



## **DISEGNO DI LEGGE**

**d'iniziativa del senatore FILIPPI**

**COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 4 NOVEMBRE 2015**

Disposizioni correttive ed integrative della parte aeronautica del codice della navigazione, finalizzate ad armonizzare, razionalizzare e semplificare l'assetto normativo e regolamentare nel settore dell'aviazione civile e delle gestioni aeroportuali

ONOREVOLI SENATORI. - A distanza di 10 anni dall'adozione dei decreti legislativi 9 maggio 2005, n. 96, e 15 marzo 2006, n. 151, con cui sono state adottate disposizioni di revisione della parte aeronautica del codice della navigazione, appare improcrastinabile un ulteriore intervento di modifica normativa, teso a conformare alcune previsioni contenute nel suddetto codice alla evoluzione normativa e giurisprudenziale, sia nazionale che europea, *medio tempore* intervenuta.

Il presente disegno di legge mira, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato, ad armonizzare, razionalizzare e semplificare l'assetto normativo e regolamentare nel settore dell'aviazione civile e delle gestioni aeroportuali, garantendo il necessario coordinamento con la normativa europea ed internazionale, ed in particolare, ma non solo, alle previsioni del regolamento (UE) n. 139/2014 della Commissione, del 12 febbraio 2014, che stabilisce i requisiti tecnici e le procedure amministrative relative agli aeroporti, ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008. Il predetto regolamento, entrato in vigore nel 2014, e destinato a trovare diretta applicazione in tutti gli Stati membri entro il 31 dicembre 2017, trasferisce le competenze di sicurezza operativa (*safety*) in capo al gestore aeroportuale, il quale viene definito quale «responsabile del funzionamento dell'aeroporto» nel suo complesso, di talché appare necessario adeguare alcune previsioni del codice della navigazione, che già prevede la trasposizione di funzioni pubblicistiche in capo al gestore aeroportuale, allo scopo di evitare pericolose zone grigie nel-

l'attribuzione di competenze e responsabilità, a tutela della sicurezza degli aeroporti, nel rispetto dei diritti dei passeggeri. Al contempo, riconosciuto il gestore aeroportuale quale *authority* dello scalo di interesse, al fine di evitare regolamentazioni di carattere disomogeneo nei singoli aeroporti, si rende opportuno rafforzare il ruolo di coordinamento dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), già titolare di poteri di vigilanza e controllo sul gestore, ciò allo scopo di uniformare, per quanto possibile, pur nel rispetto delle specifiche peculiarità, la regolamentazione aeroportuale. In sintesi, l'obiettivo è quello di evitare possibili abusi da parte del gestore, riconosciuta *authority* dello scalo, sulla complessa filiera pubblico-privata che compone ogni realtà aeroportuale.

In tale contesto, il disegno di legge modifica alcune previsioni contenute nella parte II («Della navigazione aerea»), libro I («Dell'ordinamento amministrativo della navigazione»), del codice della navigazione, ricollocando sul gestore aeroportuale la piena ed effettiva responsabilità operativa nella gestione dello scalo, dotandolo anche di poteri di accertamento delle violazioni delle previsioni (contenute nel regolamento di scalo e nel manuale dell'aeroporto) che disciplinano l'efficiente e regolare sviluppo delle attività aeroportuali, nonché l'utilizzo sicuro, il corretto funzionamento e la manutenzione dell'aeroporto, lasciando intestati all'ENAC i poteri di indirizzo, ispettivi e di vigilanza, con contestuale riduzione delle attività di ordinaria gestione attiva.

In particolare, viene espressamente attribuito al gestore aeroportuale il potere di coordinare e supervisionare gli operatori (an-

che pubblici) presenti negli aeroporti, per le materie aventi implicazioni in materia di sicurezza operativa (*safety*) ai sensi del citato regolamento (UE) n. 139/2014, fermo restando il potere di vigilanza e controllo dell'ENAC che agisce come unica autorità di regolazione tecnica, anche ai sensi del medesimo regolamento.

Il disegno di legge, inoltre, prevede la possibilità per il gestore di stipulare accordi con il Corpo nazionale dei vigili del fuoco (o altro ente già designato) per la gestione del servizio di salvataggio e antincendio e con l'Enav S.p.a. per il controllo della movimentazione degli aeromobili sull'area di manovra e sui piazzali, come del resto espressamente previsto dal citato regolamento (UE) n. 139/2014.

Allo scopo di ottenere da parte degli operatori aeroportuali e dai fornitori di servizi aerei il rispetto delle prescrizioni vigenti in aeroporto, inoltre, al gestore aeroportuale viene attribuito il potere di proporre all'ENAC l'applicazione delle misure sanzionatorie, nonché l'adozione di eventuali provvedimenti di ripristino delle condizioni di sicurezza operativa, previste per l'inosservanza delle previsioni del regolamento di scalo e del manuale di aeroporto. In caso di necessità o urgenza, al gestore è attribuito direttamente il potere di accertare e contestare la violazione delle previsioni contenute nel regolamento di scalo e nel manuale dell'aeroporto, salva la possibilità, da parte del contravventore, di presentare ricorso all'ENAC. Altre previsioni del disegno di legge mirano a razionalizzare le procedure di soccorso agli aeromobili in pericolo, conformemente alle previsioni del regolamento (CE) n. 216/2008 e del regolamento (UE) n. 139/2014 e successive modificazioni. In particolare, la novella chiarisce che il gestore aeroportuale stabilisce ed attua le pianificazioni per il soccorso ad aeromobili in caso di emergenza e di sinistro aeronautico in aeroporto e nelle sue vicinanze e che le pianificazioni per l'emergenza sono appro-

vate dall'ENAC e riportate nel manuale dell'aeroporto.

Inoltre, il disegno di legge, recepisce le istanze di cui si è fatta principale portavoce, anche a livello internazionale, la «Fondazione 8 ottobre 2001» (istituita dai parenti delle vittime dell'incidente di Linate, costato la vita a 118 persone e, oggi, una delle principali organizzazioni internazionali a tutela della sicurezza del trasporto aereo), chiarendo le competenze in sede di prima assistenza di contatto e informazione in favore delle vittime di incidenti aerei e dei loro familiari.

In particolare, fermo restando che l'assistenza alle vittime di incidenti aerei e ai loro familiari è assicurata dal vettore, il codice chiarisce che l'ENAC, con il supporto del gestore aeroportuale, provvede alla prima assistenza di contatto e informazione, in attesa dell'intervento del referente incaricato dal medesimo ente, conformemente a quanto previsto dal regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, e a quanto ulteriormente specificato nel «Piano nazionale per l'assistenza alle vittime di incidente aereo e dei loro familiari» adottato dall'ENAC con Circolare GEN 05 dell'8 ottobre 2014 e dalla «Carta dei diritti riconosciuti alle vittime di incidente aereo e dei loro familiari», che sarà prossimamente presentata in sede di Organizzazione internazionale dell'aviazione Civile (*International civil aviation organization* - ICAO).

Le ulteriori previsioni del disegno di legge mirano, come detto, ad aggiornare e razionalizzare le previsioni del codice, abrogando le disposizioni superate dalla normativa sopravvenuta, quali quelle contenute negli articoli 789 e 790 che disciplinano la licenza di esercizio, il cui rilascio non è più previsto dal regolamento (UE) n. 379/2014 della Commissione, del 7 aprile 2014, ovvero riconoscendo in capo al gestore l'obbligo di comunicazione di incidente o di in-

conveniente grave, ai sensi degli articoli 828 e 829.

Il presente disegno di legge si compone di sei articoli e di seguito se ne espongono i contenuti principali.

All'articolo 1, comma 1, si modifica l'articolo 687 del codice della navigazione, specificando che l'ENAC agisce quale autorità competente, anche ai sensi del citato regolamento (UE) n. 139/2014. Detto regolamento, in particolare, prevede che gli Stati membri designino al loro interno una o più autorità competenti, dotate dei necessari poteri e responsabilità in materia di:

- a) certificazione e sorveglianza degli aeroporti e dei gestori degli aeroporti;
- b) sorveglianza dei fornitori di servizi di gestione del piazzale.

Il comma 1 dell'articolo 687 del codice della navigazione viene inoltre integrato con il termine «spazio aereo», al fine di esplicitare l'ampliamento delle competenze dell'ENAC intervenute a seguito dei regolamenti europei sul cielo unico. Tale modifica consentirebbe di procedere con l'abrogazione del decreto-legge 8 settembre 2004, n. 237, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2004, n. 265, semplificando i riferimenti legislativi che governano le attività dell'Ente. Consentirebbe, inoltre, un miglior riferimento per le attività nel campo dei voli sub orbitali, che l'Ente assicura nell'ambito degli accordi bilaterali tra lo Stato italiano e gli USA. Il comma 2 dell'articolo 1 integra l'articolo 690, comma 3, del codice della navigazione specificando che il Governo è delegato a modificare o sostituire, con regolamento, le disposizioni di legge incompatibili, oltre che con gli annessi alla Convenzione relativa all'aviazione civile - stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944 e resa esecutiva con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616 - oggetto di recepimento come prevede il testo vigente (cosiddetti annessi ICAO), anche con le disposi-

zioni tecniche attuative contenute nei manuali e negli altri documenti ufficiali collegati con gli annessi medesimi. La norma mira, evidentemente, a semplificare l'iter per l'adeguamento della normativa nazionale rispetto alle prescrizioni contenute nei documenti collegati agli annessi ICAO.

All'articolo 2, comma 1, si espunge dall'articolo 691-bis, comma 1, del codice della navigazione, il riferimento alla natura di società pubblica dell'Enav S.p.a., in ragione del processo in corso teso alla privatizzazione della società.

Inoltre, nell'articolo viene chiarito che l'Enav S.p.a. offre i servizi di navigazione aerea, previa stipula di specifico accordo con il gestore aeroportuale, ai sensi di quanto previsto dal regolamento (UE) n. 139/2014. Il citato regolamento, invero, sia al considerando (8), sia nella norma ADR.OPS.B.001, prevede che il gestore fornisca, direttamente o indirettamente, i servizi di cui all'allegato IV, capo B (*Servizi operativi aeroportuali, impianti e installazioni*). In particolare, qualora il gestore non eroghi direttamente i servizi in parola, forniti da un'altra organizzazione o da un'altra *State Entity*, dovrà sottoscrivere specifici accordi con gli stessi e, in tal caso, non è più considerato direttamente responsabile di eventuali non conformità da parte dell'altro soggetto dell'Accordo che è tenuto a fornire anche i servizi per la navigazione aerea.

All'articolo 3, comma 1, si modifica l'articolo 699, comma 1, del codice della navigazione, specificando che negli aeroporti aperti al traffico civile occorre rispettare non solo le previsioni del regolamento di scalo, ma anche del manuale dell'aeroporto, documento che deve essere definito e mantenuto dal gestore aeroportuale, ai sensi del capo E del regolamento (UE) n. 139/2014. Il manuale dell'aeroporto deve contenere o fare riferimento a tutte le informazioni necessarie per l'utilizzo sicuro, il funzionamento e la manutenzione dell'aeroporto, dei suoi equipaggiamenti, nonché delle su-

perfici di protezione e limitazione ostacoli e altre aree connesse con l'aeroporto. L'articolo 3, comma 2, modifica incisivamente l'articolo 705 del codice della navigazione, che disciplina i «Compiti del gestore aeroportuale». Il comma 1 dell'articolo 705 viene integrato prevedendo che il gestore aeroportuale, in materia di sicurezza operativa (*safety*), coordini e controlli anche i soggetti pubblici presenti all'interno dell'aeroporto, in linea con quanto previsto a livello europeo. La specifica appare estremamente rilevante perché, pur adeguando la previsione codicistica a norme regolamentari europee che trovano immediata attuazione nell'ordinamento nazionale, mira ad escludere ambiguità nell'ambito delle competenze, dei poteri e delle responsabilità del gestore che, si ripete, in materia di *safety* è l'unico soggetto responsabile in ambito aeroportuale. La previsione, inoltre, analogamente a quanto previsto nel novellato articolo 691-bis, prevede che il gestore concluda accordi con il Corpo nazionale dei vigili del fuoco o altro ente già designato per garantire la gestione del servizio di salvataggio e antincendio nell'aeroporto. Ai sensi dell'allegato IV al regolamento (UE) n. 135/2014, capo B, norma ADR. OPS. 010 (*Servizi di salvataggio e antincendio*), infatti, i servizi di salvataggio e antincendio devono essere assicurati dal gestore aeroportuale, ovvero da altra organizzazione o soggetto pubblico, previa sottoscrizione di specifico accordo, mentre sulla gran parte degli scali italiani, già certificati ai sensi della regolamentazione nazionale, detti servizi sono generalmente assicurati dal Corpo nazionale dei vigili del fuoco (in forza della legge 23 dicembre 1980, n. 930).

L'articolo 3 modifica, inoltre, i compiti previsti nel comma 2 dell'articolo 705, dalla lettera e) alla lettera i), tenendo conto dell'ampliamento di compiti e responsabilità previsti dal citato regolamento (UE) n. 139/2014. In particolare, la lettera e) viene integrata prevedendo che il gestore verifichi il

rispetto delle previsioni, oltre che del regolamento di scalo (come previsto nel testo vigente), anche dal manuale di aeroporto, e ciò da parte di tutti gli operatori (pubblici o privati) fornitori di servizi aeroportuali. Per consentire al gestore di svolgere, effettivamente, tali competenze, le previsioni successive vengono modificate, attribuendogli un potere di intervento più penetrante, teso ad ottenere il rispetto delle citate previsioni e, in caso di inosservanza, a contestare le violazioni ai contravventori. La lettera f), in particolare, che già attribuiva al gestore il potere di proporre all'ENAC l'applicazione delle misure sanzionatorie previste in caso di inosservanza delle condizioni d'uso degli aeroporti, viene integrata prevedendo in capo al gestore il potere di proporre all'ENAC l'adozione degli eventuali provvedimenti di ripristino delle condizioni di sicurezza operativa (*safety*) previste per l'inosservanza delle previsioni del regolamento di scalo e del manuale di aeroporto, da parte degli operatori (pubblici o privati) fornitori di servizi aeroportuali. La lettera g) attribuisce al gestore aeroportuale il potere, in caso di necessità o urgenza, di accertare e contestare direttamente la violazione delle previsioni del regolamento di scalo e del manuale di aeroporto, avverso la cui contestazione può essere proposto ricorso all'ENAC, nel rispetto delle previsioni di cui alla legge 24 novembre 1981, n. 689. La lettera h), recependo a livello codicistico quanto recentemente concordato dal Comitato interministeriale per la sicurezza aeroportuale (CISA), attribuisce espressamente al gestore il potere di rilasciare, sospendere o ritirare i documenti che consentono l'accesso allo scalo. Infine, alla lettera i), viene attribuito al gestore il potere di disporre l'interdizione temporanea delle infrastrutture di volo in aeroporto nel caso rilevi, direttamente o a seguito di segnalazioni, la presenza di rischi per la sicurezza del volo e delle operazioni a terra. L'ultimo comma del novellato articolo 705 chiarisce che le funzioni di accer-

tamento sono svolte da personale dipendente del gestore aeroportuale, specificatamente qualificato dall'ENAC, previo accertamento dell'assenza di precedenti o pendenze penali, stante la rilevanza delle funzioni assolute. L'articolo 3, comma 3, modifica il comma 5 dell'articolo 707 del codice della navigazione, allo scopo di armonizzare il codice alle previsioni della normativa europea. Nell'articolo viene inserito il riferimento alle «aree limitrofe all'aeroporto», trattandosi di una specifica competenza prevista nel regolamento (CE) n. 216/2008, come modificato dal regolamento (CE) 1108/2009, e dal regolamento (UE) n. 139/2014. L'articolo 3, comma 4, modifica l'articolo 718, comma 2, del codice della navigazione che disciplina le funzioni di polizia e vigilanza in ambito aeroportuale. Il disegno di legge chiarisce che i soggetti privati che esercitano un'attività all'interno degli aeroporti sono soggetti alla vigilanza dell'ENAC, mentre, ferme restando le competenze delle Forze di polizia ed i poteri in materia di *safety* attribuiti al gestore aeroportuale, l'ENAC coordina i soggetti pubblici presenti negli aeroporti. Al comma 3 dell'articolo 718, inoltre, viene espressamente inserito un potere di coordinamento dell'ENAC sull'esercizio delle funzioni di accertamento svolte dai gestori aeroportuali ai sensi dell'articolo 705. La norma, che prevede l'inserimento delle funzioni di vigilanza sui poteri sanzionatori delegati al gestore in base all'articolo 705, comma 2, lettera g), appare coerente con le azioni di vigilanza sulle attività dei soggetti controllati e di tutela nei confronti dei soggetti terzi. Il comma 5 dell'articolo 3 modifica l'articolo 727, che disciplina il «Soccorso ad aeromobili in pericolo». Il primo comma viene adeguato rispetto alle previsioni del regolamento (CE) n. 216/

2008 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 febbraio 2008 e del regolamento (UE) n. 139/2014 della Commissione, del 12 febbraio 2014, e successive modificazioni, che stabiliscono ed attuano le pianificazioni per il soccorso ad aeromobili in caso di emergenza e di sinistro aeronautico in aeroporto e nelle sue vicinanze. Il comma 2 dell'articolo 727 chiarisce che le pianificazioni per l'emergenza sono approvate dall'ENAC e riportate nel manuale dell'aeroporto. Al comma 3, fermo restando che l'assistenza alle vittime di incidenti aerei e ai loro familiari è assicurata dal vettore, il codice chiarisce che l'ENAC, con il supporto del gestore aeroportuale, provvede alla prima assistenza di contatto e informazione in attesa dell'intervento del referente incaricato dal medesimo ente, conformemente a quanto previsto dal regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010.

All'articolo 4 vengono abrogati gli articoli 789, rubricato «Lavoro aereo per conto terzi», e l'articolo 790, disciplinante la «Licenza di esercizio», in quanto già disapplicati dal regolamento (UE) n. 379/2014.

All'articolo 5 vengono modificati gli articoli 828 e 829 che disciplinano l'obbligo di comunicazione, rispettivamente, di incidente o di inconveniente gravi, prevedendo detto obbligo non più in capo al direttore di aeroporto (come previsto dal codice vigente) bensì al gestore aeroportuale, in aderenza con la normativa europea, mantenendo l'ENAC tra i soggetti che ricevono le comunicazioni per l'esercizio delle proprie funzioni istituzionali.

L'articolo 6, a chiusura dell'intero provvedimento, dispone che il disegno di legge non rechi alcun onere aggiuntivo a carico del bilancio dello Stato.

## DISEGNO DI LEGGE

---

### Art. 1.

*(Organi amministrativi e disciplina tecnica della navigazione)*

1. All'articolo 687 del codice della navigazione, il primo comma è sostituito dal seguente:

«L'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), nel rispetto dei poteri di indirizzo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, e fatte salve le competenze specifiche degli altri enti aeronautici, agisce, anche ai sensi del regolamento (UE) n. 139/2014 della Commissione, del 12 febbraio 2014, come unica autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo nel settore dell'aviazione civile e dello spazio, mediante le proprie strutture centrali e periferiche, e cura la presenza e l'applicazione di sistemi di qualità aeronautica rispondenti ai regolamenti dell'Unione europea».

2. All'articolo 690, quarto comma, del codice della navigazione, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, nonché delle disposizioni tecniche attuative contenute nei manuali e negli altri documenti ufficiali collegati con gli annessi».

### Art. 2.

*(Servizi della navigazione aerea)*

1. All'articolo 691-bis, primo comma, del codice della navigazione, le parole: «, società pubblica» sono soppresse.

2. All'articolo 691-*bis* del codice della navigazione, il terzo comma è sostituito dal seguente:

«Previo accordo con il gestore aeroportuale, ai sensi del regolamento (UE) n. 139/2014 della Commissione, del 12 febbraio 2014, Enav S.p.a., sotto la vigilanza dell'ENAC e coordinandosi con il gestore aeroportuale, disciplina e controlla, oppure, nei casi ove venga fornito un Servizio informazioni volo aeroportuale – AFIS (*Aerodrome flight information service*), assiste, per gli aeroporti di competenza, la movimentazione degli aeromobili, degli altri mezzi e del personale sull'area di manovra e cura l'ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali. L'Enav S.p.a. cura, altresì, la gestione e la manutenzione degli impianti di assistenza visiva luminosa (AVL) di sua proprietà».

### Art. 3.

*(Beni destinati alla navigazione e polizia degli aeroporti)*

1. All'articolo 699, primo comma, del codice della navigazione, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «e dal manuale dell'aeroporto».

2. L'articolo 705 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 705. – 1. Il gestore aeroportuale è il soggetto cui è affidato, sotto il controllo e la vigilanza dell'ENAC, insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e gestire secondo criteri di trasparenza e non discriminazione, le infrastrutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori privati presenti nell'aeroporto o nel sistema aeroportuale considerato. In materia di sicurezza operativa, conformemente al regolamento (UE) n. 139/2014 della Commissione, del 12 febbraio 2014, il gestore coordina e controlla altresì i soggetti pubblici presenti all'interno

dell'aeroporto. Il gestore aeroportuale conclude accordi con il Corpo nazionale dei vigili del fuoco, o altro ente già designato, per garantire la gestione del servizio di salvataggio e antincendio nell'aeroporto, ai sensi del medesimo regolamento. L'idoneità del gestore aeroportuale a espletare le attività di cui al presente comma, nel rispetto degli *standard* tecnici di sicurezza, è attestata da certificazione rilasciata dall'ENAC.

2. 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 e lotta agli incendi, soccorso e protezione civile, il gestore aeroportuale:

a) assicura il puntuale rispetto degli obblighi assunti con la convenzione ed il contratto di programma di cui all'articolo 704;

b) organizza l'attività aeroportuale al fine di garantire l'efficiente ed ottimale utilizzazione delle risorse per la fornitura di attività e di servizi di livello qualitativo 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, ai sensi dell'articolo 706, provvedendovi direttamente ovvero coordinando l'attività dei soggetti che forniscono i suddetti servizi a favore di terzi o in autoproduzione;

e) sotto la vigilanza dell'ENAC e in coordinamento con la società Enav S.p.a., 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 e del manuale dell'aeroporto da parte degli operatori e dei fornitori di servizi aeroportuali;

f) propone all'ENAC l'applicazione delle misure sanzionatorie e gli eventuali

provvedimenti di ripristino delle condizioni di sicurezza operativa previste per l'inosservanza delle condizioni d'uso degli aeroporti, delle disposizioni del regolamento di scalo e del manuale dell'aeroporto da parte degli operatori e dei fornitori di servizi aerei e aeroportuali;

g) in caso di necessità o urgenza accertata e contesta la violazione delle previsioni di cui alla lettera f), salva la possibilità, da parte del contravventore, di proporre ricorso all'ENAC ai sensi della legge 24 novembre 1981, n. 689, e, in ogni caso, applica le misure interdittive di carattere temporaneo previste dal regolamento di scalo e dal manuale di aeroporto, disponendo l'eventuale connesso ripristino delle condizioni di sicurezza operativa;

h) in ottemperanza ai principi di trasparenza e non discriminazione, previa verifica dei presupposti di legge, rilascia e, nel caso di violazione della disciplina in materia di sicurezza operativa incluso quanto al riguardo stabilito dal manuale dell'aeroporto, sospende o ritira i documenti che consentono l'accesso allo scalo e segnatamente i tesserini, le patenti aeroportuali e i lasciapassare per i veicoli;

i) fornisce tempestivamente notizie all'ENAC, alla società Enav S.p.a., ai vettori e agli enti interessati in merito a riduzioni del livello del servizio e ad interventi sull'area di movimento dell'aeroporto, nonché circa la presenza di ostacoli o di altre condizioni di rischio per la navigazione aerea nell'ambito del sedime di concessione e delle aree limitrofe all'aeroporto, e può disporre l'interdizione temporanea delle infrastrutture di volo in aeroporto nel caso rilevi, direttamente o a seguito di segnalazioni, la presenza di rischi per la sicurezza del volo e delle operazioni a terra;

l) redige la Carta dei servizi in conformità alle 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;

*m)* assicura i controlli di sicurezza su passeggeri, bagagli e merci, conformemente alle disposizioni vigenti, nonché la gestione degli oggetti smarriti.

3. Le funzioni di accertamento di cui al comma 2, lettere *f)*, *g)* ed *h)*, sono svolte da idoneo personale dipendente del gestore aeroportuale, specificatamente qualificato da ENAC, previo accertamento dell'assenza di precedenti o pendenze penali».

3. All'articolo 707 del codice della navigazione, il quinto comma è sostituito dal seguente:

«Nelle aree limitrofe all'aeroporto possono essere autorizzate opere o attività compatibili con gli appositi piani di rischio, che i comuni territorialmente competenti adottano, anche sulla base delle eventuali direttive regionali, nel rispetto del regolamento dell'ENAC di attuazione dell'annesso XIV alla Convenzione relativa all'aviazione civile, stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, resa esecutiva con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, e del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, e successive modificazioni».

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

«*Art. 718. - 1.* Le funzioni di polizia degli aerodromi sono esercitate dall'ENAC, anche mediante le proprie articolazioni periferiche, unitamente all'applicazione delle sanzioni di cui all'articolo 705, comma 2, lettere *f)* e *g)*.

2. 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. Ferme restando le competenze delle Forze di polizia e i poteri del gestore aeroportuale di cui all'articolo

705, l'ENAC coordina i soggetti pubblici presenti negli aeroporti.

3. L'ENAC, nell'ambito delle funzioni di coordinamento del sistema aeroportuale nazionale, vigila sull'esercizio delle funzioni di accertamento svolte dai gestori aeroportuali di cui all'articolo 705, comma 2, lettere *f)*, *g)* ed *h)*. L'ENAC vigila sulla fornitura dei servizi forniti dalla società Enav S.p.a., fatte salve le competenze del Ministero della difesa.

4. 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. L'articolo 727 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 727. - 1. Il gestore aeroportuale, conformemente al regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, e del regolamento (UE) n. 139/2014 della Commissione, del 12 febbraio 2014, stabilisce ed attua le pianificazioni per il soccorso ad aeromobili in caso di emergenza e di sinistro aeronautico all'interno dell'aeroporto e nelle sue vicinanze.

2. Le pianificazioni per l'emergenza sono approvate dall'ENAC e riportate nel manuale dell'aeroporto.

3. L'ENAC, con il supporto del gestore aeroportuale, provvede alla prima assistenza di contatto e informazione in favore delle vittime di incidenti aerei e dei loro familiari, in attesa dell'intervento del referente incaricato dal medesimo ENAC, ai sensi e per gli effetti del regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010.

4. Nel caso il sinistro aeronautico non sia avvenuto in aeroporto, i primi provvedimenti necessari sono presi dall'autorità comunale, o da quella marittima se il sinistro è avvenuto in mare».

6. L'articolo 729 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 729. - 1. Nel caso di caduta di un aeromobile il proprietario deve provvedere a proprie spese alla rimozione dei relitti.

2. In caso contrario, qualora il relitto si trovi all'interno del perimetro dell'aeroporto in concessione, il gestore aeroportuale provvede d'urgenza alla rimozione per conto e a spese del proprietario dell'aeromobile».

Art. 4.

*(Ordinamento dei servizi aerei)*

1. Gli articoli 789 e 790 del codice della navigazione sono abrogati.

Art. 5.

*(Inchieste tecniche sugli incidenti e sugli inconvenienti aeronautici)*

1. All'articolo 828, comma 1, e all'articolo 829, comma 1, del codice della navigazione, le parole: «direttore dell'aeroporto» sono sostituite dalle seguenti: «gestore aeroportuale».

2. All'articolo 829, comma, 1, del codice della navigazione, le parole: «direttore dell'aeroporto» sono sostituite dalle seguenti: «gestore aeroportuale».

Art. 6.

*(Clausola di invarianza finanziaria)*

1. Dall'attuazione della presente legge non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.





