta la straordinaria necessità ed urgenza di garantire un'amministrazione del trasporto aereo e della navigazione aerea più efficiente ed efficace, nonché coerente con le determinazioni assunte in materia dalla Comunità europea, provvedendo altresì alla separazione dell'attività di vigilanza da quella di fornitura dei servizi di navigazione aerea;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 3 settembre 2004;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri per la funzione pubblica, della difesa e dell'economia e delle finanze;

(*) Si veda anche il successivo *ERRATA CORRIGE* pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 215 del 13 settembre 2004.

EMANA

il seguente decreto-legge:

Articolo 1.

(Vigilanza sulla fornitura dei servizi di navigazione aerea e di traffico aereo)

1. L'Ente nazionale per l'aviazione civile (E.N.A.C.) svolge, in applicazione dell'articolo 4 del Regolamento (CE) n. 549/2004, le funzioni di regolazione tecnica, controllo, certificazione e rilascio di licenze in materia di fornitura dei servizi di navigazione aerea, fatto salvo quanto previsto dagli articoli 6 e 7 del regolamento (CE) n. 552/2004. Sono salve le attribuzioni del Ministero della difesa in materia di difesa e sicurezza nazionale, nonché quelle di indirizzo, vigilanza e controllo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2. Restano attribuite all'Ente nazionale di assistenza al volo (ENAV s.p.a.) e all'Aeronautica militare le funzioni di istruzione, addestramento e aggiornamento professionale del proprio personale. ENAV s.p.a. assicura la conformità degli apparati e dei sistemi di radio-navigazione alle regolamentazioni tecniche internazionali e nazionali vigenti, nonché il loro mantenimento in efficienza, anche mediante controlli e misurazioni in volo. Le attività di radiomisure, salvo quelle svolte direttamente dall'Aeronautica militare, devono essere effettuate da soggetti certificati dall'E.N.A.C.

3. Per il corretto esercizio delle funzioni di cui al comma 1, l'E.N.A.C. promuove la stipula di appositi atti di intesa, rispettivamente con ENAV s.p.a. e con l'Aeronautica militare, da sottoporre all'approvazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro della difesa per le intese con l'Aeronautica militare e con il Ministro dell'economia e delle finanze.

Articolo 2.

(Fornitura dei servizi di navigazione aerea in ambito aeroportuale)

1. ENAV s.p.a., sotto la vigilanza dell'E.N.A.C. e previo raccordo con il gestore aeroportuale, disciplina e controlla, per gli aeroporti di competenza, la movimentazione degli aeromobili, degli altri mezzi e del personale sull'area di manovra ed assicura l'ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali.

2. Il gestore aeroportuale, sotto la vigilanza dell'E.N.A.C. e coordinandosi con ENAV s.p.a., assegna le piazzole di sosta agli aeromobili ed assicura l'ordinato movimento degli altri mezzi e del personale sui

piazzali, al fine di non interferire con l'attività di movimentazione degli aeromobili.

3. L'E.N.A.C., su proposta del gestore aeroportuale e sentiti gli enti e gli organismi pubblici che operano in aeroporto, adotta, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il regolamento di aeroporto e il piano di emergenza aeroportuale. Il regolamento di aeroporto disciplina anche l'esercizio delle attività di cui ai commi 1 e 2.

4. Il gestore aeroportuale fornisce tempestivamente notizie all'E.N.A.C., ad ENAV s.p.a. ed agli enti interessati in merito a riduzioni del livello del servizio e ad interventi sull'area di movimento dell'aeroporto, nonché in ordine alla presenza di ostacoli o di altre condizioni di rischio per la navigazione aerea.

Articolo 3.

(Soppressioni)

1. All'articolo 2, comma 3, della legge 21 dicembre 1996, n. 665, sono soppresse:

a) alla lettera c) le parole: «, ed al rilascio delle relative abilitazioni per il personale da esso direttamente impiegato»;

b) alla lettera e) le parole: «, nonché alla certificazione degli impianti».

Articolo 4.

(Disposizioni attuative e finanziarie)

1. L'attuazione del presente decreto non comporta oneri per il bilancio dello Stato.

2. Al fine di assicurare l'invarianza della spesa, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, determina, sulla base del sistema tariffario di ENAV s.p.a. e, comunque, sulla base dei criteri di cui all'articolo 15 del Regolamento (CE) n. 550/2004, gli importi corrispondenti ai costi delle attività di regolazione e certificazione inerenti alle funzioni da trasferire all'E.N.A.C. Con provvedimento del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono disciplinate le modalità e i tempi per il concreto esercizio, da parte dell'E.N.A.C., delle funzioni di autorità nazionale di vigilanza.

3. In sede di prima applicazione e nelle more degli adempimenti previsti dal comma 2, l'E.N.A.C. può avvalersi del personale di ENAV s.p.a., con oneri a carico della società medesima alla quale il personale viene restituito al termine di detto utilizzo, in base ad accordo di servizio tra i due enti, da sottoporre all'approvazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri per la funzione pubblica e dell'economia e delle finanze.

Articolo 5.

(Entrata in vigore)

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 8 settembre 2004.

CIAMPI

BERLUSCONI – LUNARDI – MAZZELLA –
MARTINO – SINISCALCO

Visto, *il Guardasigilli*: CASTELLI

