

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XI LEGISLATURA —

N. 1185

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori **SENESI, NERLI, ANGELONI,
PINNA e ROGNONI**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 27 APRILE 1993

Costituzione dell'Agenzia per l'esercizio dei servizi e dei
sistemi di navigazione aerea (ASSNA)

ONOREVOLI SENATORI. - Nel corso degli ultimi anni abbiamo spesso sentito parlare di vicende concernenti i servizi di assistenza al volo civile e la denominazione «controllori di volo» ha sempre più spesso occupato la cronaca di quotidiani e telegiornali.

Il Parlamento, a più riprese a partire dagli anni '60, si è dovuto occupare del settore dell'assistenza al volo che è una delle componenti essenziale delle attività e delle strutture di aviazione civile del paese, riscontrandovi «tra le righe» un generale stato di carenza degli equilibri funzionali ed accentuati toni di sofferenza organizzativa.

La memoria della travagliata ristrutturazione (cosiddetta smilitarizzazione), avvenuta a partire dal 1979 per una decisa azione di presa di coscienza dei controllori del traffico aereo, è ancora vivida: tutt'uno con gli intenti all'epoca perseguiti dal paese nei confronti della realizzazione di un economico, snello ed efficiente strumento operativo. Con la istituzione di una azienda autonoma (AAAVTAG), che nel 1982 è definitivamente subentrata all'amministrazione della Difesa nella gestione delle responsabilità in questa materia, si pose fine alle competenze militari in campo di aviazione civile, arrivando al termine di un lungo processo iniziato con la costituzione della Direzione generale dell'aviazione civile (legge 30 gennaio 1963, n. 141).

«Riformare le riforme» non sempre denuncia un fallimento di quanto si è in precedenza preordinato, specialmente in campo di aviazione civile un settore di attività così rapidamente cangiante e ricco della mutevolezza delle esigenze dell'adeguamento e della compatibilità verso l'esterno nel quale nemmeno i conservatori si possono permettere il lusso di conservare.

Ed è proprio dall'esterno che provengono oggi le più pressanti esigenze di cambiamento, esterno inteso sia come esigenze europee che come necessità delle utenze di primo grado (compagnie aeree) e di secondo, cioè i passeggeri.

Se non ci fosse un processo di integrazione europea anche in questo caso la natura stessa del servizio richiederebbe maggiore armonizzazione, e forse unificazione, delle relative strutture e procedure a livello continentale, per non trasferire all'intero settore del trasporto aereo europeo ed al suo indotto, costi considerevoli dovuti alla bassa efficienza e alla minore produttività che caratterizza l'attuale mosaico delle differenti organizzazioni nazionali a fronte di un modello unificato od unico. L'Europa occidentale si presenta con oltre 40 centri di controllo, con computers di 18 diverse case di produzione, più di 70 tipi differenti, e quindi quasi sempre incompatibili software di gestione e circa 10.000 addetti, assistendo nel 1991 circa 5.000.000 di ore di volo. Le associazioni dei vettori Lata ed AEA hanno lamentato danni e penalizzazioni alle loro attività per oltre 5 milioni di dollari in un solo anno. Gli Stati Uniti, per dare un esempio, con un modello unificato, organizzato nonostante la maggiore area di servizio in solo 20 centri, con 14.000 controllori, nello stesso periodo hanno assistito 9.000.000 ore di volo.

Sotto la spinta delle nuove prospettive europee degli anni '90, la circolazione aerea, e di conseguenza il trasporto aereo, sembrano poter fruire di un nuovo approccio culturale alle problematiche loro connesse.

Le congestioni e gli intasamenti degli spazi aerei degli ultimi anni hanno condotto l'Europa ad affrontare il fenomeno in un'ottica affatto diversa da quella impiegata

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

in passato, onde rendere al trasporto aereo, alla circolazione ed al suo sviluppo, quella dignità e quelle priorità che, a tutti gli effetti, avrebbero già da tempo meritato.

Anche il conto economico si è nel frattempo affinato, con analisi approfondite che hanno mostrato più chiaramente luci cessanti e danni emergenti per un ammontare di molte migliaia di milioni di dollari, mentre più di un'area territoriale del nord Europa ha visto letteralmente cancellate le proprie possibilità di mantenere il livello di attività industriale e commerciale raggiunto, a causa delle difficoltà dell'accesso aeronautico al proprio territorio.

Sotto il profilo finanziario, infatti, ormai non si computano più solamente profitti e perdite degli esercenti le imprese di trasporto aereo, ma entrano prepotentemente nella valutazione anche i valori compromessi dai ritardi dei trasportati, la inaccessibilità o la irregolarità delle operazioni di volo sul territorio di volta in volta interessato e le loro conseguenze sui cicli della vita economica e sociale che, in qualsiasi modo, direttamente o indirettamente, ne risultano turbati.

COSTO DELLE PENALIZZAZIONE ATC

(in milioni di \$ per alcuni Paesi dell'Europa centrale nel 1988)

Più elevato costo produzione ATC	500
Ritardi ATC per le aerolinee	980
Inefficiente struttura aerovie	1.170
Tempo perso dai passeggeri	540
Costi indiretti sull'economia	400
Totale ...	4.190

La nuova prospettiva europea, dunque, ripropone sulla circolazione aerea, sul trasporto aereo e sui settori ad essi collegati, almeno due questioni fondamentali.

L'interconnessione ambientale, derivante da uno spazio aereo ormai in troppe sue parti congestionato ed al di là delle sue naturali capacità contenitive, irradia conseguenze negative su tutta la circolazione

aerea dell'intero continente; ad essa, contemporaneamente, si aggiunge l'ulteriore, sensibile, incremento della domanda di traffico dovuto alla cosiddetta liberalizzazione delle attività di trasporto aereo che si inquadra nel nuovo, più avanzato regime di scambi e di aperture dei mercati continentali.

Su di un ambiente del quale si è già riscontrata la grave insufficienza contenitiva, così, rischiano di abbattersi gli ulteriori carichi derivanti dal sorgere di nuove imprese di trasporto aereo e, forse in misura persino maggiore, quelli dovuti all'incremento naturale della domanda di trasporto originata dall'evoluzione dell'assetto stesso delle società industriali più evolute, quali quelle europee, oggi accresciute nel numero e nelle aspirazioni verso l'espansione delle attività economiche e di relazione da un'inattesa e nuova geografia che tende ad estendersi massicciamente verso oriente.

Di per sè, come s'è detto, la caratteristica dei fenomeni aeronautici civili è da sempre quella della naturale tendenza universale all'uniformità delle tecniche, delle procedure, delle misure e delle implicazioni di capacità qualitativa e quantitativa dei sistemi di navigazione che, proprio per questo, postulano ovunque stretti regimi di standardizzazione e di reciproca compatibilità tra un sistema e l'altro.

Per l'Europa così più strettamente integrata sotto tutti i profili da quello politico a quello economico e geografico, se era già nei fatti una unione funzionale dei sistemi di navigazione aerea, prima ancora degli ulteriori sviluppi di integrazione continentale, grazie a questi ultimi diviene imprescindibile l'adozione di una ulteriore dimensione di cooperazione nel settore, la sola in grado di realizzare, in pratica, una vera e propria unicità sistemistica.

Gli odierni sistemi di navigazione dei vari paesi europei presentano, infatti, al contatto con la domanda di servizio che viene loro posta, quasi tutti delle analoghe discrasie funzionali.

Il totale dei sistemi di controllo (ATC), ciascuno con le proprie caratteristiche di

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

capacità contenitiva del traffico e qualitativa di servizio ammonta a ben 44, e si impernia su altrettanti diversi Centri.

Una delle ragioni per un simile assetto è certamente dovuta alla frammentazione del vecchio continente in un impero rilevante di Stati esercitanti la loro sovranità sugli spazi aerei che li sovrastano. Diversamente da noi, gli Stati Uniti, pur con una estensione di spazi di gran lunga superiore, provvedono a servire un traffico aereo ben cinque volte più numeroso di quello europeo, per mezzo di solo 20 Centri di controllo, che oltretutto tendono a ridursi di numero, operati da 14.000 controllori.

L'esistenza di discrasie funzionali interne e nelle relazioni esterne (tra centro e centro) con le diverse capacità - che nell'unità sistemistica poi conduce l'insieme ad assestarsi sulla capacità «minore» vanificando così gli sforzi ed i costi sopportati da altri - impone articolate e complesse azioni di coordinamento operativo e di assestamento di capacità verso il più alto dei «bassi regimi» per evitare le periodiche reazioni a catena in tutti gli spazi aerei europei, con ritardi significativi delle operazioni, cancellazione di voli e disservizi di varia natura.

Gli sforzi di cooperazione tecnica e gestionale, di conseguenza, non sono mancati, e non sono mancate nemmeno le istituzioni di Organizzazioni continentali (EUROCONTROL, ECAC), o sforzi mirati di Organismi specializzati di istituzioni mondiali come l'ICAO e EANPG, destinati a coordinare l'uniformità e la coerenza degli obiettivi e delle realizzazioni continentali. Nè, infine, è stata assente la consapevolezza dello strettissimo legame che unisce tutti i paesi in questione sotto l'aspetto aeronautico in generale, aspetto che non è confinato ai soli sistemi di navigazione aerea ed alla loro capacità. Ci sono infatti anche i non pochi risvolti relativi alla sicurezza del volo, o di carattere industriale, sociale e commerciale che impongono standardizzazioni e coordinamenti continui. Basta pensare alla certificazione professionale del personale che potrà accedere a posti di lavoro aeronautici in uno Stato diverso da quello

di originaria cittadinanza o da quello in cui ha acquisito i relativi titoli professionali.

Quanto al controllo del traffico aereo (l'ATC), che rappresenta il fulcro dell'uso dell'ambiente di navigazione e delle varie possibilità di impegnarlo con il suo esercizio, poichè esso è di per sè uno strumento di misura che opera con precisi parametri, se sotto questo aspetto possiede una definita «capacità» quantitativa di erogare servizio e di distribuire ad un determinato numero di utenti l'uso di uno spazio di definite dimensioni, sotto il profilo qualitativo delle sue prestazioni postula uniformità di mezzi e di tecnologie, entrambi elementi soggetti a requisiti *standard* di qualità di prestazione, di affidabilità e di reciproca compatibilità.

Molto, infatti, dipende pure dai mezzi impiegati e dalle tecniche che conseguentemente si possono o meno adottare per effettuare una distribuzione più o meno accelerata e in grado di ridurre gli effetti ambientali e connessi con le prestazioni delle macchine o con le situazioni meteorologiche.

PROSPETTO DI ALCUNI EFFETTI ECONOMICI
DOVUTI ALL'ATC IN ROTTA IN ITALIA

Movimenti	1987	1988	1989	1990
Aviaz. commerciale	723.508	811.057	860.962	923.096
di cui sorvoli	313.590	350.450	367.921	401.274
Aviaz. gen.le	174.417	185.470	188.522	196.820
di cui IFR	78.223	84.563	91.066	92.893
Totale	897.925	996.527	1.049.484	1.119.916
Ore volo commerciali	868.209	973.268	1.033.154	1.107.715
Ore volo Ag.	244.183	259.658	263.930	275.548
Totale	1.112.392	1.232.926	1.297.084	1.383.263

Coefficiente per ora volo commerciale 1,2
Coefficiente per ora volo aviazione generale 1,4
Valore economico diretto ora volo commerciale
lire 12.840.000 + % annua INCR.

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Valore economico diretto ora volo AG lire 3.025.000 onnicomprensivo
 Valore economico diretto ora volo per i passeggeri commerciale lire 40.000 + % INCR
 Coefficiente carico medio commerciale passeggeri n. 100

VALORE DELLE ORE SERVITE
(in miliardi di lire)

	1988	1989	1990
Ore commerciali	13.371	15.187	17.423
Ore passeggeri	4.866	5.165	5.538
Ore AG	785,4	798,3	833,5
Tot. arrotondamento	19.000	21.000	25.000

Costo diretto annuale delle penalizzazioni ATC sul traffico nazionale per il valore medio bilanciato di 10.000 ore/volo = lire 197.295.521.200.

Un disegno generale e complessivo che induce a scelte tecnologiche comuni, tempi coordinati, tecniche compatibili, pianificazioni e investimenti interconnessi ad un livello tale che più che di stretta cooperazione si dovrà parlare di quasi-unione funzionale della gestione della navigazione aerea europea. Va da sè che uno scenario di unione tecnica e funzionale dei servizi continentali inteso nella sua intierezza, induca necessità di ristrutturazione e di riforma degli attuali assetti istituzionali nazionali delle varie Amministrazioni di aviazione civile, ponendo gli europei, in grado di esaltare le capacità dello spazio aereo continentale inteso nella sua intierezza, induca necessità di ristrutturazione e di riforma degli attuali assetti istituzionali nazionali delle varie Amministrazioni di aviazione civile, ponendo queste ultime in

grado di rispondere con maggiore prontezza alle nuove esigenze, forse anche dopo averle alleggerite di talune delle incombenze oggi svolte, e attribuendo queste ultime a qualche organismo comune di cooperazione.

Le nuove configurazioni, peraltro, solo in un primo momento potranno essere finalizzate esclusivamente all'uso più razionale dello spazio aereo superiore, giacchè successivamente anche le interconnessioni con le problematiche degli spazi aerei inferiori e delle operatività aeroportuali finiranno per acquisire un respiro complessivo e continentale destinato via via ad estendere una analoga centralizzazione a tutti i rimanenti settori.

Per le ragioni su esposte, e per la riflessione offertaci dall'indagine conoscitiva in materia di sicurezza del volo, svolta dal Parlamento nella X legislatura, e sulla base delle esperienze fin qui acquisite nella nostra realtà, si pone l'esigenza di meglio dotare il Paese di una struttura operante più snella nelle decisioni, più dinamica nell'attività; la trasformazione dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale in società per azioni, denominata Agenzia per l'esercizio dei servizi e dei sistemi di navigazione aerea, è uno dei primi atti che il Parlamento deve compiere verso l'indirizzo della efficacia e della economicità di queste attività.

Il disegno di legge rappresenta quindi questa volontà, disciplina le fasi di successione, dispone le procedure di passaggio per il personale in forza all'attuale azienda all'istituenda Agenzia, delega al Governo la definizione della concessione da rilasciare alla nuova società, prevede le ipotesi di iniziativa societaria tesa a qualificarne i servizi e da favorirne una internazionalizzazione nel sistema europeo.

Per ultimo consente un nuovo ruolo dei dipendenti, che possono accedere all'azionariato, assumendo così un ruolo di responsabilità superiore, così come sino ad oggi si sono evolute le linee di partecipazione dei lavoratori alle attività d'impresa.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

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

1. L'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale (AAA-VTAG), di cui alla legge 23 maggio 1980, n. 242, al decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 1981, n. 145, al decreto del Presidente della Repubblica 27 luglio 1981, n. 484, ed ulteriori provvedimenti applicativi, viene trasformata in Società per azioni con la denominazione di Agenzia per l'esercizio dei servizi e dei sistemi di navigazione aerea (ASSNA), a partire dal centottantesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge. Si applicano alla presente trasformazione l'articolo 14, i commi 2, 3, 4 e 5 dell'articolo 15, nonché l'articolo 19 del decreto-legge 11 luglio 1992, n. 333, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1992, n. 359.

2. L'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale è soppressa dalla stessa data di cui al comma 1.

Art. 2.

(Sede della Spa e concessioni)

1. L'Agenzia per l'esercizio dei servizi e dei sistemi di navigazione aerea (ASSNA), così come trasformata per effetto delle presenti disposizioni in Società per azioni con le modalità di cui al vigente codice civile, ha la sua sede in Roma ed il compito di curare l'erogazione dei servizi di assistenza al volo attraverso apposite concessioni da intestare da parte dello Stato alla costituita società per azioni. La durata minima delle prime concessioni è almeno trentennale.

2. I contenuti e le modalità delle concessioni di cui al comma 1 del presente articolo saranno successivamente definiti con provvedimento del Ministro dei trasporti entro i trenta giorni successivi alla data di pubblicazione della presente legge nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica.

3. Il Ministro dei trasporti eserciterà altresì, d'intesa con i Ministri del bilancio e della programmazione economica e del tesoro, i diritti dell'azionista nei confronti della società derivata dalla presente trasformazione, ferma restando l'attribuzione al Ministero del tesoro delle azioni della nuova società per azioni nelle quote fissate dalla presente legge.

Art. 3.

(Ambito di operatività)

1. L'Agenzia per l'esercizio dei servizi e dei sistemi di navigazione aerea (ASSNA) provvede a fornire i servizi di assistenza al volo in tutti gli spazi aerei di pertinenza italiana fatti salvi gli spazi aerei destinati al traffico operativo di cui al decreto del Presidente della Repubblica 27 luglio 1981, n. 484, all'esercizio dei medesimi servizi di assistenza al volo sugli aeroporti di Roma e di Milano, sui restanti aeroporti civili nazionali interessati da una quota di traffico commerciale non inferiore al 2,5 per cento della circolazione terminale totale, nonchè, a richiesta dei competenti organi, in qualsiasi altra collocazione funzionale mediante atti negoziali stipulati sulla base di appositi contratti di programma e di servizio destinati a regolare il rapporto tra l'Agenzia medesima e lo Stato.

Art. 4.

(Compiti vincolanti per l'ASSNA)

1. All'Agenzia di cui ai precedenti articoli compete in particolare l'organizzazione e l'erogazione dei:

a) servizi del traffico aereo consistenti nel servizio di controllo della circolazione

aerea, nel servizio di informazioni di volo, nel servizio consultivo e di allarme;

b) servizi di meteorologia aeronautica e di meteorologia generale;

c) servizi di informazione aeronautica;

d) servizi fisso e mobile delle telecomunicazioni aeronautiche;

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

Art. 5.

(Finalità ulteriori)

1. L'agenzia ha, infine, il compito di:

a) promuovere ed attuare iniziative di interesse nazionale nei settori sistemistici della navigazione aerea, del controllo della circolazione aerea e della sicurezza delle operazioni di volo;

b) curare 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 (PGT) e del piano generale degli aeroporti (PGA);

c) provvedere 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 essa direttamente impiegato;

d) effettuare i controlli in volo delle procedure operative e le radiomisure degli apparati di radionavigazione nonché la certificazione degli impianti;

e) produrre la cartografia aeronautica e di provvedere alla eventuale costruzione di apparati e di sistemi di assistenza al volo, in proprio o tramite partecipazioni.

Art. 6.

(Rappresentanza e cooperazione internazionale)

1. Nell'ambito delle deleghe eventualmente rilasciate dalle competenti autorità,

l'Agenzia può rappresentare l'Italia presso i vari organismi internazionali del settore e gli organi comunitari, ed intrattenere per conto dello Stato italiano relazioni tecniche e commerciali bilaterali e multilaterali.

Art. 7.

(Attività economiche)

1. L'Agenzia può fornire, sia in Italia che all'estero, i propri servizi a favore o per conto di terzi ed ha inoltre la facoltà di partecipare a società ed enti operanti anche all'estero con il fine di fornire formazione, addestramento e aggiornamento professionale del personale aeronautico, consulenza ed assistenza tecnica, di studio, di progettazione, di costruzione o di gestione di enti dei servizi del traffico aereo, di sistemi ed impianti aeronautici, di telecomunicazioni e di elaborazione automatica dei dati, di enti dei servizi meteorologici, climatologici e di fisica dell'atmosfera.

Art. 8.

(Cooperazione con la Difesa)

1. I servizi e le attività previste dalla presente legge a carico dell'ASSNA potranno riguardare in tutto od in parte, ove ciò sia richiesto dall'Aeronautica militare anche gli spazi aerei di competenza della predetta Forza armata e gli aeroporti militari.

Art. 9.

(Sottoscrizione pubblica di capitali)

1. Anche quando i servizi e le attività per i quali la presente legge riconosce l'esclusiva competenza dell'Agenzia sono esercitati per il tramite di società da essa controllate, il capitale di tali società può essere sottoscritto dallo Stato, da società ed enti pubblici.

Art. 10.

*(Trasferimento dei beni
e dei diritti dell'AAVTAG)*

1. All'Agenzia per l'esercizio dei servizi e dei sistemi di navigazione aerea sono trasferiti e pienamente conferiti tutti i diritti ed i beni mobili ed immobili della soppressa Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale.

2. I beni di qualsiasi natura trasferiti all'Agenzia per l'esercizio dei servizi e dei sistemi di navigazione aerea assumono, a partire dal momento del materiale conferimento, carattere patrimoniale disponibile, sono assoggettati al regime civilistico della proprietà privata e costituiscono l'iniziale capitale della società per azioni.

3. L'Agenzia autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale cessa da ogni attività sei mesi dopo l'entrata in vigore della presente legge.

4. Dalla data di cui al comma 3 le funzioni di carattere pubblico demandate dal vigente ordinamento alla predetta Azienda autonoma, nonchè il suo patrimonio, i diritti e le obbligazioni, i beni, i sistemi, le gestioni e le partecipazioni, sono attribuiti all'Agenzia per l'esercizio dei servizi e dei sistemi di navigazione aerea che le succede in tutti i rapporti attivi e passivi.

Art. 11.

(Transito del personale)

1. Il personale dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale, transita alle dipendenze dell'ASSNA Spa contestualmente alla cessazione delle attività della soppressa Azienda autonoma.

2. A titolo individuale i dipendenti dell'AAVTAG hanno facoltà di rinunciare al transito all'ASSNA, mediante presentazione di una apposita dichiarazione consegnata entro i sessanta giorni successivi alla data di

entrata in vigore della presente legge; in tal caso gli interessati rinunziatari sono posti a disposizione del Dipartimento della funzione pubblica al fine del loro reimpiego tramite copertura di posizioni compatibili presso altre amministrazioni dello Stato, enti pubblici territoriali ed enti pubblici non economici, conservando, *ad personam* qualora più favorevole, il trattamento economico in godimento.

3. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, si determineranno le modalità di cessazione dal servizio del predetto personale, ovvero il suo trasferimento ad altra amministrazione pubblica.

Art. 12.

(Capitale sociale, conferimenti e titoli)

1. Il capitale di iniziale dotazione dell'ASSNA per l'esercizio dei sistemi e dei servizi della navigazione aerea è costituito dai conferimenti relativi ai valori dei beni e dei diritti trasferitigli, ed è individuato e suddiviso in azioni mediante deliberazione dell'assemblea dei soci come previsto dal relativo statuto societario.

2. Il capitale dell'ASSNA può fruire altresì della partecipazione e della sottoscrizione in numerario di enti pubblici o di società, di fondi o di altri intermediari finanziari autorizzati, a norma delle vigenti disposizioni di legge.

3. L'ASSNA è autorizzata ad emettere, secondo le vigenti disposizioni, titoli nominativi o al portatore, titoli ordinari o di risparmio, titoli azionari ed obbligazionari, demandando all'assemblea degli azionisti la fissazione delle modalità del loro collocamento, rendimento, conversione ed estinzione.

Art. 13.

(Accesso al capitale sociale)

1. Gli enti di qualsiasi natura esercitanti il credito, l'assicurazione e l'assistenza non-

chè gli enti morali ed i fondi, ivi inclusi i fondi previdenziali ed assicurativi, sono autorizzati, anche in deroga alle vigenti disposizioni di legge, di regolamenti o di statuti, ad investire le loro disponibilità nei titoli di cui all'articolo 12.

Art. 14.

(Partecipazioni dei dipendenti e del pubblico al capitale sociale)

1. A partire dal terzo esercizio successivo a quello iniziale, una quota delle azioni non inferiore al 10 per cento del totale deve essere destinata all'azionariato diffuso e deve restare comunque sul mercato.

2. La collocazione dei titoli deve avvenire sempre tramite procedure di pubblica evidenza.

3. Una quota del capitale sociale non superiore al 20 per cento del suo complessivo ammontare deve essere destinata a stabilire forme di incentivazione al risparmio e alla partecipazione dei dipendenti dell'Agenzia, anche attraverso l'emissione di obbligazioni convertibili e di azioni di risparmio.

Art. 15.

(Cariche sociali)

1. Il Consiglio di amministrazione dell'ASSNA deve essere composto da un numero di membri non inferiore a cinque e non superiore a nove; l'Assemblea ordinaria determina il numero dei consiglieri entro i limiti suddetti.

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

Art. 16.

(Collegio dei sindaci)

1. L'assemblea elegge il collegio sindacale composto da tre sindaci effettivi e da due

supplenti, i quali durano in carica tre anni e sono rieleggibili una sola volta; tutti sindaci eletti devono essere iscritti nel ruolo dei revisori ufficiali dei conti.

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

3. Per quanto non previsto in materia dalla presente legge dispone lo Statuto dell'Agenzia.

Art. 17.

(Continuità e sicurezza dei servizi)

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

Art. 18.

(Successioni all'AAAVTAG)

1. L'ASSNA subentra nella titolarità del conferimento delle tasse, delle imposte, delle tariffe, dei canoni e dei contributi precedentemente di spettanza dell'AAAVTAG.

Art. 19.

(Liquidazione del personale all'AAAVTAG)

1. Il personale trasferito dall'AAAVTAG all'ASSNA ha diritto alla liquidazione immediata dell'indennità di buonuscita spettantegli e già maturata a carico dell'ENPAS, e tale indennità di buona uscita dovrà essergli corrisposta in quattro quote semestrali costanti, senza applicazione degli interessi e della rivalutazione monetaria, a partire dal terzo mese successivo alla data di trasferimento; dalla medesima data sono applicate le norme relative al trattamento di fine rapporto.

Art. 20.

(Fondo di incentivazione al risparmio ed alla partecipazione dei dipendenti ASSNA)

1. Una quota dell'indennità di buonuscita individuale, pari al 20 per cento del complessivo ammontare finale, è obbligatoriamente vincolata alla costituzione di un fondo di incentivazione al risparmio ed alla partecipazione dei dipendenti al capitale dell'ASSNA e viene direttamente versata dall'ENPAS al fondo stesso, salvo manifestazione di volontà contraria alla partecipazione al predetto fondo espressa dal personale interessato entro i trenta giorni seguenti la costituzione dello stesso.

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

3. La partecipazione del fondo di cui al comma 1 al capitale dell'ASSNA, con le modalità previste dell'articolo 14 non potrà eccedere il 20 per cento del capitale sociale complessivo della società.

4. Con il decreto ministeriale di cui al comma 2 saranno previste le agevolazioni particolari dirette a favorire la partecipazione dei dipendenti, ivi compresi la cessione gratuita di una azione di risparmio per ogni azione ordinaria emessa, o di risparmio acquistata, uno sconto fino al 20 per cento del prezzo di vendita delle azioni o delle obbligazioni della società, un trattamento preferenziale all'atto del collocamento dei titoli nei termini del loro prezzo di acquisto e delle procedure per un eventuale riparto del capitale.

5. Ai fini dell'imposta personale sul reddito delle persone fisiche, i redditi ed i guadagni in conto capitale realizzati dai dipendenti nella loro qualità di possessori di parte del capitale societario attraverso le

quote del fondo fruiscono dell'esenzione totale, sia fiscale che contributiva.

Art. 21.

*(Disposizioni previdenziali
a favore del personale transitato)*

1. Il personale transitato all'ASSNA viene iscritto all'assicurazione generale per l'invalidità, la vecchiaia e i superstiti presso l'INPS entro centoventi giorni dalla data del trasferimento, sulla base di tutti i periodi di precedente contribuzione individualmente posseduti; il Ministro del tesoro provvederà al versamento delle relative riserve matematiche all'istituto assicuratore.

2. Per la ricongiunzione dei periodi di servizio del predetto personale si applicano le disposizioni di cui alla legge 7 febbraio 1979, n. 29.

3. A partire dal terzo mese successivo alla data del suo trasferimento, il personale transitato ha facoltà di esercitare, tramite domanda irrevocabile entro trenta giorni da tale data e con effetto sino alla data della domanda stessa, il diritto alla conservazione del trattamento pensionistico previsto dalle norme del testo unico delle norme sul trattamento di quiescenza dei dipendenti civili e militari dello Stato, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 29 dicembre 1973, n. 1092, e successive modificazioni ed integrazioni, calcolato sulla base delle previsioni particolari di cui alla legge 7 agosto 1990, n. 248.

Art. 22.

(Disposizioni transitorie e finali)

1. Fino alla data di entrata in vigore dei nuovi contratti collettivi od individuali di lavoro, stipulati secondo le norme di diritto civile e di emanazione del nuovo regolamento interno della Società, continuano ad applicarsi al personale le precedenti disposizioni contrattuali e regolamentari.

2. Con decreto del Ministro dei trasporti, da emanarsi entro sessanta giorni dalla istituzione dell'ASSNA, saranno disciplinate le modalità di costituzione e di funzionamento dell'Albo professionale degli addetti al servizio di controllo del traffico aereo in conformità, nei limiti prefissati dalle leggi vigenti, alle normative internazionali in materia di conoscenze e di requisiti tecnici, professionali, attitudinali e psicofisici.

3. Non potranno essere rilasciate abilitazioni se non previa iscrizione all'Albo predetto.

4. In fase di prima applicazione sono iscritti all'Albo tutti i dipendenti dei ruoli con profilo professionale di controllore del traffico aereo in attività di servizio presso la soppressa Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale alla data di cessazione delle sue attività.

5. All'ASSNA è demandata la fissazione, sulla base delle norme, dei distinti requisiti, professionali e psicofisici eventualmente necessari per altre categorie professionali indispensabili alla sicurezza dell'esercizio, nonchè la loro certificazione ed aggiornamento.