

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

N. 481

ATTO DEL GOVERNO

SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Nuovo 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 9 novembre 2004, n. 265,
di conversione in legge del decreto-legge 8 settembre 2004, n. 237)*

—————

(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 13 aprile 2005)

—————

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, perdipiù 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*). E' 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 scanso 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.



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

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;

Visto l'articolo 2 della legge 9 novembre 2004 n. 265;

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

Acquisito il parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano;

Acquisito il parere delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica;

Vista la deliberazione del Consiglio dei ministri, adottata nella riunione del ...;

Sulla proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro per le politiche comunitarie e con il Ministro della giustizia;

EMANA

il seguente decreto legislativo:

Art. 1

(Degli organi amministrativi e della disciplina tecnica della navigazione)

1. La rubrica del Titolo I del Libro I della Parte II del codice della navigazione è sostituita dalla seguente: «DEGLI ORGANI AMMINISTRATIVI E DELLA DISCIPLINA TECNICA DELLA NAVIGAZIONE».

2. Gli articoli da 687 a 690 del codice della navigazione sono sostituiti dai seguenti:

«Art. 687 (Amministrazione dell'aviazione civile). — Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 1, comma 1, del decreto legge 8 settembre 2004, convertito dalla legge 9 novembre 2004, n. 265, nonché fatte salve le competenze specifiche degli altri enti aeronautici, l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) agisce come unica autorità di regolazione tecnica, certificazione e vigilanza nel settore dell'aviazione civile, mediante le proprie strutture centrali e periferiche.

Le attribuzioni e l'organizzazione degli enti aeronautici sono disciplinate dalle rispettive norme istitutive, nonché dalle norme statutarie ed organizzative:



Art. 688 (*Concorso di competenze*). — Negli aeroporti situati all'interno di porti marittimi, la vigilanza sulla sosta e sulla circolazione di navi, galleggianti e aeromobili è esercitata dall'ENAC, d'intesa con l'autorità marittima.

Art. 689 (*Vigilanza sul traffico nazionale all'estero*). — La vigilanza sulla navigazione e sul traffico nazionale all'estero è esercitata dall'autorità consolare.

Art. 690 (*Annessi ICAO*). — Al recepimento degli annessi alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, resa esecutiva con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con la legge 17 aprile 1956, n. 561, si provvede in via amministrativa, sulla base dei principi generali stabiliti, in attuazione di norme legislative, dal decreto del Presidente della Repubblica 4 luglio 1985, n. 461, anche mediante l'emanazione di regolamenti tecnici dell'ENAC.

Con le stesse modalità di cui al comma 1 si provvede all'adozione delle norme di adeguamento alle eventuali modifiche degli annessi e al recepimento dell'ulteriore normativa tecnica applicativa degli stessi.

Il Governo della Repubblica è autorizzato a modificare, con regolamento emanato ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, e in attuazione dei principi stabiliti dal decreto del Presidente della Repubblica n. 461 del 1985, le disposizioni di legge incompatibili con quelle degli annessi oggetto del recepimento.».

3. L'articolo 26 della legge 1° agosto 2002, n. 166 è abrogato.

Art. 2

(*Dei servizi della navigazione aerea*)

1. Dopo l'articolo 690 del codice della navigazione è inserito il titolo seguente: «TITOLO II: DEI SERVIZI DELLA NAVIGAZIONE AEREA».

2. L'articolo 691 del codice della navigazione è sostituito dai seguenti:

«Art. 691 (*Servizi della navigazione aerea*). — I servizi della navigazione aerea si distinguono in:

a) servizi del traffico aereo, che includono i servizi di controllo del traffico aereo, i servizi di informazioni volo, i servizi consultivi sul traffico aereo e i servizi di allarme;

b) servizi di meteorologia aeronautica;

c) servizi di informazioni aeronautiche;

d) servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza.

Art. 691-bis (*Fornitura dei servizi della navigazione aerea*). — Fatta salva l'attuazione delle previsioni della normativa comunitaria, i servizi della navigazione aerea sono forniti dalla società Enav, per gli spazi aerei di competenza.



I servizi del traffico aereo sono svolti da personale in possesso di apposita licenza o certificazione.

La società Enav [...], sotto la vigilanza dell'ENAC e coordinandosi con il gestore aeroportuale, disciplina e controlla, per gli aeroporti di competenza, la movimentazione degli aeromobili, degli altri mezzi e del personale sull'area di manovra ed assicura l'ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali.

L'Aeronautica militare svolge i servizi di cui al presente articolo stipulando, se del caso, specifici atti di intesa con l'ENAC da sottoporre all'approvazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero della difesa.

Sono fatte salve le attribuzioni dell'Aeronautica militare in materia di meteorologia generale.

Art. 3

(Dei beni destinati alla navigazione e della polizia degli aerodromi)

1. Il Titolo II è soppresso e i Capi da I a III del Titolo III del Libro I della Parte II del codice della navigazione sono sostituiti come segue:

«TITOLO III

DEI BENI DESTINATI ALLA NAVIGAZIONE E DELLA POLIZIA DEGLI
AERODROMI

Capo I

DELLA PROPRIETÀ E DELL'USO DEGLI AERODROMI

Art. 692 (*Beni del demanio aeronautico statale*). — Fanno parte del demanio aeronautico civile statale:

- a) gli aerodromi civili istituiti dallo Stato o appartenenti al medesimo;
- b) ogni costruzione o impianto appartenente allo Stato strumentalmente destinato al servizio della navigazione aerea.

Gli aerodromi militari fanno parte del demanio militare aeronautico.

Art. 693 (*Assegnazione dei beni del demanio aeronautico*) — I beni del demanio aeronautico di cui alle lettere a) e b) del primo comma dell'art. 692 sono assegnati all'ENAC in uso gratuito ai fini dell'affidamento in concessione al gestore aeroportuale.

All'individuazione dei beni di cui al primo comma provvedono le amministrazioni statali competenti con apposito atto di intesa.

I beni del demanio militare aeronautico da destinare all'aviazione civile sono individuati con provvedimento del Ministero della difesa e trasferiti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la successiva assegnazione in uso gratuito all'ENAC.

Le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano hanno diritto di prelazione per l'acquisizione al proprio demanio o patrimonio degli aerodromi e dei beni del demanio aeronautico civile di cui all'articolo 692, in caso di loro alienazione o dismissione da parte dello Stato.



Art. 694 (*Aerodromi privati*). — Ferme restando le attribuzioni degli Enti locali e fatti salvi gli effetti derivanti dall'applicazione delle leggi speciali vigenti, la realizzazione e l'ampliamento da parte dei privati, sul suolo di proprietà privata, di aerodromi e di altri impianti aeronautici, sono autorizzati dall'ENAC.

Art. 695 (*Mutamenti relativi ai diritti su aerodromi e su altri impianti privati*). — L'alienazione, la locazione, la costituzione di usufrutto e qualunque altro atto dispositivo di aerodromi o di altri impianti aeronautici privati, sono preventivamente comunicati all'ENAC, anche ai fini dell'esercizio dei poteri di vigilanza.

Art. 696 (*Opere di pubblico interesse*). — La dichiarazione di pubblico interesse per le opere necessarie all'istituzione ed all'ampliamento di aerodromi e di altri impianti aeronautici da destinare al servizio della navigazione aerea è fatta dall'ENAC ed è comunicata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il quale, sentito il Ministero dell'economia e delle finanze, può annullarla entro il termine di trenta giorni dalla ricezione.

Art. 697 (*Aerodromi aperti al traffico civile*). — Sono aperti al traffico aereo civile, previa valutazione di idoneità al servizio da parte dell'ENAC:

- a) gli aeroporti civili istituiti dallo Stato o appartenenti al medesimo e agli enti pubblici territoriali;
- b) gli aeroporti militari designati dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministro della difesa;
- c) gli aeroporti privati autorizzati ai sensi dell'articolo 694 ed adibiti dal gestore all'esercizio del traffico aereo.

Art. 698 (*Aeroporti di rilevanza nazionale e di interesse regionale*). — Con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con la Conferenza permanente per i rapporti fra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano e sentita l'Agenzia del demanio, sono individuati, previo parere delle competenti commissioni parlamentari da esprimere entro trenta giorni dall'assegnazione, gli aeroporti e i sistemi aeroportuali di rilevanza nazionale, quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato, *tenendo conto delle dimensioni del traffico, dell'ubicazione territoriale e del ruolo strategico dei medesimi*. Con il medesimo procedimento si provvede alle modifiche del suddetto decreto del Presidente della Repubblica.

Allo scopo di coordinare le politiche di sviluppo degli aeroporti di interesse regionale, è istituito, senza oneri a carico del bilancio dello Stato, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, un comitato di coordinamento tecnico composto dai rappresentanti delle regioni e delle province autonome, del governo e degli enti aeronautici.



Art. 699 (*Uso degli aeroporti aperti al traffico civile*). — Gli aeromobili possono approdare, sostare e partire negli aeroporti aperti al traffico civile, nel rispetto delle condizioni per l'uso degli aeroporti.

Gli aeromobili stranieri sono ammessi a condizione di reciprocità o quando ciò sia stabilito da convenzioni internazionali, salva in ogni caso la facoltà dell'ENAC di dare autorizzazioni temporanee.

Art. 700 (*Uso degli aerodromi privati non aperti al traffico civile*). — Salvo il caso di necessità, per l'uso degli aerodromi privati non aperti al traffico civile è richiesto il consenso dell'esercente dell'aeroporto.

Art. 701 (*Aviosuperfici*). — Le aviosuperfici sono aree, diverse dagli aeroporti, idonee alla partenza ed all'approdo, non appartenenti al demanio aeronautico e sono disciplinate dalle norme speciali, *ferme restando le competenze dell'ENAC in materia di sicurezza*.

Art. 702 (*Progettazione e realizzazione delle infrastrutture aeroportuali*). — *Ferma restando la normativa generale applicabile alla realizzazione di opere pubbliche, l'approvazione dei progetti di costruzione, di ampliamento e di adeguamento delle infrastrutture aeroportuali, anche al fine di eliminare le barriere architettoniche per gli utenti a ridotta mobilità, è di spettanza dell'ENAC, anche per la verifica della conformità alle norme di sicurezza, nel rispetto delle funzioni di pianificazione, programmazione e di indirizzo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.*

Le opere realizzate dal gestore aeroportuale sul sedime demaniale appartengono al suo patrimonio fino alla cessazione della concessione.

Art. 703 (*Devoluzione delle opere non amovibili*). — Ove non diversamente stabilito nell'atto di concessione, quando la stessa venga a cessare, le opere non amovibili, costruite sull'area demaniale, restano acquisite allo Stato, *fatta salva la possibilità di rimborsare, da parte del concessionario subentrante, il valore contabile residuo non ammortizzato.*

L'ENAC ha facoltà, d'intesa con le autorità competenti, di ordinare la demolizione delle opere con la restituzione del bene demaniale nel pristino stato.

In quest'ultimo caso, l'ENAC, ove il concessionario non esegua l'ordine di demolizione, può provvedervi d'ufficio ai sensi dell'articolo 54.

Capo II

DELLE GESTIONI AEROPORTUALI E DEI SERVIZI DI ASSISTENZA A TERRA

Art. 704 (*Rilascio della concessione di gestione aeroportuale*). — Alla concessione della gestione totale aeroportuale degli aeroporti di rilevanza nazionale si provvede con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e, limitatamente agli aeroporti militari aperti al traffico civile, con il Ministro della difesa.



Il provvedimento concessorio, nel limite massimo di durata di quaranta anni, è adottato su proposta dell'ENAC all'esito di selezione effettuata tramite procedura *di gara ad evidenza pubblica secondo la normativa comunitaria*, prevee idonee forme di pubblicità, *nel rispetto dei termini procedurali fissati dall'ENAC*.

Alle procedure di gara sono ammesse a partecipare anche imprese straniere non comunitarie, a condizione che lo Stato in cui esse sono stabilite ammetta imprese italiane a condizioni di reciprocità.

L'affidamento in concessione è subordinato [...] alla sottoscrizione di una convenzione e di un contratto di programma fra il gestore aeroportuale e l'ENAC, nel rispetto delle direttive emanate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti *e sentita la regione o provincia autonoma nel cui territorio ricade l'aeroporto oggetto di concessione.*

La convenzione deve contenere il termine, almeno quadriennale, per la verifica della sussistenza dei requisiti soggettivi e oggettivi e delle altre condizioni che hanno determinato il rilascio del titolo, compresa la rispondenza dell'effettivo sviluppo e della qualità del servizio alle previsioni contenute nei piani di investimento di cui all'atto di concessione. Deve inoltre contenere le modalità di definizione ed approvazione dei programmi quadriennali di intervento, le sanzioni e le altre cause di decadenza o revoca della concessione, nonché le disposizioni necessarie alla regolazione ed alla vigilanza e controllo del settore.

Art. 705 (*Compiti del gestore aeroportuale*). — *Il gestore aeroportuale è il soggetto cui è affidato, insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e di gestire le infrastrutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori privati presenti nell'aeroporto o nel sistema aeroportuale considerato.*

Ferme restando la disciplina del Titolo VII e comunque le competenze attribuite agli organi statali in materia di ordine e sicurezza pubblica, difesa civile, prevenzione incendi, soccorso e protezione civile, il gestore aeroportuale:

a) assicura il puntuale rispetto degli obblighi assunti con la convenzione ed il contratto di programma;

b) organizza l'attività aeroportuale [...] al fine di garantire l'efficiente utilizzazione delle risorse per la fornitura di attività e di servizi di livello adeguato, anche mediante la pianificazione degli interventi in relazione alla tipologia di traffico;

c) corrisponde il canone di concessione;

d) assicura agli utenti la presenza in aeroporto dei necessari servizi di assistenza a terra, di cui all'articolo 706, fornendoli direttamente o coordinando l'attività dei soggetti idonei che forniscono i suddetti servizi a favore di terzi o in autoproduzione;

e) sotto la vigilanza dell'ENAC e coordinandosi con la società Enav [...], assegna le piazzole di sosta agli aeromobili e assicura l'ordinato movimento degli altri mezzi e del personale sui piazzali, al fine di non interferire con l'attività di movimentazione degli aeromobili, *verificando il rispetto delle prescrizioni del regolamento di scalo da parte degli operatori privati fornitori di servizi aeroportuali, al fine dell'emissione delle sanzioni previste nel regolamento stesso e negli atti convenzionali;*



f) fornisce tempestivamente notizie all'ENAC, alla società Enav, ai vettori e agli enti interessati in merito a riduzioni del livello del servizio e a interventi sull'area di movimento dell'aeroporto, nonché alla presenza di ostacoli o di altre condizioni di rischio per la navigazione aerea afferenti alla struttura aeroportuale, *nei limiti, con riferimento alle direzioni di atterraggio e decollo, delle previsioni contenute nei regolamenti tecnici dell'ENAC;*

g) redige la Carta dei servizi in conformità delle direttive emanate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dall'ENAC e garantisce il rispetto dei previsti livelli di qualità dei servizi offerti all'utenza;

h) *assicura i controlli di sicurezza su passeggeri, bagagli e merci, conformemente alle disposizioni vigenti.*

Art. 706 (*Servizi di assistenza a terra*). — I servizi di assistenza a terra negli aeroporti aperti al traffico aereo commerciale, espletati sia dal gestore aeroportuale che dagli operatori terzi o dagli utenti in autoassistenza ritenuti idonei dall'ENAC, sono regolati dalle norme speciali in materia.

Capo III

VINCOLI DELLA PROPRIETÀ PRIVATA

Art. 707 (*Determinazione delle zone soggette a limitazioni*). — Al fine di garantire la sicurezza della navigazione aerea, l'ENAC individua le zone da sottoporre a vincolo nelle aree limitrofe agli aeroporti e stabilisce le limitazioni relative agli ostacoli per la navigazione aerea e ai potenziali pericoli per la stessa, conformemente alla normativa tecnica internazionale. 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.

Il personale incaricato dall'ENAC di eseguire i rilievi e di collocare i segnali può accedere nella proprietà privata, richiedendo, nel caso di opposizione dei privati, l'assistenza della forza pubblica.

Le zone di cui al primo comma e le relative limitazioni sono indicate dall'ENAC su apposite mappe pubblicate mediante deposito nell'ufficio del comune interessato.

Dell'avvenuto deposito è data notizia, entro dieci giorni, mediante avviso inserito nel Bollettino Ufficiale della regione interessata. Il comune interessato provvede inoltre a darne pubblicità *ai singoli soggetti interessati*, nei modi ritenuti idonei.

Nelle direzioni di atterraggio e decollo non è consentita alcuna edificazione in una fascia di sicurezza larga trecento metri e distante trecento metri dal perimetro dell'aeroporto.

Per gli aeroporti militari le funzioni di cui al primo, secondo, terzo e quarto comma sono esercitate dal Ministero della difesa.



Art. 708 (*Opposizione*). — Nel termine di sessanta giorni dall'avviso di deposito di cui all'articolo 707, quarto comma, chiunque vi abbia interesse può, con atto notificato all'ENAC, proporre opposizione avverso la determinazione della zona soggetta a limitazioni. Di questa facoltà, e del predetto termine, è fatta menzione nel medesimo avviso.

L'ENAC decide sull'opposizione entro sessanta giorni dalla notifica della medesima. Decorso vanamente il suddetto termine, l'opposizione s'intende respinta.

Art. 709 (*Ostacoli alla navigazione*). — Costituiscono ostacolo alla navigazione aerea le costruzioni, le piantagioni arboree, i rilievi orografici e in genere le opere che interferiscono con le superfici di rispetto come definite dall'ENAC con proprio regolamento.

La costituzione di ostacoli fissi o mobili alla navigazione aerea è subordinata all'autorizzazione dell'ENAC, previo coordinamento, ove necessario, con il Ministero della difesa.

Art. 710 (*Aeroporti militari*). — Per gli aeroporti militari, il Ministero della difesa esercita le competenze relative:

- a) alla predisposizione e pubblicazione delle mappe aeronautiche;
- b) alla autorizzazione alla costituzione degli ostacoli alla navigazione aerea nelle vicinanze degli stessi;
- c) all'imposizione di limitazioni e rilascio di autorizzazioni di cui all'articolo 711;
- d) al collocamento di segnali di cui all'articolo 712;
- e) all'abbattimento degli ostacoli ed all'eliminazione dei pericoli di cui all'articolo 714.

Art. 711 (*Pericoli per la navigazione*). — Nelle zone di cui all'articolo 707, sono soggette a limitazioni le opere, le piantagioni e le attività che costituiscono un potenziale richiamo per la fauna selvatica o comunque un pericolo per la navigazione aerea.

La realizzazione delle opere, le piantagioni e l'esercizio delle attività di cui al comma 1, fatte salve le competenze delle autorità preposte, sono subordinati all'autorizzazione dell'ENAC, che ne accerta il grado di pericolosità ai fini della sicurezza della navigazione aerea.

Art. 712 (*Collocamento di segnali*). — L'ENAC, anche su segnalazione delle autorità e degli organismi locali e con oneri a carico del proprietario, ordina, *anche con riguardo alle zone estranee a quelle delimitate ai sensi dell'articolo 707*, il collocamento di segnali sulle costruzioni, sui rilievi orografici e in genere sulle opere che richiedono maggiore visibilità, nonché l'adozione di altre misure necessarie per la sicurezza della navigazione.

Il monitoraggio dell'efficienza dei segnali e la relativa manutenzione compete al gestore aeroportuale.



I comuni territorialmente competenti segnalano all'ENAC eventuali inosservanze delle prescrizioni in materia di collocamento di segnali.

Art. 713 (*Aviosuperfici e impianti aeronautici destinati al servizio della navigazione aerea*). — Le aree in prossimità di aviosuperfici o di impianti aeronautici destinati al servizio della navigazione aerea possono essere assoggettate dall'ENAC alle limitazioni previste dagli articoli 709 e 711, a tutela dell'interesse pubblico.

Art. 714 (*Abbattimento degli ostacoli ed eliminazione dei pericoli*). — L'ENAC ordina, con provvedimento motivato, che siano abbattuti gli ostacoli non compatibili con la sicurezza della navigazione aerea o eliminati i pericoli per la stessa. Il relativo onere è posto a carico del proprietario dell'opera che costituisce ostacolo.

Se l'ostacolo o la situazione di pericolo sono preesistenti alla data di pubblicazione del piano di sviluppo aeroportuale, o, in carenza di esso, del piano regolatore aeroportuale, è corrisposta un'indennità all'interessato che abbia subito un pregiudizio in conseguenza dell'abbattimento o dell'eliminazione.

Art. 715 (*Valutazione di rischio delle attività aeronautiche*). — Al fine di ridurre il rischio derivante dalle attività aeronautiche per le comunità presenti sul territorio limitrofo agli aeroporti, l'ENAC individua gli aeroporti per i quali effettuare la valutazione dell'impatto di rischio.

Nell'esercizio delle proprie funzioni di pianificazione e gestione del territorio, i comuni interessati tengono conto della valutazione di cui al comma 1.

Art. 716 (*Inquinamento acustico*). — La realizzazione di opere e l'imposizione di nuove destinazioni urbanistiche nelle vicinanze degli aeroporti sono subordinate all'osservanza delle norme vigenti in materia di inquinamento acustico.»

2. *Indipendentemente dall'individuazione degli aeroporti di rilevanza nazionale, ai sensi dell'articolo 698, da effettuare entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo, le disposizioni di cui all'articolo 704, primo e secondo comma, del codice della navigazione, come modificato dal presente decreto legislativo, non si applicano [...] alle concessioni della gestione aeroportuale già rilasciate, anche in base a legge speciale, nonché ai procedimenti di rilascio della concessione originati da istanze presentate antecedentemente alla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo, ai sensi del decreto ministeriale 12 novembre 1997, n. 521. Detti procedimenti devono concludersi entro un anno dalla data di entrata in vigore del presente decreto legislativo.*

3. Sono abrogate le seguenti disposizioni:

- a) il comma 4 dell'articolo 8 del decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250;**
- b) il comma 1 dell'articolo 1-bis del decreto legge 8 settembre 2004, n. 237, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2004, n. 265;**



c) i commi 2 e 4 dell'articolo 2 del decreto legge 8 settembre 2004, n. 237, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2004, n. 265.

4. L'articolo 718 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 718 (*Funzioni di polizia e di vigilanza*). — Le funzioni di polizia degli aerodromi sono esercitate dall'ENAC, *anche mediante le proprie articolazioni periferiche*.

I soggetti privati che esercitano un'attività nell'interno degli aerodromi sono soggetti alla vigilanza dell'ENAC, nell'esercizio dei poteri autoritativi di competenza, nonché al coordinamento e controllo del gestore aeroportuale.

L'ENAC vigila sulla fornitura dei servizi forniti dalla società Enav, fatte salve le competenze del Ministero della difesa.

Al personale dell'ENAC autorizzato a svolgere attività ispettiva è garantito l'accesso ai mezzi, alle aree aeroportuali e alle infrastrutture, nonché alle documentazioni pertinenti alle attività connesse alla navigazione aerea.».

5. Gli articoli da 719 a 725 del codice della navigazione sono abrogati.

6. All'articolo 730, comma 3, le parole «, previo versamento della somma fissata nell'atto d'ingiunzione» sono soppresse.

7. Le regioni disciplinano le materie di propria competenza nel rispetto dei principi desumibili dalle disposizioni contenute nel presente titolo.

8. L'art. 14 del decreto legislativo 13 gennaio 1999, n. 18, recante "Attuazione della direttiva 96/67/CE relativa al libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità", è sostituito dal seguente:

“Art. 14

(Protezione sociale)

1. Salva restando l'applicazione di specifiche norme contrattuali di tutela, l'ENAC, in esecuzione delle direttive delle Amministrazioni competenti, assicura, nel caso di trasferimento delle attività concernenti una o più categorie di servizi di assistenza a terra di cui agli allegati A e B, l'applicazione delle misure di protezione sociale previste dalla normativa vigente, privilegiando il reimpiego del personale in attività analoghe che richiedono il possesso di particolari requisiti di sicurezza da parte del personale addetto.”.

Art. 4

(Del personale aeronautico)

1. Il Titolo IV del Libro I della Parte II del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«TITOLO IV
DEL PERSONALE AERONAUTICO



Art. 731 (*Il personale aeronautico*). — Le disposizioni del presente titolo si applicano al personale aeronautico di cui all'annesso n. 1 alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, resa esecutiva con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con la legge 17 aprile 1956, n. 561, per il quale è previsto il possesso di licenze, attestati o altre forme di certificazione.

Il personale aeronautico di cui al primo comma comprende:

- a) il personale di volo;
- b) il personale non di volo.

Art. 732 (*Personale di volo*). — Il personale di volo comprende:

- a) il personale addetto al comando, alla guida e al pilotaggio di aeromobili;
- b) il personale addetto al controllo degli apparati e degli impianti di bordo;
- c) il personale addetto ai servizi complementari di bordo.

Art. 733 (*Personale non di volo*). — Il personale non di volo comprende:

- a) il personale addetto ai servizi del traffico aereo;
- b) il personale, non di volo, delle imprese di trasporto aereo;
- c) il personale dei servizi di assistenza a terra;
- d) il personale addetto ai servizi di manutenzione.

Art. 734 (*Licenze ed attestati*). — I titoli professionali, i requisiti e le modalità per il rilascio, il rinnovo, la reintegrazione, la sospensione o la revoca delle licenze, degli attestati e delle altre forme di certificazione sono disciplinati da regolamenti dell'ENAC, emanati in conformità dell'articolo 690.

L'ENAC, nel rispetto delle normative tecniche internazionali e comunitarie, disciplina, d'intesa con i Ministeri della difesa e della salute, la certificazione medica del personale di volo e non di volo.

Art. 735 (*Obbligo di esibizione di licenze e di attestati*). — I titolari di licenze e di attestati hanno l'obbligo di esibirli al personale dell'ENAC, nel corso di attività ispettive o di controllo, e alle competenti autorità straniere sul territorio degli Stati esteri secondo le convenzioni internazionali.».

2. Gli articoli da 736 a 742 del codice della navigazione sono abrogati.

Art. 5

(Delle distinzioni degli aeromobili)

1. L'articolo 743 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 743 (*Nozione di aeromobile*). — Per aeromobile si intende ogni macchina destinata al trasporto per aria di persone o cose.



Le distinzioni degli aeromobili, secondo le loro caratteristiche tecniche e secondo il loro impiego, sono stabilite dall'ENAC con propri regolamenti e, comunque, dalla normativa speciale in materia.

Non sono considerati aeromobili gli apparecchi utilizzati per il volo da diporto o sportivo, di cui alla legge 25 marzo 1985, n. 106.».

1-bis. All'articolo 744, primo comma, del codice della navigazione sono soppresse le parole: “, alla posta”.

2. All'articolo 744 del codice della navigazione è aggiunto, in fine, il seguente comma: «Sono equiparati agli aeromobili di Stato gli aeromobili utilizzati, anche occasionalmente, da soggetti pubblici o privati, che svolgono la propria attività [...] per la tutela della sicurezza nazionale [...]».

3. L'articolo 745 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

“Art. 745 (*Aeromobili militari*). Sono militari gli aeromobili considerati tali dalle leggi speciali.

Gli aeromobili militari sono ammessi alla navigazione, certificati ed immatricolati nei registri degli aeromobili militari dalla competente Direzione generale del Ministero della difesa.”

4. L'articolo 746 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 746 (*Aeromobili equiparabili a quelli di Stato*). — Salvo quanto disposto dell'articolo 744, comma 4, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può, con suo provvedimento, equiparare agli aeromobili di Stato quegli aeromobili che, pur appartenendo a privati ed essendo da questi esercitati, siano adibiti a un servizio di Stato di carattere non commerciale.

Il provvedimento stabilisce limiti e modalità dell'equiparazione ed indica la categoria di aeromobile di Stato cui essa si riferisce.

L'equiparazione rende applicabili le disposizioni relative alla categoria cui essa si riferisce e le altre disposizioni indicate nel provvedimento.

Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri può essere equiparata all'attività svolta dagli aeromobili di Stato l'attività di volo esercitata nell'interesse delle autorità e delle istituzioni pubbliche.».

5. L'articolo 747 del codice della navigazione è abrogato.

6. L'articolo 748 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 748 (*Norme applicabili*). — Salva diversa disposizione, non si applicano le norme del presente codice agli aeromobili militari, di dogana, di polizia e del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, nonché agli aeromobili previsti nel quarto comma dell'articolo 744.

Lo svolgimento delle operazioni di volo da parte degli aeromobili di cui al primo comma è effettuato *garantendo un adeguato livello di sicurezza, individuato secondo le speciali regolamentazioni adottate dalle competenti Amministrazioni dello Stato.*



Le norme del presente codice, salva diversa specifica disposizione, non si applicano al personale, ai mezzi, agli impianti ed alle infrastrutture appartenenti al Ministero della difesa ed agli altri Ministeri che impiegano aeromobili di Stato di loro proprietà”.

Art. 6

(Dell'ammissione dell'aeromobile alla navigazione)

1. Il Capo II del Titolo V del Libro I della Parte II del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Capo II

DELL'AMMISSIONE DELL'AEROMOBILE ALLA NAVIGAZIONE

Art. 749 (*Ammissione degli aeromobili alla navigazione*). — Sono ammessi alla navigazione gli aeromobili immatricolati mediante iscrizione nel registro aeronautico nazionale ed abilitati nelle forme previste dal presente codice.

Sono altresì ammessi alla navigazione gli aeromobili non immatricolati cui sono state assegnate marche temporanee ai sensi dell'articolo 754, *i quali sono iscritti in un registro speciale*.

Le condizioni per l'effettuazione degli esperimenti di volo degli aeromobili sono disciplinate dai regolamenti dell'ENAC.

Art. 750 (*Iscrizione ed identificazione degli aeromobili*). — Gli aeromobili sono iscritti nel registro aeronautico nazionale tenuto dall'ENAC, se rispondono ai requisiti di nazionalità di cui all'articolo 756.

L'iscrizione è richiesta dal proprietario che risponde ai requisiti previsti dall'articolo 756.

L'aeromobile è identificato dalle marche di nazionalità e di immatricolazione.

Art. 751 (*Aeromobili iscritti in registri di altri Stati*). — Non possono ottenere l'immatricolazione gli aeromobili che risultino già iscritti in registri aeronautici di altri Stati.

Art. 752 (*Marca di nazionalità*). — Gli aeromobili iscritti nel registro aeronautico nazionale hanno la marca di nazionalità costituita dalla lettera maiuscola I.

Art. 753 (*Marca di immatricolazione*). — La marca di immatricolazione è composta da un gruppo di quattro lettere, è assegnata dall'ENAC e deve essere diversa per ogni aeromobile.

Art. 754 (*Assegnazione di marche temporanee*). — Su richiesta del costruttore, possono essere assegnate marche temporanee agli aeromobili non immatricolati, che



siano già iscritti nel registro delle costruzioni, allo scopo di effettuare l'attività di volo per prove, esperimenti, dimostrazioni, nonché consegna ad acquirenti.

Possono, altresì, essere assegnate marche temporanee agli aeromobili, non ancora immatricolati, di proprietà di soggetti rispondenti ai requisiti previsti dall'articolo 756, che ne dispongono a scopo di vendita, *nonché, per esigenze di sicurezza nazionale, agli aeromobili impiegati nelle attività di cui all'art. 746, quarto comma.*

Il rilascio, la durata e l'utilizzazione delle marche temporanee sono determinati dai regolamenti dell'ENAC.

Art. 755 (*Certificato di immatricolazione*). — Il certificato di immatricolazione è rilasciato dall'ENAC ed enuncia i contrassegni di individuazione dell'aeromobile, il tipo e le caratteristiche principali, le generalità del proprietario, l'aerodromo di abituale ricovero dell'aeromobile, nonché le altre indicazioni richieste dai regolamenti dell'ENAC.

Sono annotate sul certificato tutte le variazioni che comportano modificazioni dei dati indicati nel primo comma.

Art. 756 (*Requisiti di nazionalità degli aeromobili*). — Rispondono ai requisiti di nazionalità richiesti per l'iscrizione nel registro aeronautico nazionale gli aeromobili che appartengono in tutto od in parte maggioritaria:

a) allo Stato, alle regioni, alle province, ai comuni e a ogni altro ente pubblico e privato italiano o di altro Stato membro dell'Unione europea;

b) ai cittadini italiani o di altro Stato membro dell'Unione europea;

c) a società costituite o aventi una sede in Italia o in un altro Stato membro dell'Unione europea il cui capitale appartenga in tutto od in parte maggioritaria a cittadini italiani o di altro Stato membro dell'Unione europea, ovvero a persone giuridiche italiane o di altro Stato membro dell'Unione europea aventi le stesse caratteristiche di compagine societaria e il cui presidente, la maggioranza degli amministratori e l'amministratore delegato siano cittadini italiani o di altro Stato membro dell'Unione europea.

L'ENAC, in deroga a quanto previsto dal primo comma, può, con provvedimento motivato, consentire l'iscrizione nel registro aeronautico nazionale di aeromobili dei quali le società titolari di una licenza di esercizio abbiano l'effettiva disponibilità ancorché non ne siano proprietarie. In tal caso, nel registro aeronautico nazionale e nel certificato di immatricolazione deve essere fatto risultare, in aggiunta alle indicazioni di cui all'articolo 755, il titolo, diverso dalla proprietà, in base al quale l'iscrizione è effettuata. Gli obblighi che il presente titolo pone a carico del proprietario, in relazione all'ammissione dell'aeromobile alla navigazione, sono trasferiti sul soggetto che ha l'effettiva disponibilità dell'aeromobile.

La proprietà e i diritti reali di garanzia sugli aeromobili di cui al secondo comma sono disciplinati dalla legge italiana.

Art. 757 (*Perdita dei requisiti di nazionalità*). — La perdita dei requisiti di nazionalità, ove non ricorrono le condizioni previste dall'articolo 756, secondo



comma, comporta la cancellazione dell'aeromobile dal registro aeronautico nazionale.

L'ENAC esegue la cancellazione dell'aeromobile dal registro di iscrizione ai sensi dell'articolo 760.

Art. 758 (*Perdita dei requisiti di nazionalità nei casi di successione e di aggiudicazione*). — Quando l'aeromobile nazionale pervenga ad un soggetto privo dei requisiti di cui all'articolo 756 a causa di morte, l'erede o il legatario, entro otto giorni dall'accettazione dell'eredità o dall'acquisto del legato, deve farne denuncia all'ENAC, il quale procede a norma dell'articolo 760, commi dal terzo al settimo.

Le stesse norme si applicano nel caso di aggiudicazione dell'aeromobile a un soggetto privo dei requisiti di cui all'articolo 756. Il termine per la denuncia decorre dal giorno dell'aggiudicazione.

Art. 759 (*Demolizione e smantellamento dell'aeromobile*). — Il proprietario che intende procedere alla demolizione dell'aeromobile deve darne comunicazione all'ENAC.

L'ENAC, ricevuta la comunicazione di cui al primo comma, procede alla pubblicazione, mediante affissione nell'ufficio periferico dell'ENAC avente giurisdizione sul luogo di abituale ricovero dell'aeromobile ed annotazione nel registro aeronautico nazionale, di un avviso col quale si invitano gli interessati a far valere entro sessanta giorni dall'annotazione i loro diritti.

Se entro il termine di cui al secondo comma sono promosse presso l'ENAC formali opposizioni da parte di creditori, con l'indicazione e la quantificazione dei crediti vantati, degli interessi e delle spese sostenute, o se sull'aeromobile risultano iscritti diritti reali o di garanzia, l'ENAC autorizza la demolizione solamente dopo che l'opposizione sia stata respinta con sentenza passata in giudicato, o i creditori iscritti abbiano prestato consenso alla cancellazione dei diritti reali o di garanzia e siano stati soddisfatti gli altri creditori opposti o i diritti estinti, ovvero, in mancanza, dopo che il proprietario abbia provveduto al deposito di fideiussione bancaria, vincolata al pagamento dei crediti privilegiati nell'ordine indicato dagli articoli 556 e 1023 nonché degli altri diritti fatti valere nel termine previsto dal secondo comma. Il valore della fideiussione di cui al presente comma corrisponde alla somma dei crediti opposti maggiorata degli interessi legali e delle spese legali risultanti dall'atto di opposizione, fino a un limite massimo pari al valore dell'aeromobile accertato dai competenti organi dell'ENAC.

In caso di particolare urgenza, l'ENAC può autorizzare, su richiesta motivata del proprietario, la demolizione anche prima della scadenza del termine di cui al comma 2, subordinatamente all'assenza o all'avvenuto soddisfacimento od estinzione dei crediti e dei diritti reali o di garanzia risultanti dai registri, nonché al deposito di fideiussione bancaria a garanzia di eventuali diritti non trascritti, pari al valore dell'aeromobile accertato dai competenti organi dell'ENAC.

L'ENAC stabilisce in via generale con proprio regolamento le condizioni e le modalità in base alle quali può essere presentata la fideiussione di cui al terzo e quarto comma.



L'autorizzazione non è rilasciata se la demolizione può pregiudicare lo svolgimento di attività di analisi e indagini per la sicurezza aerea.

Ottenuta l'autorizzazione alla demolizione, le operazioni di smantellamento dell'aeromobile devono essere autorizzate dall'ENAC, il quale ne stabilisce le modalità in conformità dei propri regolamenti.

L'ENAC accerta la demolizione e provvede ai sensi dell'articolo 760.

Art. 760 (*Cancellazione dell'aeromobile dal registro*). — L'aeromobile è cancellato dal registro d'iscrizione quando:

- a) è perito o si presume perito;
- b) è stato demolito;
- c) ha perduto i requisiti di nazionalità richiesti nell'articolo 756;
- d) è stato iscritto in un registro di altro Stato;
- e) è stato riconsegnato al proprietario nei casi previsti dall'articolo 756, secondo comma;
- f) il proprietario ne fa domanda, al fine di iscrivere l'aeromobile nel registro di altro Stato membro dell'Unione europea.

La cancellazione dell'aeromobile deve essere richiesta dal proprietario o dai soggetti che hanno l'effettiva disponibilità dell'aeromobile, ai sensi dell'articolo 756, secondo comma, i quali provvedono, inoltre, a riconsegnare i certificati di immatricolazione e di navigabilità.

Nei casi di cui alle lettere c) e d) del primo comma, l'ENAC, ricevuta la richiesta di cancellazione, procede alla pubblicazione, mediante affissione nel proprio ufficio periferico avente giurisdizione sul luogo di abituale ricovero dell'aeromobile ed annotazione nel registro aeronautico nazionale, di un avviso col quale si invitano gli interessati a far valere entro sessanta giorni dall'annotazione i loro diritti.

Se entro il termine di cui al terzo comma sono promosse presso l'ENAC formali opposizioni da parte di creditori, con l'indicazione e la quantificazione dei crediti vantati, degli interessi e delle spese sostenute, o se sull'aeromobile risultano iscritti diritti reali o di garanzia, l'ENAC esegue la cancellazione solamente dopo l'avveramento delle condizioni e secondo le procedure di cui al terzo e quinto comma dell'articolo 759.

In caso di particolare urgenza, si applicano le disposizioni di cui al quarto e quinto comma dell'articolo 759.

Nel caso di cui alla lettera f) del primo comma, il proprietario, che intende alienare l'aeromobile o che, mantenendone la proprietà, intende cancellarlo dal registro aeronautico nazionale per l'iscrizione in un registro di un altro Stato dell'Unione europea, deve fare dichiarazione all'ENAC. L'ENAC, subordinatamente all'assenza o all'avvenuto soddisfacimento od estinzione dei crediti o diritti reali o di garanzia risultanti dal registro aeronautico nazionale, procede alla cancellazione dell'aeromobile previo ritiro dei certificati di immatricolazione e di navigabilità. Dell'avvenuta cancellazione deve essere data immediata comunicazione al Fondo di previdenza per il personale di volo dipendente dalle aziende di navigazione aerea, nonché pubblicità mediante affissione nell'ufficio periferico dell'ENAC avente



giurisdizione sul luogo di abituale ricovero dell'aeromobile ed annotazione nel registro aeronautico nazionale.

Nel caso di cui al sesto comma, il termine di estinzione dei privilegi sull'aeromobile decorre dalla data di cancellazione.

La cancellazione dell'aeromobile può essere anche disposta d'ufficio.

Art. 761 (*Perdita presunta*). — Quando dal giorno dell'ultima notizia sono trascorsi tre mesi, l'aeromobile si presume perito nel giorno successivo a quello al quale risale l'ultima notizia.».

2. L'articolo 762 del codice della navigazione è abrogato.

Art. 7

(Della navigabilità dell'aeromobile)

1. L'articolo 764 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 764 (*Certificato di navigabilità*). — L'idoneità dell'aeromobile alla navigazione aerea è attestata dal certificato di navigabilità.

Il certificato di navigabilità abilita l'aeromobile alla navigazione.».

2. L'articolo 766 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 766 (*Rilascio del certificato di navigabilità*). — Il certificato di navigabilità è rilasciato conformemente alla normativa comunitaria.».

3. L'articolo 767 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 767 (*Certificato di omologazione*). — Il certificato di omologazione del tipo di aeromobile attesta la rispondenza alla normativa comunitaria e ai regolamenti di sicurezza emanati in applicazione degli obblighi internazionali derivanti dalla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, resa esecutiva con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con la legge 17 aprile 1956, n. 561, e relativi annessi.».

4. L'articolo 768 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 768 (*Visite ed ispezioni*). — L'ENAC provvede, conformemente alla disciplina comunitaria e ai propri regolamenti, a ispezioni e visite degli aeromobili, per l'accertamento delle condizioni di navigabilità e di impiego.

La spesa delle visite e delle ispezioni è a carico dell' esercente.».

5. L'articolo 769 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 769 (*Visite ed ispezioni all'estero*). — All'estero, le visite e le ispezioni di cui all'articolo 768 per gli aeromobili nazionali sono eseguite dall'ENAC ovvero dagli enti stranieri con i quali siano stipulati accordi a tal fine.».

6. L'articolo 770 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:



«Art. 770 (*Efficacia probatoria dei certificati rilasciati dall'ENAC*). — I certificati e ogni altra attestazione tecnica rilasciati dall'ENAC fanno fede fino a prova contraria.».

7. Gli articoli 858 e 859 del codice della navigazione sono abrogati.

Art. 8

(Dei documenti dell'aeromobile)

1. L'articolo 771 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 771 (*Documenti di bordo*). — Gli aeromobili devono avere a bordo durante il volo:

- a) il certificato di immatricolazione;
- b) il certificato di navigabilità;
- c) il giornale di bordo;
- d) le certificazioni relative alle assicurazioni obbligatorie;
- e) i documenti doganali e sanitari e gli altri documenti, ove prescritti da leggi e regolamenti.;

Gli aeromobili non impiegati in attività di trasporto pubblico sono esenti dall'obbligo di tenere il giornale di bordo.».

2. L'articolo 772 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 772 (*Giornale di bordo*). — Sul giornale di bordo devono essere annotati gli eventi indicati nell'articolo 835, i testamenti e ogni altro fatto di particolare importanza.».

3. L'articolo 773 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 773 (*Libri dell'aeromobile*). — Gli aeromobili devono essere provvisti del libretto dell'aeromobile, del motore e dell'elica, su cui eseguire le annotazioni relative all'esercizio.».

4. L'articolo 774 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 774 (*Tenuta dei libri*). — L'esercente tiene i libri e vi esegue le annotazioni, in conformità dei regolamenti dell'ENAC.».

Art. 9

(Dell'ordinamento dei servizi aerei)

1. Il Titolo VI del Libro I della Parte II del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«TITOLO VI
DELL'ORDINAMENTO DEI SERVIZI AEREI



Capo I
DEI SERVIZI AEREI INTRACOMUNITARI

Art. 776 (*Servizi aerei intracomunitari a titolo oneroso di linea e non di linea*). — Salvo quanto disposto al Capo III, sono ammessi a effettuare a titolo oneroso servizi di trasporto aereo di passeggeri, posta o merci, di linea e non di linea, su rotte intracomunitarie, i vettori aerei che hanno ottenuto una licenza di esercizio, nonché, preventivamente, una certificazione quale operatore aereo, secondo le disposizioni di cui al presente capo e alla normativa comunitaria.

Art. 777 (*Certificato di operatore aereo*). — Il certificato di operatore aereo è rilasciato dall'ENAC e attesta che l'operatore possiede la capacità professionale e l'organizzazione aziendale necessarie ad assicurare l'esercizio dei propri aeromobili in condizioni di sicurezza per le attività aeronautiche in esso specificate.

Il contenuto, le limitazioni, le modalità per il rilascio, il rinnovo ed eventuali variazioni sono determinati dall'ENAC sulla base dei propri regolamenti.

Il certificato di operatore aereo non è cedibile.

Art. 778 (*Rilascio della licenza di esercizio*). — La licenza di esercizio è rilasciata dall'ENAC ai soggetti di cui al secondo comma, stabiliti nel territorio italiano secondo le disposizioni di cui al regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio del 23 luglio 1992, e successive modificazioni, la cui attività principale consista nel trasporto aereo, esclusivamente oppure in combinazione con qualsiasi altra attività commerciale che comporti l'esercizio oppure la riparazione o la manutenzione di aeromobili.

La licenza di esercizio è rilasciata a:

a) soggetti pubblici o privati italiani o di altro Stato membro dell'Unione europea; cittadini italiani o di altro Stato membro dell'Unione europea;

b) società costituite in Italia o in un altro Stato membro dell'Unione europea, il cui capitale appartenga, sia direttamente che attraverso una partecipazione maggioritaria, ad enti, persone fisiche o giuridiche italiane o di altro Stato membro dell'Unione europea aventi le medesime caratteristiche di compagine societaria. Sono fatti salvi gli accordi e le convenzioni di cui la Comunità europea è parte contraente.

Il soggetto richiedente il rilascio della licenza deve fornire adeguata prova del possesso dei requisiti amministrativi, finanziari e assicurativi di cui al regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio del 23 luglio 1992, e successive modifiche.

Il soggetto richiedente il rilascio della licenza deve dimostrare di disporre di uno o più aeromobili, o in base a un titolo di proprietà o in base a un contratto di utilizzazione dell'aeromobile previamente approvato dall'ENAC, ai sensi degli articoli 8 e 10 del regolamento (CEE) n. 2407/92 del Consiglio del 23 luglio 1992 e dei regolamenti in materia.

Quando il rilascio della licenza non è richiesto dal proprietario dell'aeromobile, all'atto della richiesta il richiedente deve consegnare copia autentica del titolo che consente l'utilizzazione dell'aeromobile e dal quale risulti l'avvenuta approvazione di cui al quarto comma.



Le condizioni per il rilascio, le formalità e la validità della licenza sono subordinate al possesso di un valido certificato di operatore aereo che specifichi le attività contemplate dalla licenza stessa.

Art. 779 (*Mantenimento della licenza di esercizio*). — La licenza resta valida fino a quando il vettore aereo soddisfa i requisiti di cui all'articolo 778, alla legge, ai regolamenti.

La vigilanza sull'attività del vettore aereo e la verifica circa il possesso continuativo dei requisiti necessari per il rilascio della licenza di esercizio spetta all'ENAC.

L'ENAC, un anno dopo il rilascio e, successivamente, ogni cinque anni, verifica la permanenza dei requisiti necessari per il rilascio della licenza.

La licenza può essere sospesa in qualsiasi momento dall'ENAC, qualora il vettore non sia in grado di assicurare il rispetto dei requisiti previsti per il rilascio della licenza stessa.

Qualora risulti che il vettore titolare della licenza non sia più in grado di fare fronte ai propri impegni effettivi e potenziali, la licenza è revocata dall'ENAC.

Il servizio per il quale è stata rilasciata la licenza non può essere ceduto, nemmeno in parte, senza il preventivo assenso dell'ENAC.

Art. 780 (*Condivisione di codici di volo e accordi commerciali fra vettori*). — La combinazione di più trasporti aerei che utilizzano lo stesso codice di volo e ogni altro accordo commerciale fra vettori sono consentiti a condizione del rispetto delle regole di concorrenza, dei requisiti di sicurezza prescritti, nonché dell'assolvimento degli obblighi di informazione di cui all'articolo 943.

Art. 781 (*Diritti di traffico*). — Per lo svolgimento dei servizi aerei di linea e non di linea di cui al presente capo sono riconosciuti ai vettori aerei titolari di licenza comunitaria diritti di traffico sulle rotte all'interno del territorio nazionale ai sensi del regolamento (CEE) 23 luglio 1992 n. 2408/92 e successive modificazioni.

Art. 782 (*Oneri di servizio pubblico*). — Nel caso in cui l'offerta dei servizi aerei non garantisca il diritto alla mobilità previsto dall'articolo 16 della Costituzione, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può imporre oneri di servizio pubblico, con procedure trasparenti e non discriminatorie, riguardo a servizi aerei di linea effettuati verso un aeroporto situato sul territorio nazionale che serve una regione periferica o in via di sviluppo all'interno del territorio nazionale o riguardo a una rotta a bassa densità di traffico verso un qualsiasi aeroporto regionale nel territorio nazionale, qualora tale rotta sia considerata essenziale per lo sviluppo economico della regione in cui si trova l'aeroporto stesso.

Art. 783 (*Tutela del consumatore*). — La qualità dei servizi di trasporto aereo offerti dai vettori, titolari della licenza di esercizio, è stabilita dall'ENAC.



DEI SERVIZI AEREI EXTRACOMUNITARI

Art. 784 (*Servizi di trasporto aereo di linea extracomunitari*). — I servizi di trasporto aereo di linea extracomunitari di passeggeri posta e/o merci sono disciplinati da accordi internazionali con Stati, la cui autorità per l'aviazione civile abbia un sistema regolamentare di certificazione e di sorveglianza tecnica per lo svolgimento dei servizi di trasporto aereo atta a garantire un livello di sicurezza conforme a quello previsto dalla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, resa esecutiva con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con la legge 17 aprile 1956, n. 561.

Art. 785 (*Vettori designati*). — I servizi di trasporto aereo, di cui all'articolo 784, sono svolti, per parte italiana, da uno o più vettori aerei designati, muniti di valida licenza di esercizio rilasciata dall'ENAC o da uno Stato membro dell'Unione europea, provvisti di mezzi finanziari, tecnici e assicurativi sufficienti a garantire il regolare svolgimento dei collegamenti in condizioni di sicurezza.

I rapporti fra l'ENAC e i vettori designati sono regolati da una convenzione, ove sono stabilite le condizioni di esercizio del servizio, nonché gli obblighi dei vettori medesimi.

La scelta dei vettori è effettuata dall'ENAC sulla base di criteri preventivamente stabiliti e resi pubblici e mediante procedure trasparenti e non discriminatorie.

I vettori designati non possono cedere né in tutto né in parte il servizio assunto senza la preventiva autorizzazione dell'ENAC, pena la decadenza dell'esercizio del servizio ceduto.

Oltre all'ipotesi di cui al quarto comma, il vettore designato decade dal servizio:

- a) quando non ha iniziato l'esercizio nel giorno indicato dalla convenzione, a meno che il ritardo non sia derivato da causa a lui non imputabile;
- b) negli altri casi indicati dalla convenzione.

Per gravi motivi di pubblico interesse, l'ENAC può sospendere l'esercizio del servizio da parte del vettore designato ovvero revocare la designazione.

La vigilanza sull'attività dei vettori designati è esercitata dall'ENAC.

Art. 786 (*Riserva di cabotaggio comunitario*). — I servizi di trasporto aereo di linea fra aeroporti nazionali, in arrivo o in partenza da aeroporti extracomunitari, sono riservati a vettori muniti di licenza comunitaria, salvo quanto diversamente stabilito da convenzioni internazionali.

Art. 787 (*Servizi di trasporto aereo non di linea non disciplinati da accordi internazionali*). — I servizi extracomunitari non di linea sono consentiti, a condizione di reciprocità, ai vettori aerei titolari di licenza comunitaria e ai vettori dello Stato con il quale si svolge il traffico.

L'ENAC può imporre ai vettori non muniti di licenza comunitaria, per l'effettuazione dei voli, prescrizioni tecniche ed amministrative, ivi comprese quelle che riguardano la prevenzione degli attentati contro la sicurezza per l'aviazione civile.



Qualora il vettore non soddisfi le prescrizioni di cui al secondo comma, l'ENAC può vietare l'accesso del vettore medesimo allo spazio aereo nazionale.

L'ENAC stabilisce con regolamento la modalità di espletamento dei servizi di trasporto aereo non di linea.

Art. 788 (*Diritti di traffico*). — I diritti di traffico relativi a rotte internazionali destinate a territori esterni all'Unione europea sono attribuiti dall'ENAC nel rispetto dei principi della libera concorrenza e con l'intento di assicurare il massimo livello di qualità del servizio affidato, secondo criteri trasparenti e non discriminatori in relazione alla capacità finanziaria, tecnico-operativa, organizzativa e commerciale del vettore richiedente.

Se l'accordo internazionale concluso prevede limitazioni all'esercizio dei diritti di traffico od al numero di vettori comunitari che possono essere designati per l'accesso a tali diritti, l'ENAC ripartisce i diritti di traffico fra i vettori comunitari ammessi a fruirne mediante procedure trasparenti e non discriminatorie.

Capo III

DEL LAVORO AEREO, DELLE SCUOLE DI PILOTAGGIO, DEI SERVIZI AEREI MINORI

Art. 789 (*Lavoro aereo per conto di terzi*). — I servizi di lavoro aereo per conto di terzi sono esercitati da soggetti titolari di una licenza di esercizio rilasciata dall'ENAC, alle condizioni e nei limiti stabiliti dal presente capo, nonché dai regolamenti dell'ENAC.

Art. 790 (*Licenza di esercizio*). — La licenza di esercizio prevista dall'articolo 789 è rilasciata soltanto ai soggetti e alle società indicate nell'articolo 778.

Ai fini del rilascio delle licenze di lavoro aereo, in materia di proprietà e di disponibilità degli aeromobili, si applicano le disposizioni di cui al capo I.

La durata, le condizioni di mantenimento, la sospensione e la revoca delle licenze di cui al presente capo sono determinate dall'ENAC con proprio regolamento.

Il servizio per il quale è stata rilasciata la licenza non può essere ceduto, nemmeno in parte, senza il preventivo assenso dell'ENAC.

[Art. 791]. [...]

Art. 10

(Della polizia della navigazione)

1. L'articolo 792 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 792 (*Funzioni di polizia e di vigilanza*). — Le funzioni di polizia e di vigilanza della navigazione aerea sono esercitate dall'ENAC.».

2. L'articolo 793 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:



«Art. 793 (*Divieti di sorvolo*). — L'ENAC può vietare il sorvolo su determinate zone del territorio nazionale per motivi di sicurezza.

Quando ricorrono motivi militari ovvero di sicurezza od ordine pubblico, l'ENAC, su richiesta della competente amministrazione, vieta il sorvolo su determinate zone del territorio nazionale.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può, altresì, vietare la navigazione aerea su tutto il territorio nazionale, per eccezionali motivi di interesse pubblico.».

3. Il primo comma dell'articolo 794 del codice della navigazione è sostituito dal seguente: «Gli aeromobili stranieri, ad eccezione di quelli militari, di dogana e di polizia, possono sorvolare il territorio nazionale a condizione di reciprocità ovvero quando ciò sia stabilito dalla normativa comunitaria o da convenzioni internazionali, salva la facoltà dell'ENAC di rilasciare autorizzazioni temporanee.».

Il secondo comma dell'articolo 794 del codice della navigazione è sostituito dal seguente: "Gli aeromobili stranieri militari, di dogana e di polizia non possono sorvolare il territorio nazionale senza una speciale autorizzazione del Ministero della difesa".

4. Il primo comma dell'articolo 796 del codice della navigazione è sostituito dal seguente: «L'aeromobile nazionale non può circolare se non porta impresse le marche di nazionalità e di immatricolazione, in conformità dei regolamenti dell'ENAC.».

5. L'articolo 798 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 798 (*Obbligo di assicurazione*). — L'aeromobile non può circolare se non sono state stipulate, e non sono in corso di validità, le assicurazioni obbligatorie previste dal presente codice e dalla normativa comunitaria.».

Art. 11

(*Della partenza e dell'arrivo degli aeromobili*)

1. L'articolo 799 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 799 (*Partenza e approdo degli aeromobili*). — La partenza e l'approdo degli aeromobili si effettuano su aree destinate al decollo e all'atterraggio, aventi caratteristiche di sicurezza che soddisfano i requisiti e le prescrizioni stabiliti dall'ENAC.

Quando le particolari strutture tecniche dell'aeromobile impongono in via esclusiva l'utilizzazione degli aeroporti, la partenza e l'approdo dell'aeromobile stesso si effettuano soltanto in un aeroporto.».

2. L'articolo 800 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 800 (*Aeromobili diretti all'estero*). — Gli aeromobili diretti all'estero possono partire soltanto dagli aeroporti doganali, salvo speciale autorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.



Si considera diretto all'estero l'aeromobile destinato a uscire dal territorio doganale dell'Unione europea.

Gli aeromobili diretti verso Stati membri dell'Unione europea senza scalo intermedio possono decollare da aerodromi non doganali, purché gli occupanti siano in possesso di documenti validi *di riconoscimento*.».

3. L'articolo 801 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 801 (*Controllo degli aeromobili*). — L'ENAC effettua visite di controllo sugli aeromobili in base ai programmi nazionali e comunitari e verifica i documenti di bordo obbligatori.».

4. L'articolo 802 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 802 (*Divieto di partenza*). — L'ENAC vieta la partenza degli aeromobili quando, a seguito dei controlli previsti dall'articolo 801, emergono situazioni di pregiudizio per la sicurezza della navigazione aerea, nonché quando risultano violati gli obblighi previsti dalle norme di polizia e per la sicurezza della navigazione, ovvero quando risulta accertato dalle autorità competenti che l'esercente ed il comandante non hanno adempiuto agli obblighi previsti dalla normativa di interesse pubblico in materia sanitaria e doganale.

Fermo restando quanto stabilito dall'articolo 1058, l'ENAC, anche su segnalazione del gestore aeroportuale o della società Enav, vieta altresì la partenza degli aeromobili quando risultano violati gli obblighi relativi al pagamento delle tasse, dei diritti e dei corrispettivi dovuti, *comprese le tariffe spettanti alla società Enav*.».

5. L'articolo 804 del codice della navigazione è abrogato.

6. L'articolo 805 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 805 (*Approdo di aeromobili provenienti dall'estero*). — Gli aeromobili provenienti dall'estero possono approdare soltanto negli aeroporti abilitati secondo le norme doganali o sanitarie, salvo quanto previsto dagli accordi internazionali e salvo speciale autorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Si considera proveniente dall'estero l'aeromobile che entra nel territorio doganale dell'Unione europea.

Gli aeromobili provenienti da Stati membri dell'Unione europea senza scalo intermedio possono atterrare su aerodromi non doganali, purché gli occupanti siano in possesso di documenti validi *di riconoscimento*; di tale circostanza è fatta menzione nel piano di volo.».

7. L'articolo 806 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 806 (*Limitazioni all'utilizzazione degli aerodromi*). — L'ENAC, quando lo richiedono motivi di sicurezza per la navigazione o di ordine sanitario ovvero altri gravi motivi di pubblico interesse, vieta o limita l'utilizzazione degli aerodromi.



Il gestore aeroportuale segnala all'ENAC le variazioni di agibilità e funzionalità degli impianti e dei servizi aeroportuali che possono determinare l'adozione dei provvedimenti previsti al primo comma.

Analoga segnalazione è effettuata, in caso di limitazioni intervenute per i servizi di assistenza al volo, dal soggetto fornitore dei servizi medesimi.».

8. L'articolo 807 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 807 (*Utilizzazione degli aeroporti coordinati*). — La partenza e l'approdo di aeromobili negli aeroporti coordinati, come definiti dalla normativa comunitaria, sono subordinati all'assegnazione della corrispondente banda oraria ad opera del soggetto allo scopo designato.

L'assegnazione delle bande orarie, negli aeroporti coordinati, avviene in conformità delle norme *comunitarie e dei relativi provvedimenti attuativi*».

Art. 12

(Della polizia di bordo)

1. Gli articoli 812, 813 e 814 del codice della navigazione sono abrogati.

2. L'articolo 815 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 815 (*Imbarco di passeggeri infermi e diversamente abili*). — Per l'imbarco di passeggeri infermi e diversamente abili si osservano le norme speciali.».

3. L'articolo 816 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 816 (*Imbarco di armi, munizioni e gas tossici*). — L'imbarco su aeromobili di armi e munizioni e di gas tossici è sottoposto a speciale autorizzazione dell'ENAC, *nel rispetto delle norme comunitarie e internazionali*».

4. Il secondo comma dell'articolo 817 del codice della navigazione è sostituito dal seguente: «La consegna delle cose custodite ai sensi del primo comma è fatta all'autorità competente, dandone comunque segnalazione all'autorità di pubblica sicurezza.».

5. L'articolo 818 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 818 (*Custodia di oggetti appartenenti a persone morte o scomparse in viaggio*). — Gli oggetti appartenuti a persone morte o scomparse durante il viaggio sono custoditi dal comandante dell'aeromobile fino al luogo di primo approdo e ivi consegnati all'autorità competente, dandone comunque segnalazione all'autorità di pubblica sicurezza.».

6. L'articolo 819 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 819 (*Getto da aeromobili in volo*). — Fuori del caso di necessità, è vietato il getto da aeromobili in volo di oggetti o materie, che non siano zavorra



regolamentare, senza autorizzazione dell'ENAC. Rimane ferma in ogni caso la responsabilità per danni a terzi sulla superficie».

7. Gli articoli 820, 821 e 822 del codice della navigazione sono abrogati.

Art. 13

(Degli incidenti aeronautici in mare)

1. L'articolo 830 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 830 (*Incidenti aeronautici in mare*). — Qualora si verifichi un incidente ovvero un inconveniente aeronautico in mare, *l'autorità che* ne ha notizia informa immediatamente l'autorità marittima, sede di organismo preposto al soccorso marittimo ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994, n. 662, l'ENAC e l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo.

L'organismo preposto al soccorso marittimo provvede, ai sensi e secondo le modalità del decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994, n. 662, alle operazioni di ricerca e salvataggio delle persone ed invia apposito rapporto sugli interventi effettuati e sui soccorsi prestati, nonché ogni utile elemento, all'ENAC e all'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo per i relativi accertamenti e le incombenze di competenza.».

Art. 14

(Degli atti di stato civile in corso di navigazione)

1. L'articolo 834 del codice della navigazione è abrogato.

2. L'articolo 835 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 835 (*Nascite, morti e scomparizioni da bordo*). — Il comandante dell'aeromobile prende nota sul giornale di bordo delle nascite e delle morti avvenute a bordo, nonché delle scomparizioni da bordo di persone e ne fa dichiarazione, nel luogo di primo approdo, *alla struttura periferica dell'ENAC*.

All'estero la dichiarazione di cui al primo comma è presentata all'autorità consolare.

Le autorità di cui al primo e secondo comma raccolgono con processo verbale la dichiarazione del comandante e quelle dei testimoni, indicando i criteri prescritti per la compilazione dei relativi atti di stato civile.».

3. Al primo comma dell'articolo 836 del codice della navigazione le parole: «degli atti di matrimonio e» sono soppresse.

4. Il primo ed il secondo comma dell'articolo 837 del codice della navigazione sono sostituiti dai seguenti:



«In caso di perdita o di perdita presunta dell'aeromobile, alla compilazione dei processi verbali di scomparsa di persone ed alla loro trasmissione alle autorità competenti a norma delle disposizioni sull'ordinamento dello stato civile provvede la struttura periferica dell'ENAC.

Se il sinistro si è verificato all'estero ovvero, in caso di perdita presunta, se l'ultimo aeroporto toccato dall'aeromobile è situato in territorio estero, i processi verbali sono compilati e trasmessi dall'autorità consolare del luogo.».

6. L'articolo 838 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 838 (*Conseguenze della scomparsa*). — Le conseguenze della scomparsa da bordo o per perdita dell'aeromobile sono regolate dagli articoli 211 e 212. Le competenze dell'autorità marittima sono attribuite all'autorità di pubblica sicurezza.».

Art. 15

(Della navigazione da turismo e con alianti)

1. Il Titolo X del Libro I della Parte II del codice della navigazione è abrogato.

2. L'articolo 860 del codice della navigazione è abrogato.

3. Il secondo comma dell'articolo 864 del codice della navigazione è abrogato.

4. Al primo comma dell'articolo 865 del codice della navigazione le parole: «o, se trattasi di alianti liberatori, mediante trascrizione nel registro matricolare dell'Aero club d'Italia» sono soppresse.

5. L'articolo 866 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 866 (*Ufficio competente ad eseguire la pubblicità*). — La pubblicità deve essere richiesta all'ENAC ovvero all'autorità consolare del luogo ove l'aeromobile si trova. L'autorità consolare trasmette immediatamente all'ENAC la documentazione presentata dall'interessato».

6. Il secondo comma dell'articolo 867 del codice della navigazione è abrogato.

7. Al primo comma dell'articolo 1030 le parole: «, ovvero mediante trascrizione nel registro matricolare, se trattasi di alianti liberatori» sono soppresse.

Art. 16



(Della dichiarazione di esercente)

7. Il primo comma dell'articolo 874 del codice della navigazione è sostituito dal seguente: «Chi assume l'esercizio di un aeromobile deve preventivamente farne dichiarazione all'ENAC, nelle forme e con le modalità prescritte negli articoli da 268 a 270.».

8. L'articolo 875 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 875 (*Pubblicità della dichiarazione*). — La dichiarazione deve essere trascritta nel registro aeronautico nazionale ed annotata sul certificato di immatricolazione.

L'annotazione sul certificato di immatricolazione è fatta dall'autorità competente del luogo nel quale l'aeromobile si trova o verso il quale è diretto, previa comunicazione da parte dell'ufficio che tiene il registro aeronautico nazionale.

In caso di discordanza fra la trascrizione nel registro e l'annotazione sul certificato di immatricolazione, prevalgono le risultanze del registro.».

Art. 17

(Dei contratti di utilizzazione dell'aeromobile)

1. Il Capo I e la Sezione I del Capo II del Titolo I del Libro III della Parte II del codice della navigazione sono sostituiti dai seguenti:

«Capo I

DELLA LOCAZIONE

Art. 939 (*Norme applicabili*). — Alla locazione di aeromobile si applicano le norme degli articoli da 376 a 383, qualora non derogate dalle disposizioni del presente capo.

Le disposizioni del presente capo si applicano anche alla locazione finanziaria di aeromobile.

Art. 939-bis (*Forma e pubblicità del contratto*). — Il contratto di locazione di aeromobile deve essere provato per iscritto.

La prova scritta non è richiesta per le locazioni di durata inferiore a sei mesi.

Il contratto di locazione di durata non inferiore a sei mesi deve essere reso pubblico mediante trascrizione nel registro aeronautico nazionale ed annotazione sul certificato di immatricolazione.

La pubblicità tiene luogo della dichiarazione di esercente, di cui all'articolo 874, e si esercita nelle stesse forme e con gli stessi effetti.

Art. 939-ter (*Obbligo di assicurazione contro i rischi dell'esercizio*). — Il conduttore, che assume l'esercizio dell'aeromobile, è obbligato a stipulare idonea assicurazione contro qualsiasi rischio derivante dall'esercizio stesso che possa determinare responsabilità del locatore verso terzi o privilegi sull'aeromobile.



Il contratto non ha efficacia finché il conduttore non adempie all'obbligo di assicurazione di cui al comma precedente.

Art. 939-*quater* (*Utilizzazione occasionale dell'aeromobile*). — In caso di locazione, di comodato o comunque di conferimento del diritto di utilizzare l'aeromobile per una durata non superiore a quattordici giorni, esercente dell'aeromobile continua ad essere considerato il soggetto che ha conferito il diritto di utilizzazione.

In caso di danni a terzi derivanti dall'utilizzazione dell'aeromobile ai sensi del primo comma, l'utilizzatore risponde in solido con chi ha conferito il diritto di utilizzazione.

Capo II DEL NOLEGGIO

Art. 940 (*Norme applicabili*). — Al noleggio di aeromobile si applicano le norme degli articoli da 384 a 395, se non derogate dalle disposizioni del presente capo.

Le disposizioni del presente capo si applicano anche in caso di noleggio di parte della capacità dell'aeromobile.

Art. 940-*bis* (*Forma del contratto*). — Il contratto di noleggio deve essere provato per iscritto.

Art. 940-*ter* (*Sostituibilità dell'aeromobile*). — Il noleggiante ha facoltà di sostituire in ogni momento l'aeromobile designato nel contratto con altro di identiche caratteristiche e capacità.

Art. 940-*quater* (*Responsabilità*). — Il noleggiatore è responsabile verso i terzi per le obbligazioni sorte in occasione dell'impiego dell'aeromobile.

Nei rapporti interni fra noleggiante e noleggiatore, il noleggiante assume i rischi che derivano dall'esercizio e il noleggiatore quelli relativi all'impiego commerciale dell'aeromobile.

Capo III DEL TRASPORTO

Sezione I: *Del trasporto di persone e di bagagli*

Art. 941 (*Norme applicabili*). — Il trasporto aereo di persone e di bagagli, compresa la disciplina della responsabilità del vettore, è regolato dalle norme comunitarie ed internazionali.

Si applicano, inoltre, le norme degli articoli 414 e 417.

La disciplina della presente sezione si applica anche ai trasporti eseguiti da vettore non munito di licenza di esercizio.



Art. 942 (*Obbligo di assicurazione*). — Il vettore aereo deve assicurare la propria responsabilità verso i passeggeri secondo la normativa comunitaria.

Il passeggero danneggiato ha azione diretta contro l'assicuratore per il risarcimento del danno subito.

[...]

Al vettore aereo munito di licenza di esercizio rilasciata da uno Stato non comunitario sono vietati l'atterraggio e il decollo dell'aeromobile nel territorio nazionale, finché non presenta la prova di avere assolto all'obbligo assicurativo.

Art. 943 (*Obblighi d'informazione*). — Qualora il trasporto sia effettuato da un vettore aereo diverso da quello indicato sul biglietto, il passeggero deve essere adeguatamente informato della circostanza prima dell'*emissione del biglietto*. *In caso di prenotazione, l'informazione deve essere data al momento della conferma della prenotazione.*

In caso di mancata informazione, il passeggero può chiedere la risoluzione del contratto, il rimborso del biglietto e il risarcimento dei danni.

Ai vettori aerei muniti di licenza di esercizio rilasciata da uno Stato non comunitario, che non adempiono agli obblighi di informazione di cui all'articolo 6 del regolamento (CE) n. 2027/97 del 9 ottobre 1997, come modificato dal regolamento (CE) n. 889/2002 del 13 maggio 2002, sono sospesi i diritti di traffico verso o dal territorio italiano, nei limiti e con le modalità stabiliti con regolamento dell'ENAC.

Art. 944 (*Cessione del diritto al trasporto*). — Il diritto al trasporto non può essere ceduto senza il consenso del vettore, se il biglietto indica il nome del passeggero o se, mancando questa indicazione, il passeggero ha iniziato il viaggio.

Art. 945 (*Impedimento del passeggero*). — Se la partenza del passeggero è impedita per causa a lui non imputabile, il contratto è risolto e il vettore restituisce il prezzo di passaggio già pagato.

Se l'impedimento riguarda uno dei congiunti o degli addetti alla famiglia, che dovevano viaggiare insieme, ciascuno dei passeggeri può chiedere la risoluzione del contratto alle stesse condizioni.

Al vettore deve essere data tempestiva notizia dell'impedimento e il passeggero è responsabile del danno che il vettore provi di aver sopportato a causa della ritardata notizia dell'impedimento, entro il limite massimo dell'ammontare del prezzo del biglietto.

Art. 946 (*Mancata partenza del passeggero*). — Il passeggero, se non si presenta all'imbarco nel tempo stabilito, paga l'intero prezzo di passaggio.

Tuttavia, il prezzo di passaggio non è dovuto, e quello già pagato è restituito, se il vettore acconsente all'imbarco di un altro passeggero in sostituzione di quello non presentatosi.



Art. 947 (*Impedimenti del vettore*). — In caso di negato imbarco, di soppressione o ritardo della partenza, di interruzione del viaggio, anche per cause di forza maggiore, il passeggero ha i diritti previsti dalla normativa comunitaria.

L'organismo responsabile dell'applicazione della normativa comunitaria è l'ENAC, il quale stabilisce, con apposito regolamento, le *misure* da applicare in caso di violazione.

Art. 948 (*Lista d'attesa*). — Con apposito regolamento dell'ENAC è assicurata la trasparenza nelle procedure di attuazione della lista d'attesa.

Il regolamento di cui al primo comma deve prevedere che:

a) il vettore, quando inserisce un passeggero in una lista d'attesa per un certo volo, deve comunicargli il numero d'ordine a lui attribuito nella lista;

b) l'elenco dei numeri d'ordine, attribuiti a ciascun passeggero, deve essere affisso in modo visibile nella zona di registrazione prima dell'apertura della lista d'attesa;

c) i passeggeri iscritti nella lista d'attesa hanno diritto di accedere al trasporto, cui la lista si riferisce, secondo il numero d'ordine a ciascuno attribuito, fino all'esaurimento della capacità dell'aeromobile.

Art. 949 (*Interruzione del viaggio del passeggero*). — Se il passeggero è costretto a interrompere il viaggio per causa a lui non imputabile, il prezzo di passaggio è dovuto in proporzione del tratto utilmente percorso.

La stessa norma si applica quando l'impedimento riguarda uno dei congiunti o degli addetti alla famiglia, che stanno viaggiando insieme.».

Art. 949-bis (*Responsabilità del vettore per mancata esecuzione del trasporto*). — Il vettore è responsabile dei danni derivati dalla mancata esecuzione del trasporto del passeggero o del suo bagaglio a meno che non provi che egli stesso e i suoi dipendenti e preposti hanno preso tutte le misure necessarie e possibili, secondo la normale diligenza, per evitare il danno oppure che era loro impossibile adottarle.

2. I commi 1 e 3 dell'articolo 15 del decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 111, sono abrogati.

Art. 18

(Dell'assicurazione obbligatoria dei passeggeri)

1. Il Capo I del Titolo IV del Libro III della Parte II del codice della navigazione è abrogato.

Art. 19

(Delle infrazioni penali e amministrative)



1. Nel secondo comma dell'articolo 1129 del codice della navigazione, il numero: «751» è sostituito dal seguente: «756».

2. Nel primo comma dell'articolo 1161 del codice della navigazione, le parole «le disposizioni degli articoli 55, 714 e 716» sono sostituite dalle seguenti: « i vincoli cui è assoggettata la proprietà privata nelle zone prossime al demanio marittimo od agli aerodromi».

3. Nel secondo comma dell'articolo 1163 del codice della navigazione le parole: « e nel secondo e terzo comma dell'articolo 723» sono soppresse.

4. Al primo comma dell'articolo 1165 del codice della navigazione le parole: « 723, primo comma,» sono soppresse.

5. L'articolo 1181 del codice della navigazione è abrogato.

6. Il secondo comma dell'articolo 1183 del codice della navigazione è sostituito dal seguente: «Chiunque demolisce una nave o un galleggiante nazionali ovvero demolisce o smantella un aeromobile nazionale, senza l'autorizzazione prescritta negli articoli 160 o 759, è punito con la sanzione amministrativa da euro cinquantuno a cinquecentosedici.».

7. All'articolo 1184 del codice della navigazione sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, il numero: «758» è sostituito dal seguente: «760»;

b) al comma 2, il numero: «759» è sostituito dal seguente: «758».

8. L'articolo 1185 del codice della navigazione è abrogato.

9. L'articolo 1188 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 1188 (*Abusivo esercizio di navigazione aerea*). — Chiunque esercita la navigazione aerea in violazione delle disposizioni che prescrivono il certificato di operatore aereo, la licenza di esercizio o la designazione di vettore, è punito con l'arresto fino a sei mesi ovvero con l'ammenda fino a euro milletrentadue.».

10. L'articolo 1191 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 1191 (*Abusiva realizzazione o ampliamento di aerodromi*). — Chiunque realizza o amplia aerodromi o altri impianti aeronautici senza l'autorizzazione prescritta nell'articolo 694 ovvero non sottopone i progetti di cui all'articolo 702 alla prevista approvazione, è punito con la sanzione amministrativa da cinquecentosedici euro a duemilasessantacinque euro.».

11. Il secondo comma dell'articolo 1200 del codice della navigazione è abrogato.



12. L'articolo 1202 del codice della navigazione è abrogato.

13. All'art. 1204 del codice della navigazione sono apportate le seguenti modificazioni:

- a) la rubrica è sostituita dalla seguente: «Sorvolo di aeromobili stranieri»;**
- b) il secondo comma è abrogato;**
- c) al terzo comma le parole: «Nei casi previsti dal primo e dal secondo comma» sono soppresse.**

14. Nell'articolo 1205 del codice della navigazione, i numeri: «818, 834, 835, 836» sono sostituiti dal seguente: «835».

15. L'articolo 1229 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 1229 (Inosservanza di ordini sul collocamento di segnali e abbattimento di ostacoli). — Chiunque non osserva gli ordini previsti negli articoli 713 e 715 è punito con la sanzione amministrativa fino a duecentosei euro.».

16. L'articolo 1230 del codice della navigazione è abrogato.

17. L'articolo 1234 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 1234 (Omessa assicurazione obbligatoria) L'esercente che fa circolare l'aeromobile in violazione dell'articolo 798, è punito con la sanzione amministrativa fino a euro milletrentadue.».

Art. 20 *(Norme finali)*

1. In tutte le disposizioni del codice della navigazione le parole: «direttore di aeroporto», «Registro aeronautico italiano» ed «Ente nazionale della gente dell'aria» sono sostituite dalla seguente: «ENAC».

2. Dall'attuazione del presente decreto legislativo non possono derivare oneri a carico del bilancio dello Stato e della finanza pubblica.

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





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 INDIRETTI

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.





*Presidenza
del Consiglio dei Ministri*

SEGRETARIA 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. Conf.





*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





23/3/05
Consiglio
delegato

All. 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.



Mer.

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

PC



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



104



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;

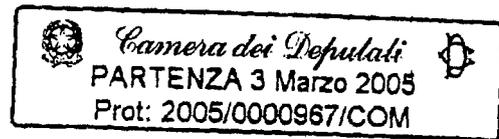
p) con riferimento alle abrogazioni, appare opportuno individuare con maggiore precisione il quadro complessivo delle norme che si intendono superate con il provvedimento in esame – eventualmente accorpandole in un unico articolo come prospettato nella relazione illustrativa - in aderenza con il criterio 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 Giugetti)

PER COPIA CONFORME

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



02

0255-41 I

TRASMESSO DALLA SEGRETERIA MINISTRO
IL 3 MAR. 2005

L'ARTICOLATO RAPPORTI PARLAMENTO	
ARRIVO	
☆	- 4 MAR. 2005 ☆
N° 710	

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),

premesse 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;

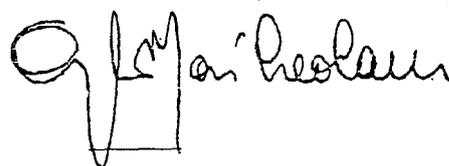
c) con riguardo al successivo Titolo III, relativo ai beni destinati alla navigazione aerea e la polizia degli aerodromi, evidentemente elaborato alla luce degli esiti del dibattito parlamentare, nonché della citata legge n. 265 del 2004, occorre premettere che la materia delle gestioni aeroportuali 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

