

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVI LEGISLATURA —————

N. 64

ATTO DEL GOVERNO

SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di decreto legislativo recante: «Recepimento della direttiva 2006/93/CE sulla disciplina dell'utilizzazione degli aerei subsonici civili a reazione»

(Parere ai sensi dell'articolo 1, commi 1 e 3, della legge 25 febbraio 2008, n. 34)

(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 18 febbraio 2009)



*Il Ministro
per i rapporti con il Parlamento*

DRP/I/XVI /D 36/09

Roma,

18 FEB 2009

Caro Presidente,

Le trasmetto, al fine dell'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari, lo schema di decreto legislativo recante recepimento della direttiva 2006/93/CE sulla disciplina dell'utilizzazione degli aerei di cui all'allegato 16 della convenzione sull'aviazione civile internazionale, volume 1°, parte II, capitolo 3, seconda edizione (1988) (versione codificata) approvato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri del 13 febbraio 2009.

con i migliori saluti

Sen.
Renato Giuseppe SCHIFANI
Presidente del
Senato della Repubblica
R O M A

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

L'articolo 1 della legge 25 febbraio 2008, n. 34, "Legge Comunitaria 2007", ha delegato il Governo per l'adozione dei decreti legislativi attuativi delle direttive comprese negli allegati A e B della legge medesima.

Con lo schema di decreto legislativo in esame, si recepisce la direttiva 2006/93/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 dicembre 2006, sulla disciplina dell'utilizzazione degli aerei di cui all' Allegato 16 della convenzione sull' aviazione civile internazionale, volume I, parte II, capitolo 3, seconda edizione (1988).

Il termine di recepimento nell'ordinamento nazionale delle disposizioni comunitarie non è indicato nella direttiva, pertanto il Governo deve esercitare la delega entro dodici mesi dalla entrata in vigore della Legge comunitaria 2007, come prescrive l'articolo 1, comma 1, della legge medesima.

Lo schema normativo in oggetto definisce le disposizioni in tema di utilizzazione degli aerei subsonici destinati ad operare sugli aeroporti nazionali, al fine di assicurare un minore impatto ambientale, secondo quanto previsto dalla disciplina internazionale vigente.

Il provvedimento si compone dei seguenti nove articoli.

Articolo 1

Il comma 1, corrispondente nel contenuto e nella numerazione, all'articolo 1 della direttiva 2006/93/CE, delimita l'ambito di applicazione della normativa, rinviando al successivo comma 2 .

Il comma 2 definisce la tipologia del velivolo subsonico civile a reazione, oggetto della disciplina, come il velivolo la cui massa massima al decollo è uguale o superiore a 34.000 chilogrammi, oppure la cui configurazione massima certificata corrisponde a più di diciannove posti passeggeri, esclusi i sedili riservati all'equipaggio.

Articolo 2

La disposizione, in un comma unico, individua nell'E.N.A.C (ente nazionale per l'aviazione civile). l'organismo responsabile dell'applicazione del decreto e dell'irrogazione delle sanzioni amministrative previste dal successivo articolo 5, coerentemente con il dettato del novellato articolo 687 del Codice della navigazione che definisce, appunto, l'E.N.A.C. come unica autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile, mediante le proprie strutture centrali e periferiche.

Pertanto, l'E.N.A.C. provvederà a vigilare, attraverso la verifica delle certificazioni degli aeromobili, al fine di far rispettare le nuove norme e, nel caso in cui riscontri infrazioni, ad irrogare la relativa sanzione di cui all'articolo 5 dello schema.

Articolo 3

Il comma 1, che recepisce il medesimo comma dell'art. 2 della direttiva, reca il divieto dell'impiego dei velivoli subsonici civili a reazione che non siano conformi ai requisiti previsti dall'allegato 16, volume 1, parte II, capitolo 3, seconda edizione (1988), della Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944.

Il comma 2 prescrive che i certificati acustici, di cui devono essere muniti i velivoli subsonici civili a reazione che operano sugli aeroporti nazionali, siano in lingua inglese, rilasciati dalla competente Autorità dell'aviazione civile, ammettendo anche una traduzione purché convalidata con carattere di ufficialità.

Ciò al fine di garantire alle strutture operative dell'E.N.A.C., la possibilità di verificare i certificati acustici, soprattutto con riferimento ai velivoli immatricolati in Paesi extracomunitari (basti pensare agli Stati russi, africani e asiatici) e che, in linea teorica, potrebbero non essere conformi.

Articolo 4

Il comma 1 attribuisce all'E.N.A.C. la competenza a concedere deroghe al divieto dell'impiego dei velivoli subsonici civili a reazione non conformi di cui all'articolo 3, comma 1, nel caso di aerei di interesse storico, informandone le competenti Autorità per l'aviazione civile degli altri Stati membri nonché la Commissione europea e motivando la relativa decisione.

Il comma riporta integralmente la disposizione comunitaria da recepire, al fine di evitare che si possa trarne una interpretazione meno restrittiva di quanto sia, invece, necessario.

Il comma 2 specifica due casi particolari, previsti al comma 4 dell'articolo 3 della direttiva, in cui l'E.N.A.C. può autorizzare l'uso temporaneo negli aeroporti nazionali di aerei altrimenti inutilizzabili ai sensi della direttiva stessa.

Si tratta degli aerei la cui utilizzazione ha carattere tanto eccezionale da rendere ingiustificato il rifiuto alla deroga, per un periodo limitato, al divieto di uso di aeroporti nazionali ed aerei che effettuano voli non commerciali a scopo di modifica, riparazione o manutenzione, cioè voli cosiddetti "tecnici".

Il comma 3 prevede che le deroghe di cui alla direttiva siano efficaci nel territorio della Repubblica italiana, anche se concesse dalle competenti Autorità aeronautiche di un altro Stato membro dell'Unione europea, per i velivoli

immatricolati nel registro di detto Stato. Con ciò, si dà attuazione al principio fondamentale, nell'ambito dell'ordinamento comunitario, del mutuo riconoscimento, il quale è derogabile per imperative esigenze di interesse generale e in forza del quale lo svolgimento dell'attività del prestatore è disciplinata dalla normativa del Paese di destinazione.

Articolo 5

Tale articolo sanziona l'impiego di aerei subsonici civili a reazione che non siano conformi alle prescrizioni contenute nel decreto.

In linea con la previsione di stabilire sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive, è stata previsto un divario di valori che consenta di tener conto degli elementi soggettivi ed oggettivi dell'infrazione (gravità della violazione, opera svolta dall'agente per l'eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione, personalità dello stesso nonché sue condizioni economiche), in modo da applicare in modo proporzionato la sanzione più adatta al caso di specie.

Articolo 6

La disposizione prevede l'aggiornamento - con decorrenza dal 1 gennaio 2011 - degli importi delle sanzioni previste dallo schema di decreto in esame, mediante applicazione dell'incremento pari all'indice nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività, rilevato dall'Istat nel biennio precedente.

Il comma 2 stabilisce che, entro il primo dicembre di ogni biennio, con decreto interministeriale, vengano aggiornati i nuovi limiti delle sanzioni amministrative pecuniarie che si applicano dal primo gennaio dell'anno successivo.

Articolo 7

La disposizione del comma 1 istituisce, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un fondo speciale da finanziarsi con le eventuali entrate derivanti dall'applicazione delle sanzioni previste dal decreto, per la promozione e lo sviluppo di studi finalizzati alla prevenzione degli effetti connessi all'impiego degli aerei subsonici.

Al comma 2 è prevista l'emanazione di un decreto interministeriale (economia e finanze/infrastrutture-trasporti/ambiente) per definire le modalità di destinazione e di impiego delle somme derivanti dall'irrogazione delle eventuali sanzioni, in linea con la norma speciale di cui al disposto dell'articolo 2, comma 1 lettera c), della "Legge comunitaria 2007", laddove si prevede: ***Le somme derivanti dalle sanzioni di nuova istituzione, stabilite con provvedimenti adottati in attuazione della presente legge, sono versate all'entrata del bilancio dello Stato, per essere riassegnate con decreti del Ministro dell'economia e finanze, alle amministrazioni competenti all'irrogazione delle stesse***".

In tale direzione, si colloca, ad esempio, anche la legge 21 novembre 2000, n. 342; recante misure in materia fiscale (pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 276 del 25 novembre 2000 - Suppl. Ord.), il cui articolo 90, nell'istituire l'imposta regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili, ne destina il gettito al completamento dei sistemi di monitoraggio acustico e al disinquinamento acustico.

Articolo 8

L'articolo afferisce alle abrogazioni dei decreti di recepimento nell'ordinamento nazionale della direttive riportate nell'allegato I alla direttiva in esame e che la direttiva medesima abroga.

Articolo 9

L'ultimo articolo, al comma 1, prevede che dall'attuazione del decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri né minori entrate per la finanza pubblica.

Il comma 2 stabilisce che l'E.N.A.C. provvede ai compiti, di cui agli articoli 3 e 5, con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, in quanto trattasi di compiti istituzionali già normativamente attribuitigli, ai sensi del decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, istitutivo dell'ente.

Infine, il comma 3 prevede che entro il 30 settembre di ogni anno l'E.N.A.C. trasmetta al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti una relazione sull'applicazione del presente decreto nonché sulle sanzioni irrogate.

Analisi tecnico-normativa

1. Aspetti tecnico-normativi in senso stretto:

a) necessità dell'intervento normativo

L'intervento normativo in esame è stato operato ai sensi della delega al Governo, di cui alla legge 25 febbraio 2008, 34 "Legge comunitaria 2007", di recepire nell'ordinamento nazionale con decreti legislativi le direttive contenute nell'allegato B alla direttiva medesima;

b) analisi del quadro normativo e incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti

L'intervento è in linea con la normativa vigente in materia di inquinamento acustico, richiamata nel preambolo del provvedimento in esame:

- ❖ legge 26 ottobre 1995, n. 447, legge quadro in materia di inquinamento acustico;
- ❖ decreto del Presidente della Repubblica 11 settembre 1997, n. 496, recante norme per la riduzione dell'inquinamento acustico prodotto dagli aeromobili civili;
- ❖ decreto legislativo 17 gennaio 2005, n. 13, di attuazione della direttiva 2002/30/CE, relativa all'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti comunitari;

c) analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario;

Nessun contrasto in quanto si dà attuazione a normativa comunitaria

d) analisi della compatibilità con le competenze delle regioni ordinarie ed a statuto speciale;

Nulla da rilevare, in quanto trattasi di normativa tecnica.

e) verifica della coerenza con le fonti legislative primarie che dispongono il trasferimento di funzioni alle regioni ed agli enti locali;

Nulla da rilevare.

f) verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione.

Nulla da rilevare. Non sussistono possibilità di delegificazione.

2. Elementi di *drafting* e linguaggio normativo:

a) individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso

Nulla da rilevare.

b) verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni ed integrazioni subite dai medesimi;

I riferimenti normativi figuranti nel testo sono corretti.

c) ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti;

Nel testo non si fa ricorso alla tecnica della novellazione .

d) individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.

Le abrogazioni dei decreti ministeriali 28 marzo 1995 e 29 ottobre 1999, attuativi delle direttive comunitarie cui all'articolo 8 dello schema di provvedimento in esame, scaturiscono dall'abrogazione delle direttive medesime, operata dalla direttiva 2006/93/CE.

3. Ulteriori elementi:

a) indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto:

Nulla da rilevare.

b) verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.

Non risultano progetti di legge in materia

Analisi di impatto della regolamentazione (AIR)

Soggetti destinatari

Destinatari del provvedimento sono gli operatori aerei che, nell'utilizzo degli aerei subsonici, così come individuati all'articolo 1, comma 2, dello schema medesimo, sono chiamati al rispetto delle disposizioni del presente schema.

La ratio dell'intervento

Dare attuazione alla direttiva comunitaria 2006/93/CE, introducendo nell'ordinamento nazionale le disposizioni concernenti l'utilizzo degli aerei subsonici individuati all'articolo 1, comma 2 e la relativa sanzione in caso di violazione dei prescritti obblighi.

Finalità del provvedimento, ambito dell'intervento e analisi dei mezzi e dei tempi individuati per il perseguimento degli obiettivi

Il provvedimento mira a disciplinare l'uso di questa tipologia di aeromobili, al fine di ridurre l'impatto ambientale sul territorio nazionale, in ottemperanza con la normativa vigente.

La scelta dello strumento normativo è stata obbligata in quanto il provvedimento prevede l'applicazione della sanzione pecuniaria amministrativa da trentamila a centocinquantomila euro in caso di violazione delle disposizioni ivi contenute.

Verifica dell'esistenza di oneri finanziari

Il provvedimento non comporta oneri aggiuntivi a carico della finanza pubblica, in quanto le funzioni attribuite all'Enac sono già normativamente previste.

SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2006/93/CE SULLA DISCIPLINA DELL'UTILIZZAZIONE DEGLI AEREI DI CUI ALL'ALLEGATO 16 DELLA CONVENZIONE SULL'AVIAZIONE CIVILE INTERNAZIONALE, VOLUME I, PARTE II, SECONDA EDIZIONE (1988).

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Vista la legge 25 febbraio 2008, n. 34, "Legge comunitaria 2007" e, in particolare, l'articolo 1, recante la delega al Governo per l'emanazione di decreti legislativi di attuazione delle direttive di cui all'allegato B;

Vista la direttiva 2006/93/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 dicembre 2006 relativa alla disciplina sulla utilizzazione degli aerei di cui all'Allegato 16 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale, volume 1, parte II, capitolo 3, seconda edizione (1988);

Visto il Codice della navigazione approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, come modificato dai decreti legislativi 9 maggio 2005, n. 96 e 15 marzo 2006, n. 151;

Vista la Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, approvata e resa esecutiva con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con legge 17 aprile 1956, n. 561;

Vista la legge 24 novembre 1981 n. 689, recante modifiche al sistema penale;

Vista la legge 26 ottobre 1995, n. 447, legge quadro in materia di inquinamento acustico;

Visto il decreto legislativo del 25 luglio 1997, n. 250, istitutivo dell'Ente nazionale per l'aviazione civile, (E.N.A.C.);

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 11 settembre 1997, n. 496, recante norme per la riduzione dell'inquinamento acustico prodotto dagli aeromobili civili;

Visto il decreto legislativo 17 gennaio 2005, n. 13 di attuazione della direttiva 2002/30/CE, relativa all'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti comunitari;

Visto il Contratto di programma stipulato tra il Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze e della difesa, e l'ENAC del 14 febbraio 2008 e in particolare l'articolo 9 punto 2, lett. i) e l'articolo 18;

Vista la preliminare deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del....

Acquisiti i pareri delle competenti Commissioni della Camera dei Deputati e del Senato della Repubblica;

Vista la deliberazione definitiva del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del....

Sulla proposta del Ministro per le politiche europee e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, della giustizia, degli affari esteri e dell'economia e delle finanze;

E M A N A
il seguente decreto legislativo

Art.1
(Ambito di applicazione e definizioni)

1. Il presente decreto legislativo disciplina l'utilizzazione degli aerei subsonici civili a reazione di cui al comma 2;
2. Ai fini del presente decreto, per velivolo subsonico civile a reazione si intende: il velivolo la cui massa massima al decollo è uguale o superiore a 34.000 chilogrammi, oppure la cui configurazione massima certificata corrisponde a più di diciannove posti passeggeri, esclusi i sedili riservati all'equipaggio.

Art. 2
(Organismo responsabile dell'applicazione delle sanzioni)

1. L'ENAC è l'organismo responsabile dell'applicazione del presente decreto e irroga le sanzioni pecuniarie amministrative previste dall'articolo 5, ai sensi della legge 24 novembre 1981, n. 689.

Art. 3
(Disposizioni per la navigazione aerea)

1. Nel territorio nazionale è vietato l'impiego dei velivoli subsonici civili a reazione non conformi ai requisiti previsti dall'allegato 16, volume 1, parte II, capitolo 3, seconda edizione (1988), della Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944.
2. La conformità ai requisiti di cui al comma 1 è certificata anche in lingua inglese (o traduzione convalidata), rilasciata dall'Autorità competente **dello Stato di immatricolazione del velivolo.**

Art. 4
(*Deroghe*)

1. L'Enac può concedere deroghe al disposto dell'articolo 3, comma 1, nel caso di aerei di interesse storico, informandone le Autorità competenti degli altri Stati membri nonché la Commissione europea e motivando la decisione.
2. Oltre che nel caso previsto al comma 1, l'ENAC può autorizzare il singolo uso temporaneo di aerei altrimenti interdetti alla navigazione aerea dalla disciplina del presente decreto, esclusivamente nel caso di:
 - a) aerei la cui utilizzazione ha carattere tanto eccezionale da rendere ingiustificato il rifiuto alla deroga;
 - b) aerei che effettuano voli non commerciali a scopo di modifica, riparazione o manutenzione.
3. Le deroghe previste al comma 1 hanno efficacia nel territorio della Repubblica italiana, anche se concesse dalle Autorità competenti di un altro Stato membro dell'Unione europea, per i velivoli immatricolati nel registro di detto Stato.

Art. 5
(*Sanzioni*)

1. Salvo che il fatto costituisca reato, chiunque opera nel territorio nazionale con un aereo subsonico civile a reazione non conforme alle prescrizioni dell'articolo 3 del presente decreto è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria da euro trentamila ad euro centocinquantamila.

Art. 6
(*Aggiornamento degli importi delle sanzioni*)

1. A decorrere dal 1 gennaio 2011, gli importi delle sanzioni di cui all'articolo 5 sono aggiornati mediante applicazione dell'incremento pari all'indice nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività, rilevato dall'Istat nel biennio precedente.
1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottarsi entro il 1 dicembre di ogni biennio, sono aggiornati i nuovi limiti delle sanzioni amministrative pecuniarie che si applicano dal 1 gennaio dell'anno successivo.

Art. 7
(*Istituzione fondo speciale*)

1. E' istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo speciale da finanziarsi con le entrate derivanti dall'applicazione delle sanzioni previste dal

presente decreto, per la promozione e lo sviluppo di studi finalizzati alla prevenzione degli effetti connessi all'impiego degli aerei subsonici.

2. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, sono definite le modalità di destinazione al fondo speciale e di impiego delle predette entrate.

Art. 8 (Abrogazioni)

1. Sono abrogate le seguenti disposizioni:

- a) decreto ministeriale 28 marzo 1995, di attuazione della direttiva 92/14/CEE in tema di limitazione delle emissioni sonore dei velivoli subsonici a reazione, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 6 giugno 1995, n.130;
- b) decreto ministeriale 29 ottobre 1999, di attuazione delle direttive del Consiglio CE 98/20 del 30 marzo 1998 e 1999/28/CE del 21 aprile 1999 che modificano la direttiva 92/14/CEE sulla limitazione dell'utilizzazione degli aerei disciplinati dall'allegato 16 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale, volume 1, parte II, capitolo 2, seconda edizione, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 10 novembre 1999, n. 264

Art. 9 (Disposizioni finali)

1. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri né minori entrate per la finanza pubblica.
2. L'ENAC provvede all'attuazione dei compiti derivanti dal presente decreto con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.
3. Entro il 30 settembre di ogni anno l'ENAC trasmette al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti una relazione sull'applicazione del presente decreto nonché sulle sanzioni irrogate.

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