



*Presidenza
del Consiglio dei Ministri*

SEGRETERIA DELLA CONFERENZA PERMANENTE
PER I RAPPORTI TRA LO STATO, LE REGIONI
E LE PROVINCE AUTONOME
DI TRENTO E BOLZANO

OGGETTO: Schema di decreto legislativo recante "Norme per la revisione della parte aeronautica del codice della navigazione"-

Parere ai sensi dell'articolo 2, comma 2, della legge n. 265 del 9 novembre 2004.

Repertorio Atti n. 273 del 23 Marzo 2005

**LA CONFERENZA PERMANENTE PER I RAPPORTI TRA LO STATO, LE REGIONI E
LE PROVINCE AUTONOME DI TRENTO E DI BOLZANO**

Nella odierna seduta del 3 marzo 2005

VISTO il decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, che ha recato la definizione ed ampliamento delle attribuzioni della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano e unificazione, per le materie ed i compiti di interesse comune delle regioni, delle province e dei comuni, con la Conferenza Stato-Città ed autonomie locali;

VISTA la legge 9 novembre 2004, n. 265, che ha convertito, con modificazioni, il D.L. 8 settembre 2004, n. 237, recante interventi urgenti nel settore dell'aviazione civile ed ha previsto la delega al Governo per l'emanazione di disposizioni correttive ed integrative del codice della navigazione, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica;

VISTO l'articolo 2 della richiamata legge n. 265/2004, che al comma 2, prevede che il Governo acquisisca il necessario parere della Conferenza sullo schema di decreto in parola, il quale dispone, tra l'altro, in ordine alla revisione, per la parte aeronautica, del codice della navigazione;

VISTA la nota (Prot.n.0069) del 14 febbraio 2004, con la quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha trasmesso la nota concernente lo schema di decreto sopra richiamato, all'esame delle Commissioni Parlamentari competenti, chiedendo l'iscrizione all'ordine del giorno della prima Seduta della Conferenza, considerati i ristretti tempi tecnici per il completamento dell'iter del provvedimento stesso, prima che questo possa essere ulteriormente esaminato dal Consiglio dei Ministri;

CONSIDERATO che, nella Seduta del 3 marzo 2005 le Regioni hanno chiesto il rinvio dell'esame dello schema di provvedimento citato;

VISTI i risultati della riunione tecnica indetta per il giorno 14 marzo u.s, nel corso della quale le Regioni hanno espresso un sostanziale parere favorevole, in linea generale, con alcune richieste di emendamento, peraltro ritenute accoglibili dal rappresentante del Ministero delle Infrastrutture e

P. Cori



*Presidenza
del Consiglio dei Ministri*

SEGRETERIA DELLA CONFERENZA PERMANENTE
PER I RAPPORTI TRA LO STATO, LE REGIONI
E LE PROVINCE AUTONOME
DI TRENTO E BOLZANO

Trasporti, che ha anche confermato, nel corso dell'incontro stesso, l'impegno del Dicastero a recepire le successive, ulteriori valutazioni e proposte che dovessero pervenire dalle Regioni in

ordine all'articolato in questione, fino all'approvazione definitiva da parte del Consiglio dei Ministri, fermo restando il termine di un anno previsto dalla legge di delega al Governo;

CONSIDERATO che il richiamato schema di decreto legislativo deve garantire obiettivi prioritari, una volta acquisito il previsto parere della Conferenza, quali il miglioramento del livello di tutela dei diritti del passeggero e di sicurezza del trasporto aereo, secondo gli obblighi assunti dallo Stato italiano, con la ratifica della Convenzione di Chicago del 7 dicembre 1944 sull'aviazione civile internazionale, nonché perseguire la razionalizzazione e semplificazione dell'assetto normativo di un settore di primaria importanza per l'economia del Paese;

VISTI gli esiti dell'odierna seduta, nel corso della quale le Regioni hanno espresso il loro avviso favorevole in ordine allo schema di decreto proposto, condizionato all'accoglimento da parte del Governo delle proposte di emendamento ed integrazioni indicate in un documento presentato nel corso della seduta che, allegato al presente atto, ne costituisce parte integrante (All. subA);

CONSIDERATO che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha ritenuto di poter accogliere tutte le proposte emendative presentate dalle Regioni, ad esclusione di quelle relative all'art.701, riguardante le aviosuperfici, considerato che queste sono aree diverse dagli aeroporti e che il richiamo al D.P.R. n.383/94 non appare dunque necessario, nonché di quelle relative all'art.771, riguardante il certificato acustico, poiché esso costituisce un allegato del certificato di navigabilità, già previsto come certificato obbligatorio di bordo

RILEVATO che le Regioni, in considerazione delle precisazioni del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in ordine al mancato accoglimento degli emendamenti relativi agli artt. 701 e 771, ritengono di poter esprimere parere favorevole

ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

ai sensi dell'articolo 2, comma 2, della legge 9 novembre 2004, n.265, sullo schema di decreto legislativo recante "Norme per la revisione della parte aeronautica del codice della navigazione", con le proposte di integrazione ed emendamento presentate dalle Regioni di cui al documento allegato sub A) ed accolte nei termini di cui in premessa.

Il Segretario
Dott. Riccardo Carpino

Il Presidente
Sen. Prof. Enrico La Loggia



CONFERENZA DEI PRESIDENTI DELLE REGIONI E DELLE PROVINCE AUTONOME

23/3/05
Consiglio in
sezione

Att. A P. Cury

**PARERE SULLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE NORME
PER LA REVISIONE DELLA PARTE AERONAUTICA DEL CODICE DELLA
NAVIGAZIONE.**

Punto 6) O.d.g. Conferenza Stato-Regioni

La Conferenza dei Presidenti esprime parere favorevole sullo schema di Decreto legislativo in oggetto, condizionato all'accoglimento delle seguenti proposte di modifica già approfondite in sede di istruttoria tecnica lo scorso 14 marzo:

• **Coordinamento delle politiche di sviluppo aeroportuale**

relazione

Per poter coordinare le politiche di sviluppo aeroportuale, con particolare riferimento agli aeroporti minori, deve poter essere istituito un coordinamento nazionale presso il ministero delle infrastrutture.

Testo proposto

all'art.1 dello schema di decreto legislativo recante norme per la revisione della parte aeronautica del codice della navigazione, al comma 2, articolo 687, dopo il terzo comma è inserito il seguente comma:

“allo scopo di coordinare le politiche di sviluppo degli aeroporti di interesse regionale, con particolare riferimento agli aeroporti minori e alle aviosuperfici, è istituito presso il ministero delle infrastrutture un comitato di coordinamento tecnico composto dai rappresentanti delle regioni e delle province autonome, del governo e degli enti aeronautici.”

• **Articolo 693 – demanio aeronautico**

Relazione

la norma prevede di assegnare solo all'ENAC i beni del demanio aeronautico statale, di qualsiasi natura. Almeno per gli aeroporti minori, aventi caratteristiche tecniche limitate, dovrebbe esser previsto la possibilità per le regioni di acquisire i beni demaniali e procedere poi allo loro assegnazione in coerenza con i piani e programmi di sviluppo del trasporto aereo di interesse regionale. Questa norma, peraltro, ha profonde implicazioni anche per ciò che concerne gli scali commerciali, almeno con riguardo ai programmi attuali di sviluppo approvati dalla Regione Lombardia. Si propone pertanto che le regioni siano coinvolte nelle procedure di assegnazione dei beni demaniali e possano esercitare un diritto di prelazione.

Testo proposto

all'art.3 dello schema di decreto legislativo recante norme per la revisione della parte aeronautica del codice della navigazione, al comma 1, al titolo III capo I articolo 693, dopo il terzo comma è inserito il seguente comma

"le Regioni e le Province autonome hanno diritto di prelazione per l'acquisizione al proprio demanio o patrimonio degli aerodromi o dei beni del demanio aeronautico civile di cui all'articolo 692 nonché di aerodromi militari in caso di loro alienazione o dismissione da parte dello Stato".

- **Articolo 701 – aviosuperfici**

Relazione

Si tratta di aeroporti e impianti destinati prevalentemente all'aviazione generale e, quindi, il cui sviluppo rientra a pieno titolo nelle prerogative di programmazione regionale. Dovrebbe essere previsto in questo caso un coordinamento tra stato e regione lasciando all'ENAC le importantissime competenze in materia di rispetto delle norme ICAO e miglioramento delle condizioni di sicurezza del volo e operatività.

Testo proposto

all'art.3 dello schema di decreto legislativo recante norme per la revisione della parte aeronautica del codice della navigazione, al comma 1, al titolo III capo I articolo 701, dopo il primo comma è inserito il seguente comma

"Per la verifica della coerenza con la programmazione regionale e locale, l'istituzione, ampliamento o modifica delle aviosuperfici è soggetta alla procedura di cui al DPR 18 aprile 1994 n. 383."

- **Articolo 704 – rilascio delle concessioni aeroportuali**

Relazione

Il testo deve essere modificato prevedendo un ruolo delle regioni e delle province autonome nelle procedure di rilascio delle concessioni aeroportuali. Ciò considerando anche la rilevanza degli effetti indotti dai piani di sviluppo aeroportuale sul territorio, piani che sono approvati contestualmente al provvedimento di rilascio della concessione e su cui è indispensabile un pronunciamento regionale preventivo.

Testo proposto

a) all'art. 3 dello schema di decreto legislativo recante norme per la revisione della parte aeronautica del codice della navigazione, al comma 1, al titolo III capo I articolo 704, al terzo comma dopo le parole: "...*direttive emanate dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti*" sono inserite le seguenti: "*e sentita la regione o provincia autonoma nel cui territorio ricade l'aeroporto oggetto di concessione*".

- **Tutela dall'inquinamento acustico**
- **Art. 3, comma 1 - Beni destinati alla navigazione e della polizia degli aerodromi**

Relazione

Il riferimento alle "nuove destinazioni urbanistiche" è doveroso in quanto queste sono oggetto di particolare attenzione da parte della vigente normativa comunitaria e nazionale, oltre che regionale, in materia di tutela dall'inquinamento acustico.

Rev.

Testo proposto

- **Art. 716 (inquinamento acustico):**
 - dopo le parole: "La realizzazione di opere" sono aggiunte le seguenti: "e di nuove destinazioni urbanistiche";
 - le parole "è subordinata" sono sostituite dalle parole "sono subordinate".
- **Art. 5, comma 2 - Distinzioni degli aeromobili**

Relazione

L'emendamento che viene proposto è coerente con la previsione, contenuta nel punto 28 della Relazione introduttiva allo schema di decreto legislativo, della esclusione, nella definizione di aeromobile di Stato, dei suddetti mezzi postali e, pertanto, della loro equiparazione agli aeromobili destinati al trasporto e al traffico civile, soggetti a specifiche limitazioni a fini del contenimento dell'inquinamento acustico, con particolare riferimento alle ore notturne.

Testo proposto

Art. 744:
all'art. 744 del codice della navigazione, come modificato dall'art.5, comma 2, dello schema di decreto legislativo in oggetto, è aggiunto il seguente comma: "*Sono esclusi dalla categoria degli aeromobili di stato i mezzi adibiti al servizio postale*".

- **Art. 7, comma 4 - Navigabilità dell'aeromobile**

Relazione

Tale emendamento è proposto laddove il nuovo codice della navigazione intenda confermare la vigenza della disposizione di cui al d.P.R. 11 dicembre 1997, n. 496 "Regolamento recante norme per la riduzione dell'inquinamento acustico prodotto dagli aeromobili civili", che prevede, appunto, le verifiche periodiche delle emissioni sonore degli aeromobili.

Testo proposto

Art. 768:
dopo le parole "e di impiego:" è aggiunto il seguente periodo: "*Tra gli accertamenti effettuati dall'ENAC sono compresi quelli per la verifica della corrispondenza delle emissioni sonore dell'aeromobile alla certificazione acustica rilasciata secondo le norme dell'Organizzazione internazionale per l'aviazione civile (ICAO)*".

- **Art. 8, comma 1 - Documenti dell'aeromobile**

Relazione

L'integrazione proposta è necessaria ai fini della completezza della documentazione di bordo dell'aeromobile. Il certificato acustico contiene i dati di misura del rumore ed è previsto dalla Convenzione di Chicago (Allegato 16). Tale certificato, escluso dall'attuale schema di decreto legislativo, è espressamente previsto dalla vigente

per

versione del codice di navigazione, che lo elenca espressamente tra quelli che devono essere acquisiti a corredo dell'aeromobile.

Testo proposto

Art. 771 - Documenti di bordo
alla lettera e), dopo le parole "e altri documenti" sono inserite le seguenti: "*fra cui il certificato acustico rilasciato ai sensi dell'Allegato 16 alla Convenzione di Chicago dell'Organizzazione internazionale per l'aviazione civile (ICAO)*".

• **Competenze regionali sul governo del territorio**

L'articolato costituente la proposta di decreto legislativo affronta alcune tematiche che, dal punto di vista delle competenze regionali sul governo del territorio, richiedono l'inserimento di precisazioni e puntualizzazioni.

• **Art. 707 (determinazione delle zone soggette a limitazioni)**

Relazione

Appare necessario precisare la prevalenza del vincolo individuato sul territorio ai fini di garantire la sicurezza della navigazione aerea, non precisando la norma, nella versione attuale, attraverso quale procedura gli enti locali debbano adeguare i propri strumenti di pianificazione.

Testo proposto

Al primo comma dell'articolo si propone di sostituire il periodo "gli enti locali, nell'esercizio delle proprie competenze in ordine alla programmazione ed al governo del territorio, adeguano i propri strumenti di pianificazione alle prescrizioni dell'ENAC" con la seguente formulazione:

"le prescrizioni dell'ENAC hanno efficacia diretta e prevalente rispetto alle previsioni contenute negli strumenti di pianificazione degli enti locali".

• **Art. 696 (opere di pubblico interesse)**

Si segnala che il contenuto dell'articolo, di cui peraltro non si comprende completamente la finalità, non debba interferire con i procedimenti tecnico-amministrativi vigenti e relativi alla realizzazione di opere attinenti le strutture aeroportuali, e che vedono la Regione coinvolta in modo diretto.

Roma, 23 marzo 2005

14



Camera dei Deputati

SERVIZIO COMMISSIONI

Schema di decreto legislativo recante "Norme per la revisione della parte aeronautica del codice della navigazione" (atto n. 446)

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La IX Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni,

esaminato lo schema di decreto legislativo recante "Norme per la revisione della parte aeronautica del codice della navigazione" (atto n. 446),

rilevato che il provvedimento non risulta corredato dalla relazione di analisi tecnico normativa (ATN) né da quella di analisi di impatto della regolamentazione (AIR), previste dalla direttiva del Presidente del Consiglio del 27 marzo 2000,

condiviso l'impianto generale del provvedimento, che tiene in gran parte conto dell'ampio lavoro istruttorio svolto dalla IX Commissione sia nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla "sicurezza del trasporto aereo" sia in sede di esame delle proposte di legge recanti "Norme per la sicurezza e l'efficienza del trasporto aereo" (C. 1431 e abb.),

preso atto che il provvedimento, che dispone un'ampia modifica del vigente codice della navigazione per quanto attiene alla parte aeronautica, si ispira – in aderenza con la più recente normativa comunitaria e con gli indirizzi dell'ICAO – al principio di separazione tra le funzioni di regolamentazione, di certificazione e di controllo rispetto a quelle di fornitura dei servizi, attribuendo contestualmente al gestore aeroportuale responsabilità di coordinamento operativo dell'aeroporto al fine di accrescere l'efficienza e la sicurezza delle operazioni in tale ambito,

segnalata l'esigenza di definire un quadro normativo che individui una chiara ed univoca attribuzione delle funzioni e delle responsabilità tra i vari soggetti operanti nel settore, con l'obiettivo di un sempre maggiore rafforzamento del livello di sicurezza del trasporto aereo e di una razionalizzazione del sistema organizzativo nazionale dell'aviazione civile,

tenuto conto delle previsioni dei recenti regolamenti comunitari (549/2004, 550/2004, 551/2004, 552/2004), ed in particolare del regolamento-quadro n. 549/2004, che ha previsto l'istituzione di un quadro normativo armonizzato per la creazione del Cielo unico europeo entro il 31 dicembre 2004,



Camera dei Deputati

SERVIZIO COMMISSIONI

rilevata in particolare la necessità di tenere conto del ruolo che i predetti regolamenti comunitari attribuiscono all'autorità nazionale di vigilanza individuata da ciascuno Stato membro e sottolineata quindi la necessità di individuare con assoluta chiarezza le funzioni che l'ENAC è chiamato a svolgere – quale “unico ente regolatore e garante dell'uniforme applicazione delle norme”, ai sensi dell'articolo 1 del decreto-legge 8 settembre 2004, n. 237, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2004, n. 265 - anche rispetto alle competenze di indirizzo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti,

delibera di esprimere:

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

1) all'articolo 1, comma 2, capoverso art. 687, si segnala la necessità di fare riferimento alla categoria dell'“aviazione civile” piuttosto che a quella della “navigazione aerea” e di richiamare espressamente il ruolo di indirizzo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

2) al medesimo articolo 1, comma 2, capoverso art. 687, appare necessario specificare con maggiore chiarezza le funzioni di controllo e vigilanza attribuite all'ENAC, evitando di limitarle, come attualmente previsto nel testo, alla sola vigilanza “sulla fornitura dei servizi inerenti alla navigazione aerea”, anche in considerazione delle previsioni dell'articolo 1, comma 1, del citato decreto-legge n. 237 del 2004 e dell'articolo 4 del regolamento CE n. 549/2004;

3) all'articolo 3, comma 1, capoverso art. 698, dove si disciplina il procedimento per la determinazione degli aeroporti di “rilevanza nazionale” quali “nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato”, appare necessario definire con maggiore chiarezza i criteri che attengono a tale distinzione, tenendo conto sia del quadro degli aeroporti inseriti nel Progetto TEN n. 10 (pubblicato nella GUCE del 18 dicembre 2001), sia dell'esigenza di un'equa ripartizione per aree geografiche e per regioni, ferma restando l'inclusione dei due hub di Milano Malpensa e di Roma Fiumicino, nonché l'esigenza di considerare quegli aeroporti nei quali vi sia un movimento di almeno 350.000 passeggeri annui e l'esistenza di collegamenti europei o extraeuropei; appare altresì necessario specificare maggiormente le connessioni tra i requisiti di tale fattispecie e la corrispondente riserva di competenze allo Stato e le conseguenze - dal punto di vista



Camera dei Deputati

SERVIZIO COMMISSIONI

dell'impatto normativo sui restanti articoli del codice della navigazione - di tale distinzione; rispetto alla procedura prevista per l'adozione del decreto del Presidente della Repubblica al fine della determinazione di tali aeroporti, si segnala inoltre la necessità di introdurre un termine, anche considerato che viene disposta l'abrogazione dell'articolo 1-bis del citato decreto-legge n. 237 del 2004, che prevedeva il termine di centoventi giorni per l'emanazione del provvedimento in questione;

4) all'articolo 2, comma 2, capoversi articoli 691 e 691-bis, tenendo conto delle previsioni comunitarie in materia, si segnala la necessità di definire più puntualmente i "servizi della navigazione aerea", anche con riferimento alla redazione delle carte ostacoli;

5) all'articolo 3, comma 1, capoverso art. 702, sembra necessario: sopprimere il riferimento alle infrastrutture aeroportuali "di rilevanza nazionale" trattandosi della disciplina concernente le norme di sicurezza; coordinare le previsioni dell'articolato rispetto alla rubrica che fa riferimento anche alla "realizzazione" delle infrastrutture aeroportuali nonché - al fine di evitare duplicazioni o sovrapposizioni di competenze - coordinare le funzioni ivi attribuite, da una parte, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e, dall'altra, all'ENAC, attribuendo espressamente all'ENAC le competenze "per l'approvazione dei progetti e l'esecuzione delle opere e sopprimendo le parole da "fatta salva" a "trasporti", valorizzando al contempo l'attività di programmazione aeroportuale con particolare riferimento alla definizione del Piano nazionale aeroporti da parte del predetto Ministero, fermo restando il potere di indirizzo del Ministro sull'ENAC;

6) all'articolo 3, comma 1, capoverso art. 703, occorre individuare soluzioni che consentano al gestore di percepire, alla cessazione della concessione, eque forme di indennizzo rispetto alle opere non amovibili, non sembrando giustificabile la gratuità della devoluzione all'ENAC delle stesse, che scoraggerebbe anche la previsione di forme di investimento da parte del gestore - soprattutto negli ultimi anni della durata della gestione - per il miglioramento della sicurezza delle strutture aeroportuali: si valuti in particolare la possibilità di integrare la delibera CIPE n. 86/2000 prevedendo l'ammortamento finanziario dei beni gratuitamente devolvibili oltre all'ammortamento tecnico;

7) all'articolo 3, comma 2, che rappresenta un fondamentale corollario delle previsioni di cui all'articolo 3, comma 1, capoverso art. 704, primo e secondo comma, è necessario - per una imprescindibile esigenza di certezza normativa e di salvaguardia dei diritti acquisiti - specificare che il riferimento al fatto che resta



Camera dei Deputati

SERVIZIO COMMISSIONI

“impregiudicata” l’individuazione degli aeroporti di rilevanza nazionale non mette in discussione le procedure che hanno avuto origine a seguito della presentazione dell’istanza, ai sensi del decreto ministeriale n. 521 del 1997, anche nel caso in cui i rispettivi aeroporti non rientrino nella individuazione degli “aeroporti di rilevanza nazionale”, da parte dei gestori titolari di concessione parziale o precaria; tali ultime procedure, in linea con il decreto ministeriale n. 521 del 1997, devono concludersi in tempi certi e stringenti che devono essere indicati nel decreto legislativo;

8) sempre con riferimento all’articolo 3, comma 1, capoverso art. 704 si segnala l’esigenza di specificare con maggiore chiarezza la formulazione di tale capoverso, con particolare riferimento alle conseguenze dovute alla individuazione degli aeroporti “di rilevanza nazionale”, al rapporto tra la certificazione per il gestore ivi prevista rispetto a quella introdotta dal regolamento ENAC del 21 ottobre 2003 (sulla base del DM 23 maggio 2002), nonché con riguardo all’*iter* procedurale per il rilascio della concessione in ordine al quale si dovrebbero definire modalità e tempi di conclusione certi, soprattutto in ordine alle relative istruttorie, in modo da evitare il rischio di incertezze e di duplicazioni degli accertamenti; infine, per quanto attiene alla previsione della procedura di selezione effettuata tramite procedura concorrenziale, di cui al secondo comma, si segnala la necessità di valutare l’inserimento di una clausola di reciprocità quale criterio per la partecipazione di imprese aventi sede all’estero alle procedure concorrenziali di selezione; sembrerebbe altresì opportuno prevedere che a tali procedure concorrenziali possano partecipare solo soggetti già titolari di certificazione;

9) all’articolo 3, comma 1, capoverso art. 705, lettera f), è necessario rivedere la previsione che assegna al gestore aeroportuale l’obbligo di fornire tempestivamente notizie su attività o eventi di competenza di soggetti terzi, vista la necessità di garantire che le responsabilità ineriscano ai propri ambiti di attività e competenza, con particolare riguardo al concetto di “afferenza alla struttura aeroportuale” che va rapportato all’ambito del sedime di concessione;

10) all’articolo 3, comma 1, capoverso art. 707, penultimo comma, appare necessario valutare se non sia più congruo richiamare espressamente le previsioni della normativa ICAO al riguardo, piuttosto che indicare una specifica metratura per le distanze di edificabilità, che rischierebbe di dare luogo a requisiti disomogenei rispetto a quelli previsti dagli altri paesi aderenti all’ICAO;

11) si evidenzia la necessità di prevedere la certificazione da parte dell’ENAC anche per il personale addetto alla manutenzione di impianti, sistemi ed apparati;



Camera dei Deputati

SERVIZIO COMMISSIONI

12) si segnala l'esigenza di precisare con maggior chiarezza l'assetto organizzativo dell'ENAC, con particolare riguardo alla presenza di "articolazioni periferiche" dell'ente, anche in considerazione della soppressione della figura del direttore di aeroporto;

13) all'articolo 3, comma 4, capoverso art. 718, relativo alle funzioni di polizia e di vigilanza, che competono all'ENAC, si segnala l'esigenza di individuare tali previsioni con maggiore puntualità e specificità, risultando altrimenti indeterminati i contenuti delle funzioni citate; in particolare, al primo comma appare opportuno chiarire che tali funzioni, così come quelle attribuite dai successivi articoli 801, 802, 806, 807, sono esercitate dall'ENAC, anche mediante le relative "articolazioni periferiche";

14) appare necessario individuare i principi cui devono attenersi i gestori, l'ENAV ed altri fornitori di servizi nella formazione delle tariffe aeroportuali, in particolare per i servizi che sono ancora soggetti ad un regime di monopolio, richiamando espressamente la disciplina di cui al decreto legislativo n. 18 del 1999 ed alle delibere attuative del CIPE, in primo luogo la delibera CIPE n. 86/2000;

15) si segnala l'esigenza, con riguardo al trasporto aereo di merci pericolose, di richiamare espressamente la più recente disciplina comunitaria ed internazionale in materia, in particolare integrando quanto già previsto all'articolo 12, comma 3, capoverso art. 816;

e con le seguenti osservazioni:

a) si segnala l'esigenza di intervenire, anche attraverso l'adozione di specifici provvedimenti, al fine di definire con chiarezza il quadro sanzionatorio nei confronti dei titolari della gestione aeroportuale e, più in generale, di tutti gli operatori del settore del trasporto aereo, in modo da assicurare che ad un articolato ed aggiornato contesto normativo volto a rafforzare il livello della sicurezza del settore corrisponda una adeguata capacità di *enforcement* che ne garantisca la completa e certa applicazione; si ravvisa in particolare l'esigenza di prevedere chiare ed adeguate sanzioni in caso di violazioni di particolare rilievo quali, in particolare, quelle relative a: mancate comunicazioni di inconvenienti o incidenti; opere abusive; inosservanza dei compiti e degli obblighi dell'operatore aeroportuale; inosservanza degli obblighi relativi alla prestazione dei servizi di assistenza a terra; violazione da parte del comandante dell'aeromobile che naviga senza documenti a bordo ovvero che contravviene alla norme di vigilanza di cui all'articolo 791 cod. nav.; inosservanza



Camera dei Deputati

SERVIZIO COMMISSIONI

delle prescrizioni relative allo svolgimento delle attività commerciali; violazioni delle norme di vigilanza e delle norme sulla partenza e sull'approdo nonché violazione delle norme sul trasporto di cose; vi è altresì l'esigenza – alla luce di quanto previsto al capoverso art. 759 - di rafforzare le sanzioni stabilite nei casi di violazioni a seguito della demolizione e smantellamento dell'aeromobile, considerati in particolare i possibili rischi per la sicurezza ad esse correlati;

b) si evidenzia l'opportunità di continuare ad attribuire il potere di collaudo delle opere aeroportuali in capo all'ENAC, prevedendo che le relative entrate siano versate nell'apposito capitolo dello stato di previsione delle entrate del bilancio dello Stato per essere quindi riassegnate all'ENAC;

c) al fine di evitare incertezze o carenze normative, appare opportuno introdurre una specifica disposizione che rechi le definizioni delle fattispecie che ricorrono più volte nel testo del provvedimento o, comunque, nella normativa di riferimento per il settore quali, in particolare, le categorie di "aeroporto", di "aeroporto di rilevanza nazionale", di "Piano aeroportuale nazionale", di "grandi opere";

d) all'articolo 3, comma 1, capoverso art. 712, si segnala l'opportunità di specificare che, unitamente al collocamento di segnali, sono definite anche le condizioni per il mantenimento in efficienza dei segnali collocati;

e) all'articolo 5, commi 2 e 6, appare opportuno specificare che l'equiparazione agli aeromobili di Stato disposta dai capoversi artt. 744 e 746 non riguarda le attività commerciali;

f) all'articolo 10, comma 3, capoverso art. 794, appare opportuno modificare anche il secondo comma nel senso di prevedere che il sorvolo del territorio della Repubblica da parte di aeromobili militari stranieri non può prescindere da una specifica autorizzazione del Ministero della difesa;

g) all'articolo 11, comma 4, capoverso art. 802, secondo comma, appare opportuno specificare maggiormente i requisiti giuridici necessari per configurare la fattispecie della "violazione degli obblighi relativi al pagamento";

h) con riferimento al medesimo capoverso art. 802, si segnala l'opportunità di includere anche la categoria delle "tariffe dell'ENAV" tra le ipotesi che consentono all'ENAC di vietare la partenza degli aeromobili, in modo da evitare disparità di trattamento rispetto alla tutela dei diritti di credito dei fornitori dei servizi della navigazione aerea;



Camera dei Deputati

SERVIZIO COMMISSIONI

i) all'articolo 11, comma 8, capoverso art. 807, secondo comma, relativo all'assegnazione delle bande orarie negli aeroporti coordinati, appare opportuno inserire un riferimento alla normativa comunitaria in materia ed ai relativi provvedimenti attuativi;

l) all'articolo 17, appare opportuno riformulare il primo comma del capoverso art. 943, prevedendo che: "Qualora il trasporto sia effettuato da un vettore aereo diverso da quello indicato al momento della prenotazione, il passeggero deve essere adeguatamente informato della circostanza prima dell'emissione del biglietto";

m) si valuti la possibilità di prevedere l'esenzione del trasporto aereo di Stato, o eseguito nell'interesse dello Stato, da qualsiasi tassa, diritto o contribuzione nonché il diritto di priorità nell'utilizzazione delle strutture aeroportuali;

n) si sottolinea l'esigenza che – in linea con le finalità della delega evidenziate all'articolo 1 della precitata legge n. 265 del 2004 – siano affrontate con maggior dettaglio ed attenzione le questioni che attengono alla salvaguardia dei diritti dei passeggeri, anche alla luce delle più recenti normative ed indirizzi adottati in sede europea;

o) si evidenzia l'opportunità di prevedere specifiche misure a tutela dei diritti dei lavoratori, con particolare riferimento alla disciplina dei servizi di assistenza a terra;

p) con riferimento alle abrogazioni, appare opportuno individuare con maggiore precisione il quadro complessivo delle norme che si intendono superate con il provvedimento in esame – eventualmente accorpandole in un unico articolo come prospettato nella relazione illustrativa - in aderenza con il criterio di delega fissato alla lettera h), dove si fa espresso riferimento alla "abrogazione esplicita di tutte le disposizioni incompatibili con le modifiche del codice della navigazione adottate nell'esercizio della delega"; andrebbero in particolare valutate ulteriormente le possibili sovrapposizioni rispetto al contenuto del citato decreto-legge n. 237 del 2004, considerato che diverse disposizioni di tale decreto-legge sono riprodotte in tutto o in parte nel testo ora in esame, e solo di alcune di esse è disposta l'espressa abrogazione.

IL PRESIDENTE DELLA
IX COMMISSIONE



*Il Presidente della Commissione Bilancio, Tesoro
e Programmazione della Camera dei Deputati*



Roma, 3 marzo 2005

Onorevole Presidente,

Le comunico che la Commissione che ho l'onore di presiedere nella seduta odierna ha adottato, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, la seguente decisione:

"La Commissione Bilancio, tesoro e programmazione,

esaminato lo schema di decreto legislativo recante norme per la revisione della parte aeronautica del codice della navigazione (atto n. 446);

preso atto dei chiarimenti forniti dal Governo per cui le funzioni di vigilanza e di controllo attribuite all'ENAC dallo schema di decreto legislativo rientrano tra quelle già attualmente svolte, sulla base della normativa vigente, dal medesimo ente;

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente condizione:

all'articolo 20, il comma 2 sia sostituito dal seguente:

"2. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica".

CAMERA DEI DEPUTATI
ARRIVO 3 Marzo 2005
Prot: 2005/0000397/TN

(Giancarlo Giaretta)

PER COPIA CONFORME

On. Pier Ferdinando CASINI
Presidente della Camera dei deputati
S E D E



3855-11 I

DIPARTIMENTO RAPPORTI PARLAMENTO		
ARRIVO		
★	- 4 MAR. 2005	★
N° 7/10		

TRASMESSO DALLA SEGRETERIA MINISTRO

IL 3 MAR. 2005

PARERE AL MINISTRO PER I RAPPORTI CON IL PARLAMENTO AI SENSI DELL'ARTICOLO 2, COMMA 2, DELLA LEGGE 9 NOVEMBRE 2004, N. 265 SULLO SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE: "NORME PER LA REVISIONE DELLA PARTE AERONAUTICA DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE" (N. 446)

L'8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato, esaminato, ai sensi dell'articolo 2, comma 2, della legge 9 novembre 2004, n. 265, lo schema di decreto legislativo recante: "Norme per la revisione della parte aeronautica del codice della navigazione" (n. 446),

premesso che:

- ◀ - con l'articolo 2 della legge 9 novembre 2004 n. 265, di conversione del decreto legge 8 settembre 2004 n. 237, al fine di migliorare il livello di tutela dei diritti del passeggero e di sicurezza del trasporto aereo, di razionalizzare e semplificare l'assetto normativo e regolamentare nel settore dell'aviazione civile e delle gestioni aeroportuali, il Governo è stato delegato ad adottare, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica e nel rispetto delle prerogative costituzionali delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (a cui si è aggiunto il concerto del Ministro per le politiche comunitarie e del Ministro della giustizia), uno o più decreti legislativi per la revisione della parte aeronautica del codice della navigazione;
- i decreti legislativi e le eventuali modifiche devono conformarsi ai principi e ai criteri direttivi indicati, garantendo altresì il necessario coordinamento con la normativa comunitaria e internazionale e, in particolare, con gli obblighi assunti con

la ratifica della Convenzione di Chicago del 7 dicembre 1944 sull'aviazione civile internazionale;

- il Governo deve perseguire, ai sensi di legge, oltre alla razionalizzazione dell'assetto normativo nel settore dell'aviazione civile, la finalità dell'innalzamento del livello di sicurezza del trasporto aereo, mentre in relazione ai principi e criteri direttivi debbono essere affrontati gli aspetti nevralgici (organizzazione, fonti, aeroporti, servizi) del quadro normativo di riferimento del settore medesimo;

- il Governo ha predisposto, ai sensi dell'art. 2, comma 2, della citata legge di delega, un primo schema di decreto legislativo, approvato in via preliminare nella seduta del Consiglio dei ministri del 14 gennaio 2005, recante uno schema di nuovo articolato della parte aeronautica del codice della navigazione, che affronta ogni aspetto essenziale del quadro normativo dell'aviazione civile, dalle fonti normative al dettato legislativo riguardante gli aeroporti, le gestioni totali aeroportuali, il regime amministrativo dei veicoli, i servizi aerei ed aeroportuali, la contrattualistica *ad hoc*, le responsabilità dei soggetti operanti nel settore;

- la riforma non può comportare ulteriori oneri per la finanza pubblica;

- che la Commissione è chiamata, ai sensi di legge e nei termini ivi previsti, ad esprimere un parere preliminare, "indicando specificatamente le eventuali disposizioni ritenute non conformi ai principi e criteri direttivi della legge in delegazione. Lo schema di decreto legislativo dovrà, infatti, essere nuovamente trasmesso a cura del Governo (con le sue osservazioni e con eventuali modificazioni), per il prescritto parere definitivo, alle Commissioni parlamentari competenti per materia, una volta acquisito il parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano;

esprime parere favorevole con le seguenti condizioni e osservazioni:

a) nel Titolo I, relativo agli organi amministrativi ed alla disciplina tecnica della navigazione, vi sono norme di mera ricognizione e sintesi della situazione legislativa

attuale, in ordine all'amministrazione della navigazione aerea, in linea quindi con la normativa vigente ed il pacchetto di norme comunitarie del cosiddetto "single sky" circa l'individuazione di un'autorità di vigilanza (ENAC) e la doverosa separazione fra regolazione, controllo e certificazione, da un lato, e fornitura dei servizi di navigazione aerea, dall'altro. Del resto risulta precluso al Governo dalla legge delega un intervento di più ampio impatto in ordine alle attribuzioni ed all'organizzazione degli enti aeronautici. Così anche per quanto concerne l'individuazione dei meccanismi semplificati per il recepimento, in via amministrativa, delle norme tecniche internazionali vigenti nel complesso settore dell'aviazione civile (in particolare gli Annessi ICAO), si recepisce nel Codice un dettato legislativo attualmente vigente (articolo 26 della legge 166/02) emanato nell'ottica di evitare definitivamente le ben note conseguenze della pluridecennale situazione di stasi e scarsa chiarezza che ha riguardato tale ricezione di norme tecniche nel nostro ordinamento, in relazione anche alla mancata emanazione delle disposizioni regolamentari attuative del codice del 1942 per la parte aeronautica.

Per entrambi gli aspetti sopra elencati, dunque, può esprimersi un avviso positivo e di conformità ai dettami della legge delega, fatta salva la necessità di verificare che il puro e semplice recepimento delle norme tecniche ICAO non produca gravi squilibri di disparità di trattamento con riferimento all'utilizzazione di elicotteri e più in generale con riguardo agli eliporti ed alle elisuperfici;

b) con riferimento al Titolo II, che disciplina i servizi della navigazione aerea, forniti dall'Aeronautica militare, dalla società ENAV e dagli altri fornitori designati in base alle previsioni della normativa comunitaria, per gli spazi aerei di competenza, tenendo conto, nel caso dell'art. 691-bis, dei principi di controllo cosiddetti "gate to gate" sul movimento degli aeromobili introdotto a carico di ENAV S.p.a. da parte della citata legge 265 del 2004, di conversione del decreto legge 237 del 2004, occorre procedere alla modificazione dell'art. 691-bis, commi 1 e 3, nel senso che, anche per conformità al dettato vigente della legge 265 del 2004, è superfluo al momento, tenendo conto della situazione attuale, prevedere "altri fornitori designati

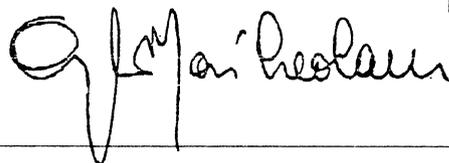
in base alle previsioni della normativa comunitaria", non essendo precluso l'ingresso di questi in virtù della normativa comunitaria, che ha, ed avrà, direttamente riflessi in quella nazionale;

c) con riguardo al successivo Titolo III, relativo ai beni destinati alla navigazione aerea e la polizia degli aerodromi, evidentemente elaborato alla luce degli esiti del dibattito parlamentare, nonché della citata legge n. 265 del 2004, occorre premettere che la materia delle gestioni aeroportuali non è affrontata direttamente nell'ambito dei principi e criteri direttivi, che si limitano a prevedere, alla lettera c), la "disciplina della proprietà degli aeroporti". In ogni caso, ai sensi dell'articolo 2, comma 1, della legge delega il Governo è chiamato a "razionalizzare e semplificare l'assetto normativo e regolamentare nel settore dell'aviazione civile e delle gestioni aeroportuali". Si concorda pertanto con la scelta di introdurre nel codice, nell'ottica sopradescritta, una disciplina seppur sintetica concernente la detta materia. L'articolato proposto necessita però, ad avviso della Commissione, di alcuni correttivi. Anche al fine di chiarire la portata e gli effetti della individuazione degli aeroporti di rilevanza nazionale (articolo 698) e quindi, di risulta, degli eventuali aeroporti di interesse regionale, sarebbe preferibile l'utilizzazione di disposizioni definitorie, anche per ciò che concerne l' "aeroporto" in quanto tale. In relazione alla cessazione del rapporto di concessione (articolo 703) va verificata la possibilità di introdurre il riconoscimento dell'ammortamento residuo degli investimenti. Per quanto concerne la procedura di rilascio della concessione aeroportuale, con particolare riferimento alla norma transitoria di salvaguardia delle procedure in corso (articolo 3, comma 2, del decreto legislativo), occorre meglio chiarire se le medesime procedure non debbano subire effetti dall'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale. In ordine alle funzioni del gestore aeroportuale (articolo 705), è opportuno chiarire definitivamente, alla lettera f), cosa si intende per "struttura aeroportuale" e gli effetti che ne conseguono sulla gestione e manutenzione degli impianti di assistenza visiva luminosa (AVL), nel senso che la manutenzione deve essere gestita dall'ENAV. Con riguardo al collocamento di segnali, di cui all'articolo 712, è

opportuno che venga regolamentato anche il mantenimento in efficienza dei segnali stessi, apposti su costruzioni, opere e rilievi orografici per finalità di sicurezza della navigazione aerea. Il reintrodotta divieto di partenza in caso di mancato assolvimento dell' obbligo di pagare tasse e diritti (articolo 802) deve poter trovare applicazione, in base a previsione esplicita, anche nel caso della segnalazione di ENAV S.p.a. per il mancato pagamento delle tariffe di pertinenza;

d) si ritiene infine che debba essere modificato anche il comma 2 dell' articolo 794, nel senso che il sorvolo del territorio della Repubblica da parte di aeromobili militari stranieri non può prescindere da una speciale autorizzazione del Ministero della difesa.

Sen. Cicolani, estensore



Roma, 2 marzo 2005