

CAMERA DEI DEPUTATI N. 6154

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

SANTINO ADAMO LODDO, LUSETTI, MINNITI, BRUNO, BURTONE, de GHI-SLANZONI CARDOLI, CASTAGNETTI, BOATO, GIORDANO, TRANTINO, ARMANDO COSSUTTA, GERARDO BIANCO, ACQUARONE, CRISTALDI, EMERENZIO BARBIERI, MICHELI, INTINI, PASETTO, ROTONDI, GIULIO CONTI, COLLÈ, ROMELE, ZANELLA, MARRAS, GRILLINI, ROSATO, MORONI, BOCCIA, BUEMI, LADU, MELANDRI, MAZZUCA, TITTI DE SIMONE, MEREU, COSSA, DETOMAS, CABRAS, CUCCU, SINISI, ARNOLDI, CARBONI, FINOCCHIARO, SORO, TANONI, BONITO, ABBONDANZIERI, ALBERTINI, GIOACCHINO ALFANO, ANNUNZIATA, BAIAMONTE, ENZO BIANCO, BIONDI, BRUGGER, BULGARELLI, CALDAROLA, CAMO, CARBONELLA, CARUSO, CASERO, CAZZARO, CENNAMO, CENTO, CEREMIGNA, CIMA, COLUCCINI, MAURA COSSUTTA, DELBONO, DI GIOIA, DUILIO, FALANGA, FALLICA, FANFANI, FIORI, FIORONI, FRANCESCHINI, FRIGATO, GALANTE, GAMBA, GARAGNANI, GIACHETTI, GIACOMELLI, GRANDI, GRIGNAFFINI, GRIMALDI, GROTTO, INNOCENTI, JACINI, LANDI di CHIAVENNA, LAVAGNINI, LECCISI, LETTIERI, LUPI, MACCANICO, MACERATINI, MANCINI, FILIPPO MANCUSO, MANTINI, MARCORÀ, PAOLA MARIANI, MARINO, MARTELLA, MARTINELLI, MASSIDDA, MAURANDI, MEDURI, MERLO, META, MILANATO, MILANESE, MILIOTO, MONTECCHI, MORGANDO, MOSELLA, MOTTA, NANNICINI, NIEDDU, NIGRA, NICODEMO OLIVERIO, OTTONE, PALMIERI, PANIZ, PAPPATERRA, PARISI, PAROLO, PERLINI, PERROTTA, PETTINARI, PISICCHIO, PREDÀ, QUARTIANI, RAMPONI, REALACCI, RIA, RICCIUTI, ROCCHI, RODEGHIERO, ROSITANI, ROTUNDO, RUGGERI, RUSCONI, RUZZANTE, SCHE-RINI, SCHIMDT, SCIACCA, SODA, STERPA, STRAMACCIONI, STRANO, STUCCHI, TAMBURRO, TANZILLI, TEDESCHI, TOLOTTI, VALPIANA, VERRÒ, VIGNI, GIOVANNI BIANCHI

Istituzione, presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, dell'Ufficio per contrastare l'uso di ricambi aeronautici non approvati

Presentata il 27 ottobre 2005

ONOREVOLI COLLEGHI! — La liberalizzazione del trasporto aereo, dettata da nuove esigenze tecnologiche e di carattere economico, ha rappresentato uno degli elementi più significativi dei cambiamenti

epocali intervenuti tra il XX e il XXI secolo. Tale evento, accanto agli aspetti positivi individuabili nell'allargamento della base di coloro che possono usufruire del trasporto aereo e nella trasformazione

del volo in fenomeno di massa, ha determinato l'espandersi esponenziale dell'offerta di servizi con l'ingresso di nuovi vettori che, per conquistare maggiori quote di mercato con tariffe sempre più basse, sono stati indotti a limitare i costi soprattutto nel settore manutentivo e dei ricambi degli aeromobili, con conseguente, gravissima, ricaduta negativa per la sicurezza del volo.

I recenti drammatici e catastrofici sinistri aerei, verificatisi in varie parti del mondo e soprattutto nel nostro Paese, hanno evidenziato, inequivocabilmente, come l'aspetto manutentivo dei ricambi degli aeromobili costituisca l'elemento centrale del sistema di sicurezza del trasporto aereo.

Ciò trova conferma nelle scelte fatte in materia dal Paese trainante del sistema aereo a livello mondiale, vale a dire gli Stati Uniti d'America, che proprio all'esito di un'indagine penale affrontata per la prima volta in Europa dalla magistratura italiana, ha istituito nell'anno 2005 all'interno dell'*Authority* di settore (*Federal Aviation Administration* — FAA) il *Suspected Unapproved Parts Program Office*.

Nell'ordinamento italiano manca un riferimento operativo simile a quello istituito, nel settore dei ricambi aeronautici

non approvati, dagli Stati Uniti d'America e deve convenirsi come si imponga anche nel nostro Paese l'istituzione di un organo altamente specializzato in materia di ricambi aeronautici non approvati, che costituisce un valido presidio per la sicurezza del volo.

La sicurezza del trasporto aereo rappresenta infatti un bene-valore, espressione di salvaguardia di diritti assoluti e irrinunciabili: il diritto all'incolumità e alla salute non solo sul piano individuale ma, anche, su quello pubblico, trattandosi di eventi disastrosi.

La proposta di legge che si presenta, e che prevede l'istituzione di un apposito Ufficio per contrastare l'uso di ricambi aeronautici non approvati, si pone come una risposta efficiente, ed entro parametri economici assolutamente modesti e contenuti, al bisogno di sicurezza che gli ultimi disastrosi eventi hanno posto all'attenzione della comunità.

L'Ufficio è una struttura snella, costituita da undici membri (esclusi quelli di provenienza ministeriale) altamente specializzati nel settore, che, per esigenze di snellezza e di efficienza, risponde in via diretta esclusivamente al massimo organo dell'Esecutivo e al Parlamento.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Istituzione dell'Ufficio per contrastare l'uso di ricambi aeronautici non approvati).

1. Presso la Presidenza del Consiglio dei ministri è istituito l'Ufficio per contrastare l'uso di ricambi aeronautici non approvati, di seguito denominato « Ufficio ».

2. Ai fini della presente legge, per « ricambi aeronautici non approvati » si intendono:

a) i ricambi aeronautici non conformi al tipo di prodotto aeronautico certificato dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) *Form One* o non accompagnati dal certificato di conformità *Form One* o da un documento equivalente o di un'altra autorità riconosciuta dall'EASA;

b) i ricambi aeronautici accompagnati dal certificato di conformità *Form One* o da un documento equivalente di un'altra autorità riconosciuta dall'EASA alterati o contraffatti;

c) i ricambi aeronautici accompagnati da un certificato di conformità diverso da quelli di cui alla lettera *b)* alterato o contraffatto;

d) i ricambi aeronautici sottoposti a manutenzione o conservati in modo difforme da quanto indicato dal costruttore o dalle norme vigenti in materia.

3. L'Ufficio esercita i compiti ad esso attribuiti ai sensi dell'articolo 2 in piena autonomia, sotto l'esclusiva vigilanza del Presidente del Consiglio dei ministri che, entro il 31 marzo di ogni anno, trasmette al Parlamento il rapporto informativo sull'attività svolta dall'Ufficio, relativamente

al periodo 1° gennaio-31 dicembre dell'anno precedente.

ART. 2.

(Compiti e finalità).

1. L'Ufficio, al fine di garantire la sicurezza del trasporto aereo civile, opera nel settore manutentivo e di commercializzazione dei ricambi aeronautici non approvati, effettuando ispezioni tecnico-amministrative presso le compagnie e gli esercenti aeronautici, presso i mediatori, nonché presso i fornitori di ricambi aeronautici, le officine e i magazzini addetti alla manutenzione.

2. In materia di manutenzione degli aeromobili e di uso di ricambi aeronautici non approvati, l'Ufficio provvede in particolare a:

a) proporre, a conclusione delle ispezioni effettuate presso i soggetti di cui al comma 1, alle autorità aeronautiche competenti l'emanazione di provvedimenti diretti a salvaguardare e a migliorare la sicurezza del volo;

b) proporre all'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), previo assenso del competente organo di vigilanza, provvedimenti sanzionatori nei confronti degli operatori e degli esercenti aeronautici;

c) collaborare, se richiesto, con l'autorità giudiziaria nello svolgimento di inchieste su disastri aerei collegati all'uso di ricambi aeronautici non approvati;

d) sottoporre al Presidente del Consiglio dei ministri i risultati e i dati rilevati emersi a conclusione delle sue ispezioni;

e) assicurare i rapporti con enti, istituzioni e operatori aeronautici italiani ed esteri;

f) collaborare, se richiesto, con enti e autorità esteri;

g) sviluppare attività di studio e di ricerca finalizzate ad approfondire il rapporto tra l'uso di ricambi aeronautici non approvati e la sicurezza del volo;

h) proporre all'ENAC l'adozione di regolamenti e di norme tecniche in materia di ricambi aeronautici non approvati e di manutenzione delle parti di ricambio.

3. Per l'espletamento dei compiti di cui al comma 2, il personale tecnico-amministrativo dell'Ufficio ha libertà di accesso alle sedi, agli uffici e ai magazzini presso i quali sono tenuti i ricambi aeronautici e la relativa documentazione.

4. Qualora vi siano fondati elementi per ritenere che il ricambio aeronautico non approvato si trovi presso un domicilio privato e sia comunque riconducibile a fattispecie di reato, il personale tecnico-amministrativo dell'Ufficio può accedere a tale domicilio, previa autorizzazione rilasciata dal procuratore della Repubblica territorialmente competente.

ART. 3.

(Composizione dell'Ufficio).

1. L'Ufficio è composto da:

a) un responsabile-coordinatore, reclutato tra i magistrati ordinari in servizio aventi un'anzianità di ruolo non inferiore a dieci anni, con esperienza professionale e con pubblicazioni in materia di ricambi aeronautici;

b) due avvocati con esperienza professionale e con pubblicazioni in materia aeronautica;

c) due comandanti di aeromobili con almeno dieci anni di servizio nell'aviazione commerciale e nel trasporto pubblico di passeggeri e con esperienza professionale in materia di ricambi aeronautici;

d) due laureati in ingegneria ad indirizzo meccanico con esperienza professionale in materia di ricambi aeronautici;

e) quattro membri con esperienza nel settore logistico-manutentivo;

f) tre dipendenti del ruolo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o

di un altro Ministero competente in materia, appartenenti all'area funzionale B, posizione economica B3;

g) un membro appartenente all'area funzionale A.

2. I membri dell'Ufficio, con esclusione del personale ministeriale, restano in carica per un quinquennio prorogabile solo per una volta.

3. Al magistrato responsabile-coordinatore dell'Ufficio compete il trattamento economico previsto per il presidente dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, di cui al decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66; agli avvocati, ai comandanti e agli ingegneri competono gli emolumenti previsti per i dirigenti della medesima Agenzia nazionale per la sicurezza del volo; al personale del settore logistico-manutentivo e al personale ministeriale compete il trattamento economico previsto per gli appartenenti all'area funzionale B, posizione economica B3, dal relativo contratto collettivo nazionale di lavoro; al membro appartenente all'area funzionale A compete il trattamento economico previsto per il corrispondente livello.

4. Il magistrato responsabile-coordinatore dell'Ufficio e il personale proveniente dai Ministeri sono collocati fuori ruolo nell'amministrazione di provenienza e conservano il diritto, alla scadenza del quinquennio di cui al comma 2, ad essere ricollocati, anche in soprannumero, nel posto di provenienza.

5. Il servizio prestato dal magistrato responsabile-coordinatore presso l'Ufficio è equiparato, ai fini di eventuali trasferimenti successivi al ricollocamento nel ruolo della magistratura, al servizio svolto in precedenza, anche nell'ipotesi di servizio reso o da rendere presso una sede dichiarata disagiata.

6. I componenti dell'Ufficio sono nominati, ad esclusione del personale del settore logistico-manutentivo, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri entro un mese dalla data di entrata in vigore della presente legge.

7. Il magistrato responsabile-coordinatore dell'Ufficio, sentiti i comandanti degli

aeromobili e gli ingegneri di cui al comma 1, lettere *c*) e *d*), provvede alla nomina dei membri del settore logistico-manutentivo entro quindici giorni dalla costituzione dell'Ufficio stesso.

ART. 4.

(Stato giuridico dei membri dell'Ufficio).

1. I membri dell'Ufficio, con esclusione del personale ministeriale, possono essere revocati prima della scadenza del quinquennio di cui all'articolo 3, comma 2, dal Presidente del Consiglio dei ministri solo per gravi inadempienze e con provvedimento motivato.

2. I membri dell'Ufficio, a pena di decadenza, non possono prestare, nel corso del relativo incarico, attività professionale di qualsiasi tipo nell'interesse di compagnie e di esercenti imprese aeronautiche nonché di mediatori operanti nel settore del trasporto aereo civile.

3. Per quanto non previsto dalla presente legge, ai membri dell'Ufficio si applicano le norme del testo unico delle disposizioni concernenti lo statuto degli impiegati civili dello Stato, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3, e successive modificazioni.

ART. 5.

(Divieto di divulgazione).

1. La documentazione acquisita e le relazioni predisposte a conclusione delle ispezioni effettuate ai sensi dell'articolo 2 della presente legge sono escluse dal diritto di accesso ai sensi dell'articolo 24 della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni, e possono essere divulgate solo previa autorizzazione del Presidente del Consiglio dei ministri.

ART. 6.

(Entrata in vigore).

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

€ 0,30



14PDL0078300