

## RELAZIONE

La presente relazione illustrativa dà conto, sinteticamente e procedendo secondo l'ordine numerico degli articoli, delle **modifiche** apportate, in seguito all'emissione dei **pareri** delle competenti **Commissioni parlamentari** e della **Conferenza Stato-Regioni**, nonché in base ad altre esigenze nel frattempo emerse grazie anche alle varie audizioni degli operatori del settore tenutesi, al testo originario di decreto legislativo attuativo delle previsioni di delega contenute nella l. 265/04 e recante la revisione della parte aeronautica del codice della navigazione, approvato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri nella seduta del 14 gennaio u.s.

A tal riguardo, si rammenta che l'iter fissato dalla legge di delega prevede un **ulteriore passaggio parlamentare** (prima dell'approvazione in via definitiva dal Consiglio dei Ministri) e che il termine ultimo per l'esercizio governativo della delega è estremamente ravvicinato, essendo fissato al **10 maggio 2005**.

- **Art. 687**, primo e secondo comma: adeguati – in particolare, riunite le disposizioni in un unico comma (nuovo primo comma), è stato inserito il riferimento alla materia dell’“aviazione civile” anziché a quella della “navigazione aerea”. Il ruolo di indirizzo (e di vigilanza) del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti è stato fatto salvo lasciando inalterato l'impianto normativo vigente ed in ogni caso richiamando l'art. 1, comma 1, d.l. 237/04 convertito in l. 265/04. Si è, inoltre, specificato che le funzioni di E.N.A.C si esplicano attraverso le proprie strutture centrali e periferiche. Non si è, invece, potuto procedere all'individuazione dell'assetto organizzativo dell'ENAC in quanto materia evidentemente rientrante nell'autonomia statutaria ed organizzativa dell'Ente stesso. Restano salve le competenze specifiche e le potestà organizzative degli altri enti aeronautici (es. ANSV – AeC.I.) (*Camera-condizioni punti 1, 2 e 12*).

- **Art. 690**: non adeguato – si è verificato, sentito l'ENAC, che il testo prodotto non crea squilibri di trattamento per l'utilizzazione di eliporti ed elisuperfici da parte degli elicotteri, i quali godono comunque di una disciplina autonoma anche a livello internazionale. Del resto le previsioni del terzo comma rendono obbligatoria la valutazione di impatto sul sistema nazionale nell'opera di recepimento degli annessi tecnici ICAO, con esplicito richiamo dei criteri direttivi di cui al D.P.R. n. 461/85 (*Senato – punto a*). Il testo, conforme a quello già vigente grazie all'art. 26 della l. 166/02, prevedendo che al recepimento degli annessi ICAO “si provvede in via amministrativa”, “anche (e quindi non solo) mediante regolamenti tecnici dell'ENAC”, non comporta particolari problemi nemmeno con riguardo ai servizi antincendio (Ministero dell'interno – VV.FF.), atteso che resta inalterato l'impianto della l. 930/80, e quindi anche le competenze di disciplina operativa che ne derivano in capo all'Amministrazione statale, mentre risulta opportuno che l'individuazione

della categoria degli aeroporti, ai fini dell'esplicazione dei servizi in questione, venga regolamentata dall'ENAC, ovviamente sentito il Ministero stesso.

- **Art. 691:** non adeguato – tra i servizi della navigazione aerea, individuati nel testo conformemente alla normativa comunitaria, non può rientrare la redazione delle “carte ostacoli”, peraltro espressamente regolamentata dall'Annesso 4 ICAO (*Camera – condizioni punto 4*);

- **Art. 691-bis:** adeguato - è stato riformulato il primo comma ed eliminato, anche al terzo comma, il riferimento agli “altri fornitori” dei servizi della navigazione aerea, fatta salva, in ogni caso, l'attuazione delle previsioni della normativa comunitaria. Conseguentemente sono stati modificati, per coordinamento, anche gli artt. 705 e 718 nella parte in cui si faceva riferimento ad “altri fornitori” (*Senato punto b*).

- **Art. 693:** adeguato – in fine, dopo il terzo comma, è stato inserito un comma con la previsione del diritto di prelazione delle regioni e delle province autonome per l'acquisizione di beni del demanio aeronautico civile statale, , in caso di loro alienazione o dismissione da parte dello Stato. Tale diritto di preferenza non può trovare applicazione, però, per gli aerodromi militari, tenendo anche presente che una analoga forma di prelazione prevista dall'art. 44 della l. 448/98 è stata abolita dalle norme di legge successive (*Conferenza Stato-regioni*).

- **Art. 696:** non adeguato – le competenze delle regioni, anche per quanto riguarda le procedure tecnico-amministrative finalizzate all'espropriazione per gli aeroporti e le opere di spettanza, sono salvaguardate, tenendo conto, in ogni caso, della norma di chiusura contenuta nell'art. 3, comma 7, del decreto legislativo (*Conferenza Stato-regioni, ultimo punto*).

- **Art. 698; art. 3 comma 2 del decreto legislativo:** parzialmente adeguato - nel primo comma, nel cui ambito è stata prevista l'individuazione oltre che degli aeroporti anche dei sistemi aeroportuali di rilevanza nazionale, sono stati meglio specificati i criteri per tale individuazione, ovvero “le dimensioni del traffico, l'ubicazione territoriale e il ruolo strategico”. L'inserimento nel codice della navigazione di un criterio relativo al numero dei passeggeri non sembra, invece, opportuno, trattandosi di dimensioni quantitative di riferimento destinate ovviamente a modificarsi nel corso del tempo. Per quanto concerne la previsione di un termine per l'individuazione degli aeroporti e dei sistemi aeroportuali di rilevanza nazionale, esso è stato inserito nella norma transitoria di cui all'art. 3, comma 2, del decreto legislativo (*Camera – punto 3 condizioni*).

E' stato, inoltre, aggiunto un secondo comma con il quale è stata prevista l'istituzione, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di un comitato di

coordinamento delle politiche di sviluppo degli aeroporti di rilevanza regionale, dando così seguito, in una sede apparsa più opportuna rispetto a quella indicata dalla Conferenza Stato Regioni (art. 687), alla condizione opposta dalla Conferenza stessa; dal testo dell'emendamento proposto è stato però eliminato l'inciso "*con particolare riferimento agli aeroporti minori e alle aviosuperfici*" in quanto ultroneo, visto anche che gli aeroporti minori non sono esattamente definibili e che le aviosuperfici sono aree diverse dagli aeroporti e quindi non rientrano direttamente tra le materie di legislazione concorrente (fatte salve le competenze regionali in ordine al governo del territorio) (*Conferenza Stato-regioni, primo punto*).

- **Art. 701:** modificato – facendo proprio quanto emerso anche in sede di riunione tecnico-preparatoria della Conferenza Stato-regioni, sono state aggiunte, per evidenti fini di tutela e visto il diffondersi delle aviosuperfici sul territorio nazionale (oltre 400), aree oggetto peraltro di specifica disciplina di liberalizzazione, le parole "ferme restando le competenze di Enac in materia di sicurezza".

- **Art. 702**, primo comma: adeguato – non vi è, invece, bisogno di attribuire espressamente, per di più nel codice della navigazione, il potere/dovere di collaudo in capo all'ENAC (*Camera – punto 5 condizioni, punto b osservazioni*). La disposizione non sembra, inoltre, poter creare direttamente problemi all'espletamento dei servizi antincendio (Ministero interno-VV.FF.), nel senso che appare giustificabile l'approvazione dei progetti di realizzazione di opere destinate a siffatti servizi in ambito aeroportuale da parte dell'ENAC, almeno ai fini della verifica del rispetto delle norme di sicurezza.

- **Art. 703:** adeguato – Nel primo comma, è stata inserita la previsione della possibilità di rimborso da parte del concessionario subentrante (non da parte del soggetto pubblico concedente per evitare conseguenze di ordine finanziario sulla finanza pubblica) del valore contabile residuo non ammortizzato. E' stata inserita come secondo comma la già prevista facoltà dell'Enac di ordinare la demolizione delle opere non amovibili costruite sull'area demaniale, d'intesa con le autorità competenti (*Camera – punto 6 condizioni, Senato – punto c*).

- **Art. 704; art. 3, comma 2, del decreto legislativo** : adeguati – si è innanzitutto precisato, all'art. 3 comma 2 del decreto legislativo (norma transitoria), che, indipendentemente dall'individuazione degli aeroporti di rilevanza nazionale, le disposizioni dell'art. 704, primo e secondo comma, non si applicano alle concessioni di gestione aeroportuale già rilasciate nonché ai provvedimenti di rilascio originati da istanze presentate ai sensi del decreto ministeriale 12 novembre 1997 n. 521, antecedentemente alla data di entrata in vigore del decreto legislativo. E' stato stabilito in un anno dall'entrata in vigore del decreto legislativo il termine entro il quale le suddette procedure pendenti dovranno comunque concludersi (*Camera – punto 7 condizioni, Senato - punto c*).

Nel secondo comma, in fine, è stato inserito il riferimento al rispetto dei termini procedurali da fissarsi a cura dell'ENAC, anche ai sensi della l. 241/90. (*Camera – punto 8 condizioni*).

È stato inserito un nuovo terzo comma per la previsione della partecipazione alle gare anche di imprese straniere non comunitarie, a condizione che lo Stato in cui esse sono stabilite ammetta imprese italiane a condizioni di reciprocità. La limitazione della partecipazione solo a soggetti già titolari di certificazione non è attuabile perché comporterebbe un'illegittima limitazione dei soggetti potenzialmente concorrenti (solo gli attuali gestori). (*Camera – punto 8 condizioni*)

Per quanto riguarda la certificazione per il gestore, essa non risulta diversa da quella introdotta dal regolamento ENAC in sede di recepimento della normativa tecnica internazionale ICAO, ma poiché trattasi di certificazione che riguarda ad uno il gestore e l'aeroporto non può essere considerata un requisito preliminare all'affidamento successivamente all'espletamento della gara; pertanto non se ne fa più cenno (*Camera – punto 8 condizioni*).

Infine, al quarto comma dell'articolo (ex terzo comma) è stato inserito l'inciso "sentita la regione o provincia autonoma nel cui territorio ricade l'aeroporto oggetto di concessione", che introduce un evidente momento partecipativo regionale anche per le concessioni degli aeroporti di rilevanza nazionale (*Conferenza Stato-regioni*).

- **Art. 705:** in ossequio alle istanze degli operatori è stata introdotta la definizione di gestore aeroportuale, in quanto a differenza delle altre **definizioni** richieste, come ad esempio aerodromo, aeroporto e sistema aeroportuale, è possibile in questo caso, prendendo spunto dall'art. 2 del decreto legislativo n. 18/99, fare riferimento ad un dato qualificatorio univoco e non contraddittorio, ricavabile dal sistema normativo nazionale ed internazionale (*Camera osservazioni – punto c; Senato, punto c*).

Per coordinamento del testo è stata modificata la lettera b).

Alla lettera e), al fine di garantire un adeguato livello di sicurezza ed operatività dei mezzi impegnati nelle aree aeroportuali, è stato introdotto un potere di verifica del gestore aeroportuale, titolare ai sensi dell'art. 718 del potere di coordinamento tecnico-operativo degli altri soggetti privati operanti in aeroporto, in ordine al rispetto delle prescrizioni del regolamento di scalo, con la possibilità di adottare le misure sanzionatorie previste negli atti convenzionali o nel regolamento di scalo stesso.

Alla lettera f) si è proceduto a chiarire e limitare l'ambito della responsabilità del gestore aeroportuale, in merito alla rilevazione della presenza di ostacoli o di altre condizioni di rischio per la navigazione, che è stata riferita alle direzioni di atterraggio e decollo, in quanto elemento tecnicamente più corretto rispetto al concetto di sedime, e facendo comunque riferimento ad un momento regolatorio specifico dell'ENAC. È stato escluso il riferimento agli impianti di assistenza visiva luminosa (AVL) in quanto formulazione generica di troppo ampia portata (può comprendere anche la segnalazione degli ostacoli). Infatti, ogni pista può essere impiegata in sicurezza solo se le superfici di rispetto ad essa associate sono libere da ostacoli; pertanto devono

essere prese in considerazione anche le aree esterne al sedime. In considerazione della notevole estensione di tali superfici è ragionevole limitare la responsabilità del gestore alle aree limitrofe nelle direttrici di atterraggio e decollo da definirsi a cura dei regolamenti tecnici (*Camera – punto 9 condizioni, Senato punto c*).

E' stata, infine, aggiunta, tra i compiti del gestore, la lettera h), in ordine all'espletamento, da parte del gestore aeroportuale, dei controlli di sicurezza su passeggeri, bagagli e merci, ai sensi delle disposizioni normative e amministrative vigenti (a partire dalla l. 217/92 e dal regolamento ministeriale n. 85/99).

- **Art. 707:** primo comma, non adeguato – la formulazione dell'ultimo periodo risulta soddisfacente; quella richiesta (dalla Conferenza Stato Regioni), volta a sostituire l'ultimo periodo con la frase “le prescrizioni dell'Enac hanno efficacia diretta e prevalente rispetto alle previsioni contenute negli strumenti di pianificazione degli enti locali” sembra non tutelare le competenze degli enti locali stessi (*Conferenza Stato- Regioni*). Si consideri che la legge delega non ha previsto il parere della Conferenza Unificata Stato, Regioni ed Enti locali.

Penultimo comma non adeguato - in quanto è vero che trattasi di misura di sicurezza ulteriore (peraltro derivante dal previgente regime nazionale di cui alla l. 58/63) rispetto a quelle strettamente derivanti dall'applicazione delle previsioni tecniche ICAO (Annesso 14), ma, conformemente a dati statistici coordinati a livello internazionale e nazionale, ha la funzione non secondaria di preservare il territorio dall'incidente aeronautico, e non tanto quindi, o quanto meno non solo, quella di garantire la sicurezza del volo. Recenti incidenti avvenuti sul territorio nazionale, anche di drammatica portata, depongono nel suddetto senso. (*Camera – punto 10 condizioni*).

Con la modifica apportata al quarto comma si è voluto intendere che appare preferibile, nei limiti del possibile, la comunicazione nei confronti dei singoli soggetti interessati.

- **Art. 712:** adeguato – è stato inserito un ulteriore comma per imporre l'obbligo del monitoraggio dell'efficienza dei segnali, collocati anche al di fuori delle zone di cui all'art. 707, e la relativa manutenzione in capo al gestore aeroportuale, dopo che l'onere dell'apposizione è stato invece accollato al proprietario. (*Senato – punto c, Camera osservazioni – punto d*).

- **Art. 716:** adeguato – in tema di inquinamento acustico (*Conferenza Stato-Regioni*).

- **Art. 718:** parzialmente adeguato – al primo comma è stato precisato che l'ENAC svolge le funzioni di polizia “anche mediante le proprie articolazioni periferiche”.

Non sembra, invece, opportuno elencare tutte le singole funzioni di polizia, peraltro rinvenibili nel complesso del codice (*Camera - punto 13 condizioni*).

Inoltre, al secondo comma, per una corretta individuazione dei soggetti sottoposti alla vigilanza dell'ENAC (evitando che tale "vigilanza autoritativa" riguardi anche altri enti di Stato), è stata sostituita la parola "Coloro" con le parole "I soggetti privati", rimanendo salvaguardati, comunque, i poteri di coordinamento tecnico-operativo del gestore aeroportuale.

- **all'articolo 3 del decreto legislativo, dopo il comma sette**, in attuazione della pronuncia della Corte di Giustizia delle Comunità europee del 9 dicembre 2004, che ha stabilito l'incompatibilità con la normativa comunitaria dell'art. 14 del decreto legislativo 13 gennaio 1999 n. 18, in materia di trasferimento di attività concernenti i servizi di assistenza a terra, è stato inserito un nuovo comma. Il comma prevede forme di tutela per i lavoratori dei servizi di assistenza a terra in caso di trasferimento dell'attività, stabilendo che l'Enac assicuri l'applicazione delle misure di protezione sociale previste dalla normativa vigente, privilegiando il reimpiego del personale in attività analoghe (*Camera osservazioni - punto o*).

- **Art. 733:** modificato – alla lettera b) tra il personale non di volo è stato inserito il personale addetto ai servizi di assistenza a terra, in quanto degno di considerazione autonoma anche a livello di certificazione.

- **Art. 734:** modificato – è stato aggiunto un secondo comma per la previsione della disciplina da parte di ENAC della certificazione medica del personale di volo e non di volo, in quanto è risultato opportuno prevedere che l'ENAC possa regolamentare attraverso l'emanazione di regolamenti propri, d'intesa ovviamente con i Ministeri della Difesa e della Salute, tale materia, in attuazione della normativa europea ed italiana del settore.

- **Art. 744:** adeguato - al fine di evitare contraddizioni è stato inserito all'art. 5 del decreto legislativo il comma 1-bis per la soppressione dall'articolo 744 primo comma delle parole "alla posta" (*Conferenza Stato - Regioni*).

Il quarto comma dell'articolo 744 è stato riformulato (articolo 5, comma 2, del decreto legislativo), riducendo evidentemente l'ampiezza dei margini di equiparazione automatica agli aeromobili di Stato, con l'eliminazione delle parole "nell'interesse dello Stato o" e "e degli altri servizi di pubblico interesse di competenza statale".

Alla luce di tali riduzioni dell'ambito di applicazione, e comunque a tutela delle possibili applicazioni a salvaguardia della sicurezza nazionale, non risulta necessaria, invece, la precisazione che l'equiparazione, anche provvedimentale (**art. 746**) debba non riguardare le attività commerciali (*Camera osservazioni - punto e; Senato-Comm. bilancio*).

La previsione esplicita dell'esenzione per i voli di Stato o eseguiti nell'interesse dello Stato dal pagamento di tasse o diritti di qualsiasi specie non risulta possibile, in quanto può comportare, evidentemente, ulteriori oneri a carico della finanza pubblica, in contrasto quindi con i principi della legge delega. La priorità nell'utilizzazione delle strutture aeroportuali non è materia da inserire nel codice della navigazione ma è questione che può essere agevolmente risolta in via amministrativa od operativa (*Camera osservazioni – punto m*).

- **Art. 748:** modificato - il secondo comma è stato riformulato con maggiore chiarezza per garantire un livello adeguato di sicurezza, da individuarsi secondo le regolamentazioni specifiche adottate dalle competenti Amministrazioni statali.

- **Art. 749:** modificato - al secondo comma è stata inserita l'istituzione di registri speciali per gli aeromobili non immatricolati cui sono state assegnate marche temporanee.

- **Art. 754:** modificato - il secondo comma è stato modificato inserendo la previsione dell'assegnazione di marche temporanee per esigenze di sicurezza nazionale agli aeromobili impiegati nelle attività di volo esercitate nell'interesse delle autorità e delle istituzioni pubbliche, ai sensi dell'art. 746, quarto comma.

- **Art. 768:** non adeguato – per la certificazione acustica non vengono effettuate ispezioni sui singoli aeromobili, in quanto la certificazione è atto omologativo relativo al tipo e modello di aeromobile in fase progettuale; la competenza è attualmente in capo alla competente Agenzia comunitaria (*Conferenza Stato – Regioni*).

- **Art. 791:** adeguato – non potendosi escludere un minor introito per l'ENAC causa la mancata previsione di licenza per le scuole di pilotaggio, i voli locali per conto di terzi che non comportano il trasporto tra aeroporti diversi e i servizi di trasporto aereo effettuati da imprese per il trasferimento di proprie cose o personale senza remunerazione rientra in una logica di armonizzazione con le normative utilizzate in ambito europeo, il cui rilascio è soggetto al pagamento di tariffa, la disposizione è stata eliminata (*Senato Comm.bilancio*).

- **Art. 794:** adeguato – il secondo comma è stato modificato con la previsione che il sorvolo del territorio della Repubblica da parte di aeromobili militari, di dogana e di polizia stranieri deve essere autorizzato, in via specifica, da parte del Ministero della Difesa (*Camera osservazioni- punto f, Senato punto d*).

- **Artt. 800 e 805:** modificati – per maggiore conformità al sistema di Shengen si è fatto generale riferimento al solo possesso di documenti validi di riconoscimento.

- **Art. 802**, secondo comma: parzialmente adeguato – non si reputa necessario, né in verità opportuno, introdurre ulteriori specificazioni circa i requisiti giuridici connessi alle violazioni degli obblighi relativi al pagamento delle tasse, diritti e corrispettivi dovuti che determinano il divieto di partenza degli aeromobili da parte di ENAC (*Camera osservazioni – punto g*). È stata, invece, introdotta la richiesta estensione dell'applicazione di tale divieto al mancato assolvimento delle tariffe di spettanza di ENAV s.p.a., anche su segnalazione della medesima società (*Camera osservazioni – punto h; Senato punto c*).

- **Art. 807**, secondo comma: adeguato – è stato precisato che l'assegnazione delle bande orarie (slot) avviene in conformità delle norme comunitarie e dei relativi provvedimenti attuativi (*Camera osservazioni – punto i*).

- **Art 816**: adeguato – in merito al trasporto aereo di merci pericolose è stato precisato che l'ENAC rilascia l'autorizzazione all'imbarco su aeromobili di armi, munizioni e gas tossici nel rispetto delle norme comunitarie ed internazionali (*Camera – punto 15 condizioni*).

- **Art 830**, primo comma: modificato - è stata sostituita la parola “chiunque” con la parola “l'autorità che”, al fine di precisare che l'obbligo di informare immediatamente l'autorità marittima, l'ENAC e l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV), in caso di incidenti aeronautici in mare, incombe sulla prima autorità pubblica (es. pubblica sicurezza) che ne ha notizia, anche in seguito alla segnalazione dei cittadini.

- **Artt. 835 e 837**: modificati – trattandosi di funzioni amministrative connesse ad adempimenti relativi all'ordinamento dello stato civile è apparso più corretto fare riferimento comunque alla struttura periferica dell'ENAC e non all'autorità di pubblica sicurezza.

- **Art. 939-ter**, secondo comma: modificato – l'adempimento dell'obbligo di assicurazione contro il rischio di esercizio dell'aeromobile assume, come di norma, la connotazione di condicio iuris di efficacia del contratto di locazione aeronautica.

- **Art. 942**, terzo comma: eliminato – se ne è resa necessaria la soppressione per finalità di coordinamento tecnico a seguito della modifica dell'art. 1234.

- **Art. 943**, primo comma: adeguato – in materia di tutela dei diritti del passeggero, venendo incontro anche alle esigenze dei vettori, si è precisato che l'informativa, in caso di trasporto aereo effettuato da vettore diverso da quello indicato sul biglietto, deve essere fornita prima dell'emissione del biglietto e non più genericamente prima della stipulazione del contratto; in caso di prenotazione, inoltre,

l'obbligo dell'informativa deve essere assolto al momento della conferma della prenotazione stessa (*Camera osservazioni – punti l, n*).

- **Art. 947**, secondo comma: modificato – è stata sostituita la parola “sanzioni” con la parola “misure” allo scopo di ampliare le fattispecie applicabili dall'ENAC nei confronti dei vettori, senza detrimento per la tutela del passeggero, ma al contempo evitando di demandare ad un mero regolamento dell'ENAC l'individuazione di ulteriori sanzioni in caso di negato imbarco per sovrapprenotazione ecc.

- **Art. 949 bis**, aggiunto: - allo scopo di garantire una maggiore tutela dei diritti del passeggero, è stato inserito questo nuovo articolo, che disciplina la responsabilità del vettore per i danni derivanti dalla mancata esecuzione del trasporto del passeggero o del suo bagaglio (non presente nella normativa internazionale e comunitaria, che si occupa solo di danni da sinistro e ritardo). Più in generale, dunque, va osservato che nel presente provvedimento sono previste molteplici di adeguamento ed innalzamento del livello di **tutela dei diritti del passeggero**, oltre al richiamo delle (recenti) normative internazionali e comunitarie in tema di responsabilità del vettore (Regolamento CE 2027/97, Convenzione di Montreal 1999, applicabili in virtù dell'art. 941), quali ad esempio: l'obbligo di assicurazione della responsabilità del vettore per danni ai passeggeri (art. 942); l'obbligo del vettore di informare il passeggero in caso di trasporto effettuato da vettore diverso da quello indicato sul biglietto, come in materia di code sharing (art. 943); il riconoscimento dei diritti del passeggero in caso di negato imbarco, soppressione o ritardo della partenza, di interruzione del viaggio anche per cause di forza maggiore (art. 947); la previsione di procedure trasparenti per la lista di attesa (art. 948); la qui accennata responsabilità del vettore per mancata esecuzione del trasporto (art. 949 bis) (*Camera osservazioni – punto n*).

- **Art. 17 secondo comma decreto legislativo**: aggiunto – si è reso necessario l'inserimento del comma per l'abrogazione del primo e del terzo comma dell'art. 15 del decreto legislativo 17.3.1995 n. 111, perché incompatibili ai sensi della lettera h) dei principi direttivi della legge delega, facendo riferimento, in materia di contratti di viaggio turistico tutto compreso, ad un regime internazionale (limitazione risarcitoria secondo il regime aeronautico della Convenzione di Varsavia) non più applicabile.

- **Art. 19, diciassettesimo comma, decreto legislativo**: modificato: - si è resa necessaria la riformulazione (non in termini quantitativi della sanzione pecuniaria) dell'articolo 1234 per finalità di coordinamento tecnico con la modifica apportata all'art. 798.

- **Art. 20 del decreto legislativo – abrogazioni:** - non adeguato: la disposizione, che ribadisce, a scampo di ogni equivoco, la **neutralità finanziaria** dell'intero provvedimento, non reca in un'unica sede le previsioni di abrogazione, che, anche per chiarezza di lettura, sono state inserite per ogni singola materia regolata dalle specifiche previsioni del decreto legislativo. Pur non potendosi escludere integrazioni con il recente decreto legge n. 237/04, non si ravvisano, inoltre, sovrapposizioni con il medesimo testo di legge, come convertito dalla legge 265/04 (*Camera osservazioni punto p*).

In sede conclusiva va, altresì, osservato che:

- non è risultata ben chiara, anche a livello di collocazione ed inquadramento, la richiesta previsione della certificazione da parte di ENAC del personale addetto alla manutenzione di impianti sistemi ed apparati. Tale certificazione del personale addetto risulta, del resto, essere già regolamentata, anche da norme internazionali e comunitarie (*Camera- punto 11 condizioni*).

- la richiesta di individuazione dei principi cui deve attenersi l'ENAV s.p.a. ed altri fornitori di servizi nella formazione delle tariffe aeroportuali non rientra nei principi di delega ex art. 2 della legge n. 265/2004 (trattandosi di voce espunta in virtù del parere espresso dalla Commissione bilancio del Senato in sede di conversione del d.l. 237/04).(*Camera – punto 14 condizioni*).

- in tema di **sanzioni**, fatta salva la possibilità di introdurre misure sanzionatorie in atti convenzionali nell'ambito dei rapporti di gestione aeroportuale, deve registrarsi la mancanza di un'apposita previsione nella legge delega. A tal riguardo sembra chiaramente auspicabile l'adozione di un provvedimento generale di natura legislativa, che regolamenti tale delicatissimo profilo nel rispetto dei principi di tassatività e legalità, e questo con riguardo alle violazioni ascrivibili ai vettori, agli operatori e con riferimento anche all'assegnazione delle bande orarie ed al negato imbarco. In tale ottica, le modifiche apportate dall'**art. 19 del decreto legislativo** derivano unicamente dalla necessità di coordinamento tecnico del testo, senza alcuna modifica qualitativa e quantitativa delle previsioni sanzionatorie vigenti (*Camera osservazioni – punto a*).

Si rammenta, infine, che, come da premesse del relativo parere, la Conferenza Stato- Regioni ha formalmente rinunziato alle condizioni inizialmente richieste per gli artt. **701 e 771 (aviosuperfici e certificato acustico)**.

Si rammenta, altresì, la possibilità, ai sensi di legge (art. 2, comma 3, l. 265/04), di introdurre, con le medesime procedure, ulteriori aggiustamenti e modifiche entro un anno dalla revisione del codice.



# ***Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Ufficio Legislativo***

## **ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE**

### **1) Ambito dell'intervento: destinatari diretti ed indiretti**

#### **Confini oggettivi:**

*Descrizione dell'attività richiesta, vietata o modificata dallo strumento tecnico-normativo prescelto:*

i principi ed i criteri per l'esercizio della delega (art. 2, comma 5, della legge 265/2004);

- a) individuazione delle diverse responsabilità e competenze come individuate nei regolamenti (CE) n. 549/2004, 550/2004, n. 551/2004 e n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 marzo 2004;
- b) disciplina delle fonti e recepimento delle norme tecniche internazionali, anche in via amministrativa e mediante regolamenti degli enti aeronautici preposti;
- c) disciplina della proprietà degli aeroporti e dell'imposizione di vincoli alle proprietà limitrofe agli aeroporti, con la semplificazione e l'adeguamento della normativa alle regole tecniche di cui all'Annesso 14 ICAO;
- d) fissazione e modalità per l'esercizio efficiente delle funzioni di polizia della navigazione e degli aerodromi;
- e) armonizzazione e semplificazione della disciplina inerente ai titoli professionali aeronautici;
- f) adeguamento alla normativa comunitaria ed internazionale della disciplina in materia di servizi aerei nonché del

- contratto di trasporto aereo, con riguardo alla tutela degli utenti;
- g) semplificazione del regime amministrativo degli aeromobili e della pubblicità degli atti ad essi relativi;



# ***Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Ufficio Legislativo***

- h) abrogazione esplicita di tutte le disposizioni incompatibili con le modifiche del codice della navigazione adottate nell'esercizio della delega;
- i) salvaguardia delle attribuzioni del Ministero della difesa in materia di difesa e sicurezza nazionale.

## **CONFINI SOGGETTIVI**

### **Destinatari diretti ed indiretti**

- 1) *I destinatari diretti menzionati direttamente nella norma sono:*  
il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'Enac, Enav S.p.A., il Ministero della difesa, i gestori aeroportuali, i vettori e l'utenza.
- 2) Il destinatario indiretto è tutta la collettività che ha diritto a livelli di sicurezza del trasporto aereo sempre più elevati.

## **OBIETTIVI E RISULTATI ATTESI**

Gli obiettivi sono costituiti dai principi della delega legislativa.

Le finalità del provvedimento sono illustrate all'articolo 2, comma 1, della legge 265/2004, laddove si individua l'esigenza di migliorare il livello di tutela dei diritti del passeggero e di sicurezza del trasporto aereo nonché quella di razionalizzare e semplificare l'assetto normativo e regolamentare nel settore dell'aviazione civile e delle gestioni aeroportuali, dando la delega al Governo di adottare, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, gli strumenti normativi per concretizzare gli obiettivi prefissi.



***Ministero delle  
Infrastrutture e dei  
Trasporti  
Ufficio Legislativo***

**OPZIONI ALTERNATIVE ALLA REGOLAZIONE E OPZIONI  
REGOLATORIE, VALUTAZIONE DELLE OPZIONI REGOLATORIE  
POSSIBILI**

Come già evidenziato nella relazione illustrativa e nell'analisi tecnico-normativa relative al provvedimento in esame, la revisione della parte aeronautica del Codice della navigazione era ormai ineludibile, in considerazione della necessità di armonizzare la normativa italiana con quella comunitaria ed internazionale nonché quella di fare chiarezza sulle competenze e, conseguentemente, sulle responsabilità dei vecchi e nuovi soggetti che si trovano ad operare nel campo dell'aviazione civile, individuandone specificatamente compiti e funzioni.

Numerosi disegni di legge di riforma del settore sono stati presentati in Parlamento, ma non hanno mai concluso il loro iter, si è, quindi, deciso, in ragione delle esigenze ed urgenze sopra citate, di dare

delega al Governo, individuando principi e criteri ben definiti, di normare la materia *de qua*.

### **IMPATTO SUI DESTINATARI DIRETTI ED INDIRECTI**

L'esigenza di adeguare ed aggiornare la normativa di settore è sentita da tutti, operatori ed utenza, pertanto, la riforma tanto attesa non può che essere considerata positivamente.

Elemento prioritario è da considerarsi, innanzitutto, l'individuazione precisa ed inequivocabile delle funzioni, delle competenze e delle relative responsabilità.

La legge delega, inoltre, prevede la possibilità, entro un anno dall'entrata in vigore del provvedimento in esame, di emanare disposizioni correttive ed integrative, qualora dovessero essere ritenute necessarie.



# ***Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Ufficio Legislativo***

## **ANALISI TECNICO NORMATIVA**

### **1. Aspetti tecnico-normativi in senso stretto:**

Il presente provvedimento è previsto all'articolo 2 della legge 9 novembre 2004, n. 265, di conversione del decreto-legge 8 settembre 2004, n. 237.

#### **a) *analisi del quadro normativo e dell'impatto delle norme proposte su leggi e regolamenti vigenti***

La necessità dell'intervento normativo è legata all'esigenza di adeguare le norme codicistiche, risalenti al 1942, alla realtà attuale dell'aviazione civile, al fine di rafforzare la sicurezza del trasporto aereo, di migliorare il livello di tutela dei diritti del passeggero e di razionalizzare e semplificare l'assetto normativo e regolamentare del settore, nel rispetto dei criteri contenuti nella delega di cui al decreto-legge dell'8 settembre 2004, n. 237 convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2004, n. 265.

Ovviamente, l'opera intrapresa ha comportato l'abrogazione esplicita di tutte le disposizioni incompatibili con le modifiche

del Codice della navigazione – parte aeronautica- apportate nell'esercizio della delega.



# ***Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Ufficio Legislativo***

## **b) analisi della compatibilità con l'ordinamento comunitario**

La legge 9 novembre 2004, n. 265, di conversione del decreto-legge 8 settembre 2004, n. 237 ha avuto per prima finalità quella di ottemperare al disposto del regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 marzo 2004, n. 549 che mira ad istituire un quadro normativo armonizzato, con la creazione di un cielo unico europeo.

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

- regolamento 550/2004 relativo alla fornitura dei servizi di navigazione aerea;
- regolamento 551/2004 relativo all'organizzazione ed all'uso dello spazio aereo;
- regolamento 552/2004 relativo all'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo.

C'è da evidenziare, inoltre, che una delle finalità della delega prevista dalla legge 265/2004 – art. 2, comma 5, lettera f) – è proprio quella relativa all'adeguamento alla normativa comunitaria ed internazionale della disciplina in materia servizi aerei nonché di trasporto aereo, con riguardo anche alla tutela degli utenti.

- c) **analisi della compatibilità con le competenze costituzionali delle regioni ordinarie e a statuto speciale e della coerenza con le fonti legislative primarie che dispongono il trasferimento di funzioni alle regioni ed agli enti locali**

E' previsto nel corpo del provvedimento il pieno rispetto delle prerogative costituzionali delle regioni e delle province autonome di Trento e Bolzano e il suo esame nell'ambito della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano.



# ***Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Ufficio Legislativo***

Al riguardo, si fa presente che sono state generalmente recepite le osservazioni e le richieste avanzate dalle regioni nel corso delle riunioni della predetta Conferenza

## **2)Elementi di drafting e di linguaggio normativo**

Sono state rispettate le convenzioni e le regole in materia.

- a) **verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel provvedimento con particolare riguardo alle successive modificazioni ed integrazioni subite dai medesimi**

La verifica è stata effettuata con esito positivo.

### **3) Verifica dell'esistenza di progetti di legge e di giurisprudenza costituzionale in materia**

Non risultano progetti di legge in corso di esame, connessi al contenuto delle disposizioni del presente decreto legislativo.