

Commento allo schema di D. Lgs. (Atto del Governo sottoposto a parere parlamentare n.446 in corso di approvazione) di attuazione della Legge n. 265 del 9 novembre 2004 di revisione della Parte Aerea del Codice della Navigazione.

Studio a cura del Com.te Renzo Denteseano.

Premessa.

Abbiamo preso atto che in base all'**art. 2, comma 1**, della **Legge n. 265 del 9 novembre 2004** il Parlamento ha delegato il Governo ad emanare entro sei mesi «*uno o più decreti*» per la revisione della Parte Aerea del Codice della Navigazione del 1942, presentando entro trenta giorni dalla data d'entrata in vigore degli schemi dei necessari Decreti Legislativi, con l'aggiunta clausola espressa al **comma 3** dello stesso articolo, che impegna il Governo ad emettere, entro un anno dall'entrata in vigore dei decreti legislativi emanati, delle «*disposizioni correttive ed integrative dei decreti legislativi stessi*», in quanto tali Decreti devono garantire «*il necessario coordinamento con la normativa comunitaria ed internazionale, in particolare con **obblighi assunti con la ratifica della Convenzione di Chicago del 1944, di cui alla Legge n. 561 del 1 aprile 1956***».

Pertanto riteniamo di dover commentare i contenuti del provvedimento adottato in quanto gravemente difforme dalle esigenze giuridico-amministrative del settore che s'intende riformare.

Prima di poter fare ciò è necessario per i nostri lettori (compresi i Parlamentari coinvolti nell'esercizio delle loro prerogative legislative) riproporre l'assetto giuridico-costituzionale sul quale si basa la forma delle Leggi nella Repubblica italiana.

Il Governo è l'organo costituzionale al vertice del complesso di organi che costituiscono il *potere esecutivo* e «*deve avere la fiducia delle due Camere*» (art. 94 della Costituzione). Secondo la Costituzione «*il Governo della Repubblica è composto dal Presidente del Consiglio e da Ministri che costituiscono insieme il Consiglio di Ministri*». Accanto a tali organi definiti "necessari" che costituiscono il Governo vanno menzionati i cosiddetti «*organi non necessari*», tra i quali spiccano i Sottosegretari di Stato, oltre ai Ministri senza portafoglio.

I Ministri possono esser scelti anche fra i cittadini non eletti alle Camere e svolgono *funzione politica*, in quanto partecipano collegialmente all'indirizzo politico del Governo, e *funzioni amministrative*, in quanto posti a capo dei singoli Ministeri svolgono le *funzioni costituzionali* quali quelle di presentare al Consiglio del "disegni di legge" da sottoporre al Parlamento e quelle di emanare "atti amministrativi" di varia natura, "atti di alta amministrazione", "atti di indirizzo" e "regolamenti".

Questi ultimi, che sono atti normativi di natura amministrativa aventi forza di legge, possono essere «*esterni*» quando i destinatari sono soggetti estranei all'amministrazione che li emana o «*interni*» quando regolano l'organizzazione interna di un organo amministrativo e quindi esplicano la loro efficacia su coloro che fanno parte di tale organo.

Ogni Ministero dirige un particolare settore della pubblica amministrazione e costituisce un complesso apparato burocratico che coadiuva i rispettivi

Ministri, sia a livello preparatorio che a livello esecutivo. I Ministri possono essere coadiuvati dai Sottosegretari di Stato, i quali non fanno parte del Governo in senso stretto, in quanto, pur essendo nominati con DPR, non sono menzionati dalla Costituzione.

Le «*funzioni*» del Governo sono:

1. - quella amministrativa;
2. - quella di direzione politica;
3. - quella materialmente legislativa.

Vediamole in dettaglio:

1. La prima viene esplicitata dai Ministri e dagli organi locali degli stessi Ministeri; accanto a questa esiste la «*funzione di alta amministrazione*», costituita dall'emanazione di particolari atti che fungono da raccordo tra *la funzione politica* e quella *amministrativa*.
2. L'attività di direzione politica, esercitata dal Governo in collaborazione con le Camere, riguarda la determinazione dei *fini*, la predisposizione dei *mezzi* (leggasi: *stanziamenti*) e l'attuazione dei *piani* «*tenuto conto della situazione economica e **sociale***» esistente al momento dell'attuazione dei relativi atti politici.
3. L'attività materialmente legislativa del potere esecutivo viene svolta con gli strumenti dei:
 - a) - *Decreti Legge*, atti giuridici con forza di legge emanati dal Governo per provvedimenti provvisori d'urgenza in casi straordinari di necessità; tali atti debbono esser presentati alle Camere lo stesso giorno dell'emanazione, per la dovuta conversione in Legge;
 - b) - *Decreti Legislativi*, ovvero *norme dell'ordinamento giuridico* emanate dal Governo in deroga al principio della divisione dei poteri, ma per «*espressa **delega** all'esercizio del potere legislativo delle Camere, per mezzo di una Legge*», detta "*Legge delega*". Di solito il Parlamento ricorre alla "*delega*" dell'esercizio del potere legislativo quando la materia oggetto del Decreto si presenti complessa o di lungo procedimento per la formulazione del testo della Legge, quando cioè si rende necessario l'intervento di *esperti tecnici e giuridici del settore, estranei* all'amministrazione. Di conseguenza, assumono la forma del D. Lgs.. ad es., i Codici ed i testi unici.

Si fa notare però che ciò non è avvenuto né per il **D. Lgs. n.237/04**, né per il **D. Lgs. (in corso di approvazione)**, che ci accingiamo a recensire, a causa della posizione del Vice Ministro del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con delega per l'Aviazione Civile, promotore della manovra sostanziata dalla **Legge n. 265/04**, il quale ha rinunciato alla presenza consultiva ma qualificata di *veri esperti* della materia operativa trattata nella riformata Parte Aerea del Codice della Navigazione, ignorando il mandato ricevuto di «*tener conto degli obblighi assunti con la ratifica della Convenzione di Chicago*».

In proposito si ricordi che la Costituzione prescrive che «*L'ordinamento giuridico italiano si conforma alle norme del diritto internazionale generalmente riconosciute*» e non vi può esser chi non veda come la Convenzione di Chicago oltre che regolarmente riconosciuta è stata pure **ratificata con Legge dello Stato**.

Ed invece per questa "*riforma*" v'è stata una presenza di amministrativisti, di giuristi, di legulei dell'amministrazione e di altri organi burocratici statali **e non** (vedi dichiarazione Maniscalco, Assaeroporti, Air Press n.5, pag 151), mentre è completamente mancata la convocazione di *tecnici del settore operativo* in grado di

contrastare il peso di interessi prettamente economici, già profondamente sentito nei lavori della Commissione dei convocati "di fiducia" del vice ministro.

Ciò ha portato agli scompensi ed ai guasti che cercheremo di evidenziare nel nostro studio di critica ai contenuti dell'ultimo testo di riforma del Codice.

Per il momento ci limitiamo a citare soltanto il Preambolo della Convenzione di Chicago, nella speranza di riuscire a far comprendere che la Convenzione e gli Annessi che ne fanno parte integrale e che insieme danno vita all'organizzazione per l'Aviazione Civile Internazionale, si rivolgono agli Stati contraenti per determinare obblighi, doveri e diritti:

*«I sottosegnati Governi, avendo convenuto su certi principi ed accordi al fine di facilitare lo sviluppo dell'aviazione civile internazionale in modo sicuro ed ordinato e di stabilire trasporti aerei internazionali sulla base dell'eguaglianza delle possibilità e d'un esercizio sano ed economico, hanno a tal fine concluso la presente Convenzione ...», la quale all' Art. 37 statuisce che «Ogni Stato contraente s'impegna a collaborare nell'assicurare il più alto grado possibile di **uniformità** nei regolamenti, nei modelli, nelle procedure e nell'organizzazione relativi agli aeromobili, al personale, alle rotte aeree ed ai **servizi ausiliari**, in tutti i casi in cui tale **uniformità** faciliti e migliori la navigazione aerea. Omissis ...».*

Per quanto qui sopra detto, si fa rilevare che nell'assetto giuridico-organizzativo dello Stato italiano esiste dunque, per ogni settore ritenuto "necessario", un Ministro, il quale provvede ad emanare *«atti amministrativi di varia natura»*, cioè assieme alla sua struttura ministeriale è l'organo pubblico preposto alla direzione amministrativa del settore affidatogli, per perseguire esclusivamente fini di pubblico interesse. Accanto al Ministro ed al suo Dicastero è contemplato che possano altresì esserci altri *Enti pubblici*, i quali, a loro volta, sono tenuti a perseguire esclusivamente fini di pubblico interesse sotto l'attività di indirizzo e di vigilanza del Ministro responsabile.

Ente pubblico è altresì un ente qualificato come tale in relazione al suo regime giuridico, cioè **in dipendenza delle norme e dei principi che ne regolano l'esistenza, l'attività e l'inserimento subordinato nella struttura pubblica.**

Orbene, l'**ENAC**, in base al **D. Lgs. n. 250/1997** che lo istituisce, è un **Ente pubblico non economico**, dotato di certe caratteristiche ben specificate e, per il **comma 2 dell'art.1** è **sottoposto all'indirizzo, vigilanza e controllo del Ministero dei Trasporti e della Navigazione** (divenuto, sfortunatamente, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con i risultati che vediamo ogni giorno), mentre per il **comma 3** dello stesso articolo, l'**ENAC** avrebbe dovuto esser trasformato in *Ente pubblico economico non oltre il 31 luglio 1999*, cosa mai avvenuta nel disinteresse pubblico generale.

Si definisce *Ente pubblico economico* quel soggetto giuridico pubblico che svolge attività imprenditoriale in regime di diritto privato e con criteri di economicità. Siccome il passaggio di stato giuridico non è stato mai realizzato, ne consegue che **ENAC continua ad essere un Ente pubblico non economico, che può agire soltanto sotto la direzione amministrativa del Ministro, per perseguire fini di pubblico interesse, ma sottoposto all'indirizzo, vigilanza e controllo del Ministero**, oltre che nei limiti del "Contratto di Programma" che dev'essere stipulato (con durata triennale) dal Ministro che esercita il potere amministrativo sul settore, anche con il concerto del Ministro del Tesoro e di quello della Difesa.

Dunque l'amministrazione pubblica del settore è di competenza esclusiva del Ministro dei Trasporti e (ora) delle Infrastrutture e solo in via subordinata e delega del Ministro, l'**ENAC**, in quanto Ente pubblico, per periodi limitati nel tempo (triennali) e con competenze precisate nel "Contratto di Programma", può esercitare una funzione di pubblica amministrazione, giammai delegabile a soggetti privati.

Pertanto risulta assolutamente inaccettabile sotto il profilo costituzionale che con l'**art. 1 del D. Lgs. (in corso di approvazione)** si pretenda di sostituire sia l'**art. 687** della nuova versione del Codice che indica che «*L'amministrazione dell'Aviazione Civile è costituita dal Ministero e dall'ENAC*» (**comma 1**), in quanto il Ministero è una struttura e non una persona fisica con responsabilità penale qual'è invece **il Ministro**, tanto più che al **comma 2** si riconosce che esistono pubbliche «*competenze di altri enti aeronautici*» (testuale) mentre l'**art. 690** intenderebbe affidare ad **ENAC** il recepimento nell'ordinamento giuridico interno degli Annessi ICAO «*anche mediante l'emanazione dei regolamenti tecnici dell'ENAC*».

Il **D. Lgs. (in corso di approvazione)** premette che «*visto l'art. 2 della Legge 9 novembre 2004 n. 265*», il Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, **emana il seguente decreto** ... (senza titolo, nello schema esaminato - ndr).

L'**art. 2, comma 1**, della **Legge n. 265/04** indica che «*al fine di migliorare il livello dei **diritti dei passeggeri e la sicurezza del trasporto aereo** [?], di razionalizzare e semplificare l'assetto normativo e regolamentare del settore aviazione civile [ma c'è già ENAC per questo!!] e "**delle gestioni aeroportuali**", il Governo è delegato ad adottare ... omissis ... entro sei mesi ... omissis ... **uno o più decreti legislativi per la revisione della parte "aeronautica"** [sic] del Codice della Navigazione», che, nella versione del 1942, **non contemplava** "*le gestioni aeroportuali*", per cui sorge spontaneo il sospetto che tutta la **Legge 265/04** sia frutto dell'esigenza di accomodare i relativi aspetti nel Codice che ne ignorava "*l'importanza*" attribuitagli da certi interessi, in quanto già provvedeva alle "**pubbliche funzioni di garanzia per la sicurezza aeroportuale**" con la presenza e le attribuzioni assegnate alla figura giuridica specifica del **Direttore d'aeroporto**.*

Al **comma 2** dello stesso articolo tale Legge vincola però «*il Governo a trasmettere gli schemi di decreti legislativi di cui al comma 1 ... omissis ... al Parlamento per l'espressione del parere da parte delle **Commissioni parlamentari competenti "per materia"** e per le conseguenze di carattere finanziario*».

Dunque, per effetto della **Legge 265/04** il Governo era tenuto a sottoporre alle Commissioni parlamentari competenti "**per la materia**" lo schema del D. Lgs. che intendeva promulgare e cioè «*la revisione della "parte aerea"* [perché così si denomina] *del Codice della Navigazione*».

Ora, un "*Codice*" è una legge dello Stato che disciplina in modo sistematico *una materia*. Attualmente nel nostro ordinamento giudiziario sono **vigenti** il *Codice Civile* e quello di *Procedura Civile*, il *Codice Penale* e quello di *Procedura Penale* ed anche il **Codice della Navigazione**. Quest'ultimo, diviso in quattro Parti, delle quali si è inteso innovare la *Parte Seconda*, dedicata alla *Navigazione Aerea*, ignorando però le implicazioni che ciò poteva avere sulle disposizioni e sulla nomenclatura della *Parte Terza*, dedicata alle «*Disposizioni penali e disciplinari*» [!], oltre che alle conseguenze, ad es., sulla Legge n. 342 del 10 maggio 1976, sui "*Delitti contro la sicurezza della Navigazione*". Ed in ogni caso ignorando nella "*riforma*", sia il dovuto concorso delle competenze del Ministero della Giustizia, sia e

soprattutto il parere delle rispettive Commissioni parlamentari, competenti per gli *atti di Giustizia*, in ottemperanza alla **funzione giurisdizionale**.

Tra tali Commissioni non potevano esser ignorate le Commissioni "*Giustizia*" dei due rami del Parlamento.

Della critica sollevata nei confronti del Codice "riformato" nella quale si faceva rilevare come la Parte Terza del testo codicistico del 1942 recava implicazioni collegate con la Parte Seconda, bisogna notare che anche il testo denominato "*Disposizioni preliminari*", che fa da prologo alla Parte Prima - *Della navigazione marittima ed interna* - (tanto che quest'ultima inizia con l'art. 15), contiene *disposizioni e riferimenti* che non possono esser ignorati con l'atto di modifica di cui al D. Lgs. sotto recensione. In particolare:

- l'**art. 1 del testo del 1942**, che indica quali sono le «*fonti applicabili in materia di navigazione marittima, interna ed aerea*»,
- l'**art. 3** riguardante «*lo spazio aereo soggetto alla sovranità dello Stato*»,
- l'**art. 5** attinente la «*Legge regolatrice degli atti compiuti a bordo di navi ed aeromobili in navigazione*», con le varie *Convenzioni internazionali* connesse agli «*atti illeciti compiuti a bordo ed alla cattura di aeromobili*» e citate nell'occasione della loro adozione nell'ordinamento nazionale e così via,
- e poi gli **artt. 6 e 7** riguardanti «*la responsabilità degli Esercenti*» e «*la legge sui diritti reali e di garanzia sugli aeromobili*»
- ed ancora l'**art. 8** sulla «*Legge regolatrice dei poteri e dei doveri del comandante*»
- ed infine l'**art. 13** concernente la «*Legge regolatrice delle obbligazioni derivanti da assistenza, salvataggio e recupero*».

In merito poi alla dovuta "Relazione tecnica" di accompagnamento del provvedimento si rileva che questo, secondo il Governo, afferma che «*Da quanto succintamente esposto, si evince che trattasi di operazione di "rivisitazione" [?] di **materia prettamente tecnica** che, pertanto, non comporta oneri aggiuntivi per il bilancio dello Stato ...*», ma, si fa osservare, se è vero (e non lo è) che «*l'operazione di "rivisitazione" di materia prettamente tecnica non comporta oneri aggiuntivi per il bilancio dello Stato*» [fatto tutto da provare], rimane pur sempre il fatto che la modifica di una Parte d'uno dei cinque Codici presenti nell'ordinamento giuridico nazionale, comprende direttamente o indirettamente anche riferimenti alle «*Disposizioni penali e disciplinari*» collegate alla Parte codicistica non "rivisitata", ma comunque strettamente collegate con gli aspetti toccati nella "riforma" della Parte alla Navigazione Aerea. Pertanto lo schema del decreto di "riforma" non poteva non essere sottoposto al parere delle competenti Commissioni parlamentari permanenti, competenti per i fatti di Giustizia.

Cosa che non è avvenuta, altrimenti diversi articoli della Parte codicistica riformata non sarebbero mai passati nella formulazione contemplata nel decreto.

Infine sarebbe interessante conoscere quali "tecnici" abbiano contribuito alla "rivisitazione" della **materia prettamente tecnica**.

Terminologia tecnico-giuridica.

Preliminarmente all'inizio della recensione vera a propria del testo del **D. Lgs. n. (in corso di approvazione)** è necessario affrontare il problema della *terminologia tecnico-giuridica* che viene usata per modificare l'impianto codicistico del 1942, così come s'è inteso fare in forma evidentemente di parte, senza però tener conto di quanto esisteva oppure che continua ad esistere *anche nella versione modificata del Codice della Navigazione - Parte Aerea - e nelle norme* in esso introdotte o sul punto di essere introdotte.

Vediamo di esaminare i termini *usati impropriamente* o che comunque non rendono correttamente il *significato del vocabolo* in lingua italiana a causa di traduzioni dall'inglese veramente illogiche, partendo eventualmente dal correggere l'idea che qualcuno si è erroneamente fatta dei termini inglesi dai quali si è partiti per tradurli in concetti comprensibili nella lingua nazionale.

Sicurezza: - in italiano usiamo quest'unico termine nel significato di «*stato o condizione di esenzione dai pericoli*», indifferentemente dall'aspetto dei pericoli che possono minare *"la sicurezza"* e senza l'opportuna distinzione che viene fatta nella lingua anglosassone tra i termini di *"safety"* e di *"security"*.

Ma il termine *"safety"* comprende tutto quello che prevedibilmente si può e si deve attuare per assicurare uno stato di prevenzione dei pericoli nei confronti degli agenti e degli utenti di qualsiasi attività potenzialmente lesiva, quali, ad es., possono essere i trasporti di persone e di beni, sulla base di analisi mirate e di matrici di rischio delle variabili dell'operazione pianificata secondo un serio piano industriale ed imprenditoriale. Dunque, definiamola «**sicurezza operativa**».

Diversamente, per il termine *"security"* s'intendono tutti quei sistemi o apparati, pubblici o privati, destinati a proteggere le persone e le proprietà da una vasta gamma di pericoli particolarmente di origine criminale o criminosa, di sabotaggio o di spionaggio, di sovversione o di aggressione, normalmente gestiti a scopi repressivi dalle Autorità di Pubblica Sicurezza o da organizzazioni di "vigilantes" privati a protezione dei beni di enti, industrie, banche ed altri istituti passibili d'esser obiettivo d'azioni criminose o criminali. Dunque, definiamola «**sicurezza pubblica**».

Inconveniente:- questo è un altro termine che va urgentemente corretto ed appropriatamente introdotto nel lessico italiano per una corretta traduzione dall'inglese del vocabolo «*incident*», che non può più esser lasciato nel significato che gli è stato attribuito a seguito dell'introduzione del termine "inconveniente" al momento dell'emanazione del D. Lgs. n. 66 del 25 gennaio 1999, art. 2, comma 6), lettere elle) ed emme), istitutivo dell'ANSV, sulla spinta della Direttiva 94/56/CE del 21 novembre 1994.

Dunque, «**incident**» in lingua inglese significa *"un evento di pericolo"*, anche grave, però diverso dall'**accident** a sua volta impropriamente tradotto in italiano con il vocabolo "incidente" in quanto meglio corrisponderebbe all'italianissimo termine in disuso "accidente" e che comporta, per il lessico ICAO (Annesso 13) dal quale deriva, morte o lesioni gravi anche se di una sola persona a bordo di un aeromobile, imbarcata con l'intenzione di compiere un volo.

Nell'**incident** v'è però sempre qualcosa di talmente serio da far ritenere che la sicurezza (*safety*) degli occupanti di un aeromobile possa esser stata messa in pericolo.

E siccome in italiano "inconveniente" ha il significato di "cosa o fatto spiacevole, contrattempo o disturbo", non è certo il vocabolo adatto ad esprimere il vero significato di "**incident**", che pertanto va tradotto ed adottato con il termine «**evento di pericolo**».

E per "*accident*" si adotti possibilmente la dizione di «**disastro aereo**».

Operatore:- ecco un altro termine ereditato a sproposito da una traduzione sciatta ed approssimativa del termine "*Operator*", quando, in italiano, viene utilizzato sia per designare un **Esercente** di aeromobile o di linea aerea che un **Gestore** aeroportuale.

In italiano esiste, sia nella versione codicistica del 1942 che in quella "riformista" (?) del 2005, la figura giuridica di «**Esercente di aeromobile**» (e di conseguenza di "Linea aerea"), corrispondente a quella dell'*armatore* della navigazione marittima.

Inoltre fin dal 1999 nella normativa comunitaria e di conseguenza in quella nazionale esiste la figura del «**Gestore in concessione di aeroporto civile**», generalmente S.p.A. privata o con partecipazione pubblica locale con fini di lucro, che nella versione 2005 del Codice verrebbe ad assumere poteri o almeno funzioni pubbliche.

Dunque, "*Operator*" in inglese è o un operaio o manovratore addetto ad una macchina oppure un **gestore** d'un'impresa commerciale, ma non un "**Esercente**", com'è invece chi esercisce una Compagnia aerea o anche un solo aeromobile.

Perciò in italiano sia denominato "**Esercente**" **l'imprenditore o la Compagnia che esercisce aeromobili**, "**Gestore**" **aeroporto civile chi gestisce su concessione dello Stato** un aeroporto civile e "personale" i lavoratori addetti che operano in prima linea.

Ovviamente il COA, Certificato di Operatore Aereo dovrebbe essere denominato diversamente, come vedremo più avanti.

Previsione:- questa è l'ennesima pessima traduzione del termine inglese «*provision/s*», oppure un termine forse da legulei che il cittadino comune non è affatto tenuto a conoscere nel termine con il quale s'intende spacciarlo in italiano.

In tutti i dizionari italiani il vocabolo "previsione" ha il significato espresso dal verbo "prevedere", cioè di farsi «*una elaborazione mentale o statistica relativa al futuro, in base ad indizi o dati più o meno sicuri*». Dunque tutti sappiano e si adeguino anche in campo giuridico che «**provision/s**» significa «*disposizione/i*» in ambito normativo e legale e null'altro, specialmente nel settore della navigazione aerea, che usa soltanto le previsioni meteorologiche per pianificare i voli, in attesa di vederle concretizzarsi per poter operare entro i limiti stabiliti dalle "disposizioni operative" in vigore.

Breve introduzione alla Relazione tecnica d'accompagnamento.

Il **comma 5** dell'**art. 2** della **Legge 265/04** fissava i termini della "delega" di cui al **comma 1**, da esercitarsi da parte del Governo nel rispetto di alcuni "*principi e criteri direttivi*", espressi in un elenco utilizzando le lettere dell'alfabeto.

Commentiamo brevemente quanto presentato in questo primo punto della Relazione tecnica con l'intento di spiegare come tali principi e criteri sono stati interpretati dagli "esperti della rivisitazione".

Al punto **a)** della delega era contemplato il principio che dovessero venir individuate *le competenze e le responsabilità* secondo quanto stabilito nei **Regolamenti CE** dal numero **549/04** fino al numero **552/04**: - ebbene si deve far notare che, ad eccezione del **n.549** che richiedeva l'individuazione e la nomina di uno o più Organi di sorveglianza sul *fornitore* dei Servizi della Navigazione Aerea e del Traffico Aereo, nessun altro dei Regolamenti citati richiedeva **una diversa individuazione** delle responsabilità inerenti i controlli di vigilanza sulla sicurezza operativa della navigazione aerea prima della partenza degli aeromobili dagli aerodromi, che nel nostro Paese era affidata *come posizione di garanzia* (anche se carente di mezzi adeguati) alla figura pubblica ed alle precise attribuzioni del **Direttore d'aeroporto**.

Al punto **b)** nulla di nuovo è detto che già non fosse (purtroppo) Legge dello Stato, salvo il fatto di attribuire a non meglio specificati «*enti aeronautici preposti*» al di fuori di ENAC, «*il recepimento di norme tecniche internazionali ... anche in via amministrativa e mediante regolamenti*».

Al punto **c)** si dispone «*l'adeguamento della normativa alle regole tecniche di cui all'Annesso 14 ICAO*», ignorando le implicazioni dovute alle *norme* contenute in materia anche, ad es., nell'Annesso 6 (vedasi categorie delle operazioni aeroportuali degli aeromobili; aspetti di security; "operating facilities", ecc.), ma si deve rilevare che non si menziona il Regolamento ENAC in materia di aeroporti, perché quello adottato non è il Regolamento di attuazione delle norme dell'Annesso 14, ma, in molte parti, è una libera interpretazione dell'Annesso.

Il punto **d)** rivela tutta la precarietà della nuova normativa codicistica che abolisce di fatto le **DCA** e le figure dei **Direttori d'aeroporto**, per assegnare ipotetiche «*modalità per l'esercizio "efficiente" [sic] delle funzioni di polizia della navigazione e degli aerodromi*» ad un organo nominale denominato **ENAC, che però, non essendo una persona fisica, non riveste alcuna responsabilità penale**, salvo il caso dell'ultima persona dipendente da questo organo che si trovi ad essere presente sull'aeroporto al momento in cui accada qualsiasi fatto avente rilevanza penale, connesso con le pubbliche operazioni sull'aeroporto stesso.

Il punto **e)** si distingue per il fatto che ha consentito ai "*riformatori*" di sopprimere i titoli professionali del personale navigante di condotta. Bella semplificazione.

L'unica consolazione rimane quella di leggere quanto stabilito al punto **h)**, con il quale si dispone che debba avvenire «*una abrogazione esplicita di tutte le norme incompatibili con le modifiche adottate ...*».

Al punto **i)** non pare salvaguardata, come si lascerebbe ad intendere, l'attribuzione della «*sicurezza nazionale*» al Ministero della Difesa.

Ma il grottesco del punto 1 della Relazione risiede particolarmente nell'affermazione che «*la delega al Governo ...*» viene vista come collocata «...

nell'ottica **già collaudata** di avvalersi, nell'opera di modifica della "codificazione" legislativa, **delle competenze tecniche governative**»; già collaudate nella cura di evidenti interessi di parti forti rispetto alle parti deboli, gli utenti.

Che poi infine nell'art. 1 della Relazione si voglia smerciare per «raggiunto l'innalzamento del livello di sicurezza del trasporto aereo» con le modifiche apportate al Codice, è quanto meno velleitario, in quanto proprio per aver fatto sparire delle *precise funzioni di garanzia*, il livello di sicurezza non solo risulterà abbassato, ma addirittura l'indeterminatezza delle responsabilità personali viene ad essere inaccettabilmente degradata.

Il resto degli articoli della Relazione saranno commentati, quando lo meritino, assieme alla recensione degli articoli del Codice, così come sono stati modificati.

Recensione degli articoli del D. Lgs. (in corso di approvazione)

N. B.:- Il D. Lgs. è costituito (e non è chiaro il perché) da articoli che a loro volta contengono gli articoli numerati del Codice che viene "riformato", quando sarebbe stato sufficiente un *Articolo unico* che adottasse la modifica, seguito dagli articoli del Codice vigente che venivano modificati oppure abrogati.

Gli articoli del Codice vengono qui appresso recensiti secondo la numerazione del Codice pre-modifica, in quanto il testo che li modifica (che sarà quello commentato) ha soppresso molti articoli preesistenti, dei quali, la materia trattata non è stata ripresa nella nuova versione, con conseguenze tutte da valutare da parte di chi avrà la pazienza di leggere quanto anche lo scrivente si è dovuto sorbire.

Della **Parte Seconda - "Della Navigazione Aerea" - Libro I° - "Dell'ordinamento amministrativo della Navigazione" - Titolo I° - "Degli organi amministrativi della Navigazione"** a cui s'aggiunge ora il titolo revisionato "e della disciplina tecnica della navigazione" di oscuro significato in quanto nei quattro articoli che compongono questo "Titolo", contenuto **nell'art. 1 del Decreto** sotto esame, **non v'è traccia di alcuna "disciplina"**, trattando il testo riformato solo di *competenze* e di *esercizio della vigilanza sulla navigazione* e perfino del *recepimento degli Annessi ICAO*. Insomma si usa il termine "disciplina" solo per dire che alcune questioni amministrative riguardanti le competenze vengono adesso regolate a livello codicistico.

Ed arriviamo così al primo *punto dolens*.

Il D. Lgs. (in corso di approvazione) all'art.1 stabilisce le modifiche di seguito commentate:

Art. 687 - Amministrazione della Navigazione Aerea (in precedenza denominato "Ministro competente").

«Innanzitutto è giuridicamente assurdo che questo articolo venga intitolato "Amministrazione della Navigazione Aerea" in quanto il testo è dedicato alla disciplina amministrativa e normativa dell'*Aviazione Civile*, laddove il termine "*aviazione*", comprende in senso lato sia la "*navigazione aerea*" che il "*trasporto aereo*", nel diritto aeronautico internazionale e nazionale.

Dal punto di vista giuridico la distinzione delle due categorie che compongono il "*sistema aviazione*" risiede nel fatto che la "*navigazione aerea*" è relativa allo spostamento, nelle aree di manovra a terra sull'aeroporto e nello spazio aereo, di

un dato aeromobile da un punto all'altro, per le motivazioni civili più disparate e che senz'altro comprendono anche l'esercizio del trasporto, ma per "trasporto aereo" sono da intendersi le obbligazioni conseguenti il *contratto* che un vettore stipula con la persona che acquista un titolo di viaggio (biglietto aereo) con l'intento di essere trasportato da un punto ad un altro.

Si tenga inoltre ben presente che l'attuazione teorico-pratica di questi concetti elementari ha dato origine alla Convenzione di Chicago, con il titolo di "*Convenzione relativa all'Aviazione Civile Internazionale*", resa esecutiva in Italia con D. Lgs. n. 616/1948 ratificato con Legge n. 561/1956, conosciuta anche come "*Convenzione vivente*" proprio per le sue capacità istitutive di rinnovarsi ed aggiornarsi continuamente allo stato dell'arte della navigazione e del trasporto aereo su scala internazionale.

Trattando dell'istituzione dell'Organizzazione dell'Aviazione Civile Internazionale (OACI - in inglese ICAO), l'art. 43 della Convenzione stabilisce che «*La presente Convenzione istituisce una Organizzazione per l'Aviazione Civile Internazionale ...*» e all'art. 44 indica che «*Scopi ed obiettivi dell'organizzazione sono di sviluppare i principi e la tecnica della navigazione aerea internazionale e di favorire i piani e lo sviluppo dei trasporti aerei internazionali, ... omissis*».

Dunque, la disciplina codicistica nazionale inerente la materia deve trattare dell'*amministrazione dell'Aviazione Civile* e non soltanto della navigazione che ne è una parte, come del resto è dimostrato anche dal contenuto della Parte Seconda del Codice della Navigazione vigente (Parte Aerea), che parimenti tratta di navigazione e di trasporto. Inoltre, visto che abbiamo citato il Codice della Navigazione, dobbiamo far rilevare anche che nella Parte Prima - *Della navigazione marittima e interna - al Titolo I° - Capo I° - art. 15*, sotto il titolo «*Ministro competente*» è stabilito che «*L'amministrazione della marina mercantile è retta dal **Ministro** dei Trasporti e della Navigazione*» fin dalla Legge n. 537/1993 ed ora dal **MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**.

Questo per sottolineare ancora la necessità di trattare appropriatamente dell'ordinamento dell'amministrazione dello Stato che contempla al vertice di un'amministrazione un **Ministro** e non un Ministero che è la struttura che deve supportare l'azione e l'indirizzo del Ministro e, normalmente vigilare sulle amministrazioni da esso direttamente o indirettamente dipendenti per l'attuazione dei programmi e degli indirizzi del Ministro competente.

L'ENAC in questo caso è solo l'Ente delegato all'attuazione dei programmi stabiliti dal Contratto di programma stipulato con il Ministro».

Adesso, con la modifica di questo articolo si pretende d'innalzare allo stesso livello di dignità amministrativa due organi diversi:- un Ministero (e non più *un Ministro*) ed un Ente pubblico non economico (l'ENAC), che però viene immediatamente sminuito al comma 2, laddove si dichiara che «*l'ENAC, salve le competenze specifiche degli "altri enti aeronautici" [senza specificare quali sarebbero], agisce come unica autorità di regolazione tecnica ... ecc.*».

Dunque, non è più il Ministro (emanazione del potere esecutivo) ad emettere *decreti ed atti di indirizzo* in materia di aviazione civile e di trasporto aereo, ai quali l'ENAC si debba attenere, bensì ora è solo e soltanto un Ente, retto da un Consiglio di Amministrazione composto da membri di nomina partitica e portatori di interessi privati in un consesso pubblico intitolato a regolamentare e a certificare ogni atto riguardante l'aviazione civile, vigilando ora pure, sulla base della Legge n. 265/2004, «*sulla fornitura dei servizi inerenti alla navigazione aerea*», ma non, ad esempio, sulle azioni di ricerca e soccorso, in caso d'incidente aereo.

Inoltre, al comma 3, è precisato che «le attribuzioni e l'organizzazione degli "enti aeronautici" [ancora non specificati] sono **disciplinate** [!] dalle rispettive **norme istitutive** [decise dal Legislatore o dal Governo], nonché dalle **norme statutarie** [date dal C. d. A.] ed **organizzative** [idem]».

Se a questo bizzarro *potpourri* s'aggiunge che da questa Legge primaria sparisce perfino quanto esistente nel D. Lgs. n. 250/97 (istitutivo di ENAC) e cioè che (art. 1, comma 2) «l'ENAC è sottoposto all'indirizzo, vigilanza e controllo del Ministero dei Trasporti e della Navigazione [ora purtroppo Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con nulla più a che fare con la "Navigazione"]», si spiegano molti fatti indirizzati verso una "privatizzazione selvaggia" delle prerogative dello Stato sovrano. Così, a quanto pare l'art.1, comma 2 del D. Lgs. n. 250/97 finisce (fortunatamente) per fare la stessa fine non ufficiale ma reale di quanto già avvenuto con il comma 3 dello stesso articolo, che stabiliva che «l'ENAC è trasformato in ente pubblico economico non oltre il 31 luglio 1999».

Ma forse la trasformazione non avvenuta entro la data indicata sta avvenendo subdolamente proprio ora, con la sparizione dal Codice della funzione assegnata al Ministro con la legge istitutiva dell'ENAC.

Le pretese motivazioni per queste assurdità amministrative vengono fornite all'art. 2 della Relazione d'accompagnamento al Decreto, quando si pretende di far passare le modifiche quale conseguenza di una «mera ricognizione [si badi bene, non più "rivisitazione"] e sintesi della situazione legislativa attuale ... e quindi in linea con la normativa vigente ed il "pacchetto" di norme comunitarie ...».

Nessuna di queste affermazioni è rispondente al vero, ma sono solo un tentativo di giustificare con l'applicazione di norme comunitarie (ad es. con il Decreto-legge n.237/04 riguardante l'individuazione d'un organo di vigilanza sulla fornitura dei servizi di navigazione aerea e di traffico aereo, **unico obbligo** imposto dal Regolamento CE n.549/04) qualcosa che invece si voleva far passare senza che fosse richiesto da alcuna norma comunitaria.

Dunque l'**art. 687** non rispetta la divisione dei poteri, in quanto è il Ministro l'autorità politica d'indirizzo e di decretazione degli atti dell'esecutivo, è il suo dicastero che deve avere la capacità di vigilare e controllare che quanto disposto dal Ministro venga rispettato e realizzato dall'ENAC (ad es.: l'assegnazione delle concessioni delle gestioni aeroportuali per pubblico concorso) ed infine ad ENAC spetta soltanto di normare il settore industriale dell'aviazione civile e da ultimo di vigilare a sua volta su quello che il Fornitore dei Servizi di navigazione e di traffico aereo provvede ad effettuare per il servizio assegnatogli.

Infine, non è possibile che si pretenda (come si fa la comma 3) di stabilire che le attribuzioni degli "enti aeronautici" possano esser disciplinate da norme organizzative che non possono essere che norme interne e non valide *erga omnes* al di fuori dell'organismo che le emana.

Art. 688 - Concorso di competenze (in precedenza intitolato "Circoscrizioni"). Dalla lettura di questo testo modificato si evince la tacita abrogazione delle "Circoscrizioni di aeroporto", a ciascuna delle quali era preposto **un Direttore di aeroporto**, con le attribuzioni di ufficiale di polizia (**art. 718**) oltre a quello di ufficiale di polizia giudiziaria (**art. 1235**), assegnategli dagli articoli relativi alla Polizia della Navigazione e degli Aerodromi, che, nell'ultimo caso citato gli conferivano anche il potere di emanare "Ordinanze" all'interno della sua giurisdizione.

Danno questo gravissimo al *presidio di garanzia* che lo Stato era tenuto a fornire su ogni aerodromo (e non solo) in virtù degli obblighi per la sicurezza della navigazione aerea, di cui è permeato tutto lo spirito del Codice della Navigazione. In compenso si tirano in ballo le competenze dell'Autorità marittime relativamente agli aerodromi situati all'interno dei porti marittimi, ma non il caso di quelli situati all'interno di porti lacuali.

Art 689 - Vigilanza sul traffico nazionale all'estero (articolo prima dedicato agli *"Organi dell'amministrazione locale"* ed alla vigilanza da loro esercitata, perché tale ritenuta, a ragione, necessaria).

Quindi ora, con la riforma, ci si premura di assicurare la vigilanza "sul traffico" [?] all'estero da parte dell'autorità consolare, mentre che, quelle che prima erano le attribuzioni e le funzioni amministrative attinenti alla navigazione ed al traffico aereo aeroportuale, venivano esercitate dal *Direttore di aeroporto* e quanto poteva accadere all'estero era già normato dall'**art. 691**.

Art. 690 - Annessi ICAO (già *"Concorso di competenze"*, passato in rubrica al n. 688) non fa che riprendere quanto malaccortamente inserito in un anonimo art. 26 della Legge n.166 del 1 agosto 2002, quando sottobanco si è fatto passare il principio che gli Annessi ICAO ed i loro emendamenti non dovessero esser più recepiti con decreti ministeriali, bensì si potessero "adottare" in via amministrativa, anche mediante l'emanazione di regolamenti tecnici dell'ENAC.

Ecco un altro argomento che rivela la confusione totale nella quale sono precipitati i "riformisti" da strapazzo, che subito dopo il disastro di Linate si sono messi in testa che prima non ci fossero precise competenze assegnate dal Codice e che quindi si dovesse istituire un *super-ENAC* per dotarlo di poteri straordinari, quali quello del recepimento degli Annessi, ignorati per venticinque anni dalla scarsa o nulla attenzione dei Ministri pro-tempore succedutisi al Ministero dei Trasporti e della Navigazione fino al 2002.

Poi invece sono subentrati i "Romanisti" ed infine l'ENAC è riuscita a trovare il cavallo di Troia adatto a farsi aprire la porta d'accesso ai superpoteri, avendo a fianco soggetti pronti a tutto, pur di riuscire nei loro intenti interessati.

Dunque, che un articolo sugli Annessi ICAO dovesse trovar degna menzione nel Codice, siamo d'accordo (e non da ora), ma che questo finisca per legalizzare l'abdicazione dello Stato attraverso il suo Ministro preposto al settore dell'Aviazione Civile sul recepimento della *legislazione vivente*, come viene definito l'insieme degli Allegati tecnici alla Convenzione di Chicago, per relegarla ad un semplice accoglimento a discrezione di ENAC fra i suoi Regolamenti tecnici di attuazione, vuol dire non aver compreso la differenza che deve passare tra un recepimento d'un Annesso per mezzo d'un decreto ed una semplice adozione (spesso imbastardita) tra la normazione emessa dal C. d. A. di ENAC, composto da persone che non hanno dovuto superare la benché minima prova d'ammissione (...?!) per sedere nella stanza dei bottoni.

Ne consegue un'ultima annotazione in grassetto alla fine di questo art. n.1 decretizio:- l'art.26 della Legge n.166/2002 **è abrogato**.

L'art. 2 del D. Lgs. è presentato come Titolo II° - "Dei servizi della navigazione aerea" e sostituisce il precedente "Dei beni pubblici destinati alla navigazione", in nome della "deregulation" ad oltranza.

Art. 691 - "Servizi della navigazione aerea", non fa altro che attenersi grossolanamente all'elencazione più precisa che ne fa l'ICAO. Ma ad esso si è sentita la necessità di aggiungere un:-

Art 691 bis - dedicato all'argomento della **"Fornitura dei servizi della navigazione aerea"**, nel testo del quale ci scappa lo svarione ormai inveterato da parte della "banda dei riformisti" laddove oltre al fornitore ENAV si ipotizza la presenza di «*altri fornitori in base alle "previsioni" della normativa comunitaria ...*». In merito si prega riferirsi a quanto espresso sotto la voce **"provision/s"**.

Si rileva che in questo articolo non viene fatta alcuna menzione dell'obbligo che in base all'Annesso 11 ICAO - capitolo 7 - § 7.6 - incombe su ENAC quale ente vigilante su ENAV, fornitore dei Servizi di navigazione aerea, di fornire alle Unità ATS di questa le informazioni di sicurezza relative al rilascio nell'atmosfera di nubi tossiche dovute ad incidenti nelle industrie chimiche e petrolchimiche, nei trasporti di materiali tossici e della presenza di eventuali radiazioni nucleari.

Ma si deve inoltre far notare che in materia di servizi alla navigazione è stato ommesso di citare ciò che dev'essere fornito dallo Stato per le esigenze di ricerca e soccorso in caso d'incidente, in coordinamento con il Servizio ATS, come stabilito dall'Annesso 12.

L'art. 3 esordisce comunicando che «il Titolo II° e i Capi da I° a III° del Libro I° della Parte II^ del Codice sono sostituiti come segue:- Titolo III° - "Dei beni [non più "pubblici" - ndr] destinati alla navigazione e della Polizia degli aerodromi» - Capo I° - "Della proprietà e dell'uso degli aerodromi".

Art. 692 - Beni del demanio aeronautico statale, dove si cita la separazione tra il demanio aeronautico *civile* e il demanio aeronautico *militare*, ma si manca di definire a chi appartengano certi beni particolari esistenti sugli aeroporti militari aperti al traffico civile proprio esclusivamente per le operazioni di quest'ultimo.

Inoltre, al comma 3 si menzionano genericamente e senza altra spiegazione certe «*leggi speciali vigenti*» i cui effetti influirebbero sulla proprietà o la costruzione di impianti destinati alla navigazione aerea. Ermetismo o voluta riservatezza ? Più probabilmente altro velo fumogeno sull'annosa questione della proprietà e delle relative responsabilità di mantenimento degli aiuti visivi luminosi aeroportuali, con il preciso intento di salvare gli interessi dei Gestori.

D'altronde questo comma si distingue per esibire dissertazioni sulla nozione di "aerodromo" a confronto con quella di "specie di aeroporto", anziché stabilire chiare responsabilità e competenze sul mantenimento dei beni necessari alla navigazione aerea.

Art. 693 - Assegnazione dei beni del demanio aeronautico (prima "Opere di pubblico interesse") dove si dispone che i beni scaricati dal demanio aeronautico militare all'**aviazione civile** siano assegnati in uso gratuito all'ENAC, anziché al Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture.

Art. 694 - Aerodromi privati (prima art. 704 "Istituzione di aerodromi ed altri impianti privati") che stabilisce l'ENAC quale "sommo" distributore di autorizzazioni "all'esercizio del traffico aereo" (art. 697, comma c)) in nome dello Stato.

Art. 695 - Mutamenti relativi ai diritti sugli aerodromi ecc. (prima art. 710 "Mutamenti relativi **alla proprietà** di aerodromi ecc.") ancora si occupa di dedicarne la competenza all'ENAC (e non al Ministero), ai fini dei *poteri di vigilanza*, quando prima l'articolo trattava anche della facoltà di espropriazione per ragioni di *pubblico interesse*.

Art. 696 - Opere di pubblico interesse (prima art. 693) finalmente impone ad ENAC di informare il Ministero le eventuali ragioni di pubblico interesse fatte valere nei confronti di terzi affinché sia il Ministero a fare da parafulmine in caso di grane. In linguaggio giuridico forbito:- *«in ragione della rilevanza delle posizioni giuridiche soggettive sottostanti ...»*.

Art. 697 - Aerodromi aperti al traffico civile (prima artt. 700 e 709) stabilisce che sono aperti al traffico civile anche gli aeroporti *«istituiti o appartenenti allo Stato e agli "enti pubblici territoriali"»* senza specificare chi essi ultimi siano e *«gli aeroporti militari designati [stavolta chissà perché] dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con il Ministero della Difesa»*, ma omette di specificare a chi siano attribuite le competenze per il mantenimento dei beni necessari alle operazioni del traffico aereo dell'aviazione civile.

Art. 698 - Aeroporti di rilevanza nazionale (prima inesistente sotto questo titolo) che la Relazione s'affrettava a precisare che l'articolo in questione *«recepisce lo strumento di classificazione degli aeroporti adottato dall'art. 1-bis del Decreto legge n. 237/2004, convertito con modificazioni [!] nella Legge n. 265/2004, in funzione di "rilevanza nazionale"»*, classificazione avvenuta con la compiacenza del Parlamento sotto le spinte di certe Regioni "promosse" dall'Avvocato dello Stato Di Palma.

Art. 699 - Uso degli aeroporti aperti al traffico civile (prima art. 701 - "Uso degli aeroporti statali). L'utilizzo di tali aeroporti da aeromobili stranieri (e quindi anche militari) in condizioni di reciprocità è ammesso, salva la facoltà di ENAC di emettere autorizzazioni temporanee, senz'altro accertamento sulla sicurezza operativa degli aeromobili imposto ad ENAC prima dell'emissione di tale autorizzazione.

Art. 700 - Uso degli aerodromi privati non aperti al traffico civile (prima art. 708), non specifica più che tale genere di aeroporti possono esistere solo se adibiti ad usi speciali (come Aeritalia, Venegono e qualche altro).

Art. 701 - Aviosuperfici (prima contemplate soltanto dalla cosiddetta Legge Gex (n. 518/1968) che stabiliva che non appartengono al demanio aeronautico (quindi sono private in base a qualche concessione locale) e sono "disciplinate" da norme speciali come l'ultimo decreto in materia emanato in data 8 agosto 2003 dal M.I.T. Fa specie che non sia stabilita alcuna Autorità di controllo sullo stato e sulle attività che si svolgono su tali superfici, con molti morti ogni anno.

Art. 702 - Progettazione e realizzazione delle infrastrutture aeroportuali (già "Uso dei campi di fortuna"), articolo con il quale s'introduce (ma senza altra specificazione) il concetto di "Piano aeroportuale" (mai comparso prima) che dev'essere approvato da ENAC, ma con la valutazione di conformità agli strumenti di programmazione, questa volta dipendenti però dalla valutazione del M.I.T.

Art. 703 - Devoluzione delle opere non amovibili (già "Uso dei campi di volo statali") sarebbe comprensibile, salvo il riferimento presente al comma 2 circa la menzione all'art. 54, non si sa di che cosa. Chissà se lo sanno almeno gli estensori del testo?

Con il Capo II° si entra nel pieno della novità che rende evidenti gli interessi delle parti forti nella riforma. Il Capo II° infatti è dedicato al tema "Delle gestioni aeroportuali e dei servizi di assistenza a terra".

Art. 704 - Rilascio della concessione di gestione aeroportuale (già "Istituzione di aerodromi ed altri impianti **privati**").

Di questo articolo che apparentemente dovrebbe soddisfacentemente tutelare prima di tutto i diritti dello Stato concessionario e poi anche quello dell'utenza, si deve far rilevare che finalmente e giustamente il decreto concessorio della gestione aeroportuale totale **dev'essere rilasciato dal Ministro su proposta di ENAC dopo l'espletamento di una pubblica procedura concorrenziale**, ma non è esplicitato il modo con il quale l'ENAC stessa sia tenuta a condurre il procedimento di certificazione del Gestore propedeutica all'affidamento in concessione della gestione aeroportuale e dei suoi servizi ancillari.

Inoltre non è specificato che la certificazione del Gestore **deve comprendere anche l'accertamento dell'esistenza in atto di un "Safety Management System"**.

E da ultimo si deve contestare la disposizione di cui al comma 3, che debba esser l'ENAC e non il Ministro a sottoscrivere la "convenzione concessoria" con il Gestore, come pure il relativo "Contratto di programma". Infine si ritiene che sia veramente inopportuna la clausola esplicitata nella Relazione d'accompagnamento soltanto alla fine del testo di presentazione di questo articolo con la quale viene disposta la non retroattività dei commi 1 e 2 dell'articolo in esame, in quanto, per correttezza, tutti i concorrenti alle gestioni dovrebbero partire con pari opportunità.

Art. 705 - Compiti del gestore aeroportuale (già "Vigilanza sugli aerodromi e sugli altri impianti aeronautici **privati**") esordisce al comma 1 affermando «*Fermo restando quanto "previsto" dal Titolo VII°, il gestore ...*». Mai "previsione" è risultata più errata in quanto nel Codice riformato ci si è scordati di scrivere quale sia il "Titolo VII°", che invece nel testo del 1942 risulta dedicato al tema "*Della polizia della navigazione*".

Dunque l'articolo in esame fissa i compiti del Gestore specificando tra questi gli obblighi assunti con la "Convenzione" e con il "Contratto di programma" e quello di corrispondere ad ENAC il canone di concessione. I problemi si affacciano con il comma 1 f), laddove si obbliga lui, soggetto privato ad una attività prettamente pubblica, cioè quella di «*fornire tempestivamente notizie all'ENAC, all'ENAV ... ai vettori ed agli altri "enti interessati" [indefiniti] in merito a riduzioni del "livello del servizio" [indefinito] e ad interventi sull'area di movimento dell'aeroporto, nonché della presenza di ostacoli o di altre condizioni di rischio per la navigazione aerea afferenti alla "struttura" aeroportuale [denominazione indefinita per l'ICAO], ad eccezione degli impianti di "assistenza" visiva luminosa (AVL) [intendasi "aiuti visivi luminosi"], anche al fine di una corretta e tempestiva informazione degli utenti*».

Nella Relazione, all'art. 15, i compiti annunciati nel testo già diventano "*funzioni principali del gestore al fine dell'individuazione delle responsabilità*" e poco ci manca

che diventino persino *obblighi di vigilanza* su tutto quanto avviene nell'aeroporto anche da parte di altri organi dello Stato (es.: - VVFF oppure Sanità aerea) o da parte degli handlers scelti dai vettori oppure a causa delle operazioni dei vettori stessi.

Infine manca qualsiasi norma codicistica che attribuisca definitivamente l'annosa questione dell'attribuzione degli AVL aeroportuali.

Art. 706 - Servizi di assistenza a terra (già "Impianti radioelettrici privati") è un articolo che rimanda a non specificate *"norme speciali in materia"*, che, non essendo esplicitate nel testo rendono l'articolo inaccettabile, anche se nella Relazione ci si affanni ad individuare le norme che sarebbero applicabili al caso.

Capo III° - Principi di legislazione regionale.

Art. 707 - Legislazione regionale (già "Impianti radioelettrici privati"). Questo è un altro articolo di significato oscuro, anche se rimanda, quali esempi, agli artt. 703,704 e 705.

Capo IV° - Vincoli della proprietà privata.

Art. 708 - Determinazione delle zone soggette a limitazioni (già "Uso degli aerodromi privati").

E' questo un articolo molto critico e che non sembra rispettare appieno quanto l'ICAO prescrive in tema di ostacoli adiacenti le piste degli aeroporti nell'Annesso 14 - cap. 4. La Relazione afferma che l'art. 8 vincola l'ENAC all'uso di criteri conformi a quelli dell'ICAO (Annesso 14) nell'individuazione delle aree soggette a limitazioni esterne all'aeroporto.

L'Annesso 14 impone precise limitazioni in elevazione, correlate alla distanza dalle testate delle piste e dai lati delle *strips* che le contengono, mentre altre disposizioni attuative da rispettare sono contenute nel DOC 9137-AN/898 - Part 6 - *Control of Obstacles* - dell'ICAO. In proposito bisogna dunque **rammentare ed includere** nell'**art. 690** del Codice che oltre gli Annessi ed i loro emendamenti, l'ENAC è tenuta, in base alla Legge n. 461 del 4 luglio 1985 - art. 1 - ad introdurre e rispettare **tutte le disposizioni tecniche attuative contenute anche nei Manuali e nei Documenti collegati con gli Annessi**. Dunque, perlomeno quanto stabilito al comma 5 di questo articolo risulta assolutamente insufficiente a coprire la materia ed una nuova riformulazione più particolareggiata s'impone, al fine di evitare che norme non regolamentate dal Codice ma solo da regolamenti tecnici dell'ENAC possano venir ignorate o aggirate.

Quanto proposto al comma 5 sembra ricalcare solo quanto stabilito nella legge nazionale n. 58/1963, assolutamente inadeguata a coprire il tema delle aree di protezione dagli ostacoli e che va espressamente abrogata.

Né risulta corretta l'affermazione, fatta dagli estensori del provvedimento, all'ultimo paragrafo del punto 18 della Relazione.

Art. 709 - Opposizione (già "Apertura al traffico di aerodromi privati"). Dal comma 2 di questo articolo sembra di capire che adesso il principio del "silenzio assenso" diventi "silenzio negazione". Che poi questo adegui «*i contenuti a quanto normalmente "previsto" per gli altri settori*» ci lascia molto scettici.

Art. 710 - Ostacoli alla navigazione (già "Mutamenti relativi alla proprietà"). Che sia l'ENAC a definire con proprio regolamento quali siano gli ostacoli alla n. a. non ci può trovare assolutamente d'accordo, in quanto l'ENAC deve limitarsi ad applicare quanto in materia è contemplato nella normativa tecnica contenuta negli Annessi ICAO di riferimento (del resto già citati). Anche il comma 2 va rivisto in termini meno discrezionali e più pratici (elencazione dei motivi che ammettano la costituzione **temporanea** di ostacoli fissi o mobili per ragioni inderogabili e d'utilità per l'aerodromo interessato).

Art. 711 - Aeroporti militari (già "Mutamenti all'esercizio di a/d e altri impianti"). E' veramente incomprensibile in questo articolo il rimando fatto ai novellati articoli 714 e 716, anziché stabilire chiaramente, ad es., quelle che sono le effettive esigenze degli utenti civili nell'utilizzare aeroporti militari aperti al traffico civile, che consistono principalmente nel trovare segnaletiche e radioassistenze, aiuti visivi luminosi ed assenza di ostacoli sulle testate (cavi o reti d'arresto) come stabilito dall'ICAO per gli aeroporti civili, pena l'esclusione del potere di ENAC di definirli "aperti al traffico civile" e quindi inutilizzabili a tali operazioni. Di conseguenza altrettanto deve valere in materia di ostacoli alla navigazione.

Art. 712 - Pericoli per la navigazione (già "Revoca dell'autorizzazione"). Articolo incompleto in quanto non considera altri tipi di pericoli quali quelli rappresentati da inceneritori o complessi petrolchimici, uso di fasci di laser verso l'alto o di campi magnetici irregolari come quelli causati da altoforni, processi di saldatura o antenne radiodirezionali, dislocati in vicinanza del sedime aeroportuale, ecc.- Il comma 2 fa poi salve le competenze delle autorità preposte (forse per territorio?), ma ciò apre le porte a discrezionalità incompatibili con la sicurezza della n.a.-

Art. 713 - Collocamento di segnali (già "Cessazione dell'esercizio"). In questo articolo non viene specificato chi possa esser oggetto "dell'ordine" del soggetto ENAC in merito al «*collocamento di "segnali", nonché l'adozione di altre misure necessarie per la sicurezza della navigazione*». Inoltre, la frase del comma 2, «*Comuni [con la "C" maiuscola, prego!] territorialmente competenti "segnalano" ...*» non sembra avere la forza dell'obbligo di segnalare «... eventuali inosservanze ...».

Art. 714 - Aviosuperfici e impianti aeronautici destinati al servizio della n. a. - (già "Ostacoli alla navigazione" e **714-bis** "Direzione d'atterraggio", sotto il Capo III° - *Vincoli alla proprietà privata* -). Questo è un articolo che sembra mescolare arbitrariamente delle limitazioni ben differenti, rimandando agli artt. 716 e 718 novellati, quest'ultimo, addirittura rivoluzionario il concetto di "responsabilità e funzione di polizia degli aerodromi", già attribuita in passato alla figura giuridica del "Direttore di aeroporto" ed ora traslata impersonalmente e genericamente su "ENAC". Di conseguenza si sollevano forti dubbi sulla liceità di questo genere di disposti introdotti nel Codice.

Si rammenta inoltre che l'art. 714-bis era la conseguenza della Legge n. 58 del 4 febbraio 1963 sugli ostacoli nelle direzioni d'atterraggio delle piste.

Art. 715 - Abbattimento degli ostacoli ed eliminazione dei pericoli (già "Limitazioni" e aggiunti articoli da 715-bis a 715-quinquies). In questo articolo si citano la valenza sia del "piano regolatore aeroportuale", sia del "piano di sviluppo aeroportuale" senza specificare "se approvati" e da quale Ente pubblico, per determinare l'esistenza di ostacoli o di pericoli "preesistenti" alla data della

pubblicazione di tali piani, con effetti non positivi di "certezza del diritto", come forse si vorrebbe.

Art. 716 - Valutazione di rischio delle "attività aeronautiche" (già "Campi di fortuna, ecc."). Intanto, espresse così, le "attività aeronautiche" alle quali s'intenderebbe riferirsi risultano vaghe e nebulose, perché potrebbero intendersi come quelle collegate con manifestazioni aeree di acrobazia a quelle di collaudo prototipi.

Poi, per quanto vagamente accennato nel testo della Relazione e cioè di «una "previsione" mirata alla valutazione dei "rischi indotti" sul territorio dalle "attività aeronautiche", al fine di "ridurre i rischi" derivanti da eventi catastrofici» è qualcosa di talmente contorto da risultare incomprensibile se non (si spera) agli estensori di questa prosa. Comunque, se s'intendeva riferirsi alla presenza di insediamenti d'industrie altamente pericolose (petrolchimiche, nucleari, ecc.) vicino agli aeroporti o sulle traiettorie di avvicinamento o di uscita dagli aeroporti, quando gli aeromobili sono a bassa quota, va specificato questo indirizzo, perché altrimenti non si comprende la discrezionalità lasciata ad ENAC di individuare tali aeroporti e di determinare su quali «effettuare la valutazione dell'impatto di rischio», senza neppure indicare sulla base di quali "matrici di rischio" s'intenda effettuare la valutazione. Ma questo succede quando chi scrive di cose aeronautiche operative è digiuno delle benché minime cognizioni in materia.

Art. 717 - Inquinamento acustico (già "Opere, costruzioni e piantagioni che intralciano la navigazione", assieme al collegato art. 717-bis). Contenuto dell'articolo abbastanza vago, che meglio sarebbe stato esprimere stabilendo che vicino agli aeroporti non sono ammesse costruzioni abitative, ospedaliere o scolastiche e che per quelle industriali e commerciali dev'essere contemplata un'opportuna insonorizzazione, pari o migliore di quella adottata per le aerostazioni passeggeri.

N. B.:- A questo articolo segue una disposizione che ne abroga alcune contemplate da Leggi e Decreti che spaziano dal 1997 a quelle recentissime degli ultimi mesi del 2004, cioè appena promulgate.

L'articolo del Decreto sotto esame continua poi con:-

Il Capo IV° ["Della polizia degli aerodromi - ndr] del Titolo III° del Libro I° della Parte II^ del Codice della Navigazione diventa:- «Capo V°».

Art. 718 - Funzioni di polizia e di vigilanza (precedentemente "Funzioni di polizia" che stabiliva «Le funzioni di polizia sono esercitate dal direttore di aeroporto nell'aeroporto in cui ha sede, nonché, entro l'ambito della circoscrizione, negli altri aerodromi ... ».)

Nell'articolo novellato, il comma 1 suona come segue:- «Le funzioni di polizia degli aerodromi sono esercitate dall'ENAC», come a dire che le mansioni ed i poteri prefettizi sono esercitati dalla Prefettura e non dal Prefetto in carica!

Solo all'art. 24 della Relazione d'accompagnamento si ha il coraggio di comunicare "al colto pubblico ed all'inclita guarnigione" (come nei baracconi circensi di buona memoria) che «sulla **polizia degli aerodromi è stata soppressa la figura del direttore di aeroporto, sostituita** [dalla figura?] **dell'ENAC, che** [neppure "il

quale"] **assume le funzioni di polizia e di vigilanza**» e che quindi, non essendo più "una figura", non può fare neppure il "vigilante"!

Non si comprende il comma 4 che recita «*l'ENAC vigila sulla fornitura dei servizi "forniti" [!] dalla società ENAV e dagli altri fornitori, fatte salve le competenze del Ministero della difesa*», sul quale ENAC evidentemente **non può vigilare**, come del resto non può né sulla Polizia di Stato, né sulla G. d .F., né sulla Dogana, né sulla Sanità, né sul Distaccamento del Corpo dei VVFF presenti in aeroporto, **come invece poteva fare il Direttore di aeroporto**, in virtù della sua figura giuridica, contemplata dal Codice a titolo di una **funzione personale** e solo da lui stesso delegabile ai suoi collaboratori in caso di sua assenza.

Quel che meravaglia in tutta quella lunga vicenda dibattimentale che è stata propedeutica a questa disposizione codicistica è stato **l'assordante silenzio dell'Associazione Nazionale dei Direttori di Aeroporto - A.N.D.A.** - e dei suoi singoli iscritti, i quali, sentendosi lasciati soli e senza i mezzi necessari ben da prima dei guai derivati dal disastro di Linate, hanno evidentemente scelto il male minore della perdita delle prebende dirigenziali piuttosto che rischiare di perdere la loro libertà finendo in carcere non per colpa loro ma a causa dell'incuria a cui erano stati lasciati dall'Amministrazione dell'Aviazione Civile, sia che si chiamasse D.G.A.C. prima oppure E.N.A.C. poi!

*N. B.:- Ancora un avviso nel testo del Decreto in esame:- «Gli articoli da **719 a 725 del C. d. N. sono abrogati**».*

È evidente, si tratta infatti di articoli che riguardavano le *funzioni, incombenze e competenze del **Direttore di aeroporto***:

- art. 719 "Movimento degli aeromobili nell'aeroporto"
- art. 720 "Imbarco e sbarco"
- art. 721 "Ricovero di aeromobili e riparazioni"
- art. 723 "Deposito di cose nell'aeroporto"
- art. 724 - "Bollettini meteorologici e segnalazioni per la sicurezza della navigazione"
- art. 725 "Servizi sussidiari e di controllo"

ai quali sono personalmente costretto ad aggiungere:-

- 1) **Art. 726 - Impiego di mezzi per urgenti necessità;**
- 2) **Art. 727 - Soccorso ad aeromobili in pericolo;**
- 3) **Art. 729 - Rimozione di relitti;**
- 4) **Art. 730 - Ingiunzione per rimborso di spese.**

Questo articolo decretizio termina con la seguente disposizione:- «*Al terzo comma dell'art. **730** [appena citato] sono soppresse le seguenti parole: «..., previo versamento della somma fissata nell'atto d'ingiunzione*», ma ci si è dimenticati di abrogare le parole del testo rimaste al primo capoverso, seconda riga, che statuisce:-«... **il direttore di aeroporto emette ingiunzione** ...»!

D'altronde, ora chi emetterà "*l'ingiunzione*", mancando dei poteri per farlo, in quanto la fantomatica ENAC avrà il potere sanzionatorio (forse), ma non quello "*ingiuntivo*"?

L'art. 4 del Decreto in oggetto ha per titolo "*Del personale aeronautico*" e al comma 1, segue informando che:- «*Il Titolo IV° del Libro I° della Parte II del C. d. N. è sostituito dal seguente:- **Titolo IV° - Del personale aeronautico** - e non più "Della gente dell'aria", quasi che i cosiddetti*

riformatori, autori delle modifiche, avessero timore di una definizione nata tra le due guerre.

Art. 731 - Il personale aeronautico (già "Distinzione della gente dell'aria", troppo "distinta" e pertanto declassabile). Dal vecchio articolo sparisce il personale tecnico direttivo delle costruzioni aeronautiche (e quindi non più "ingegneri collaudatori"). Amen! Però al punto 24 (**bis**, devo ritenere, in quanto esistono due punti n. 24, dimostrazione dell'accuratezza posta nell'estensione di quella bazzecola che sono il Codice e la Relazione destinata al Consiglio dei Ministri da parte dei nostri riformisti) si dichiara che *"E' rimandato alla regolamentazione dell'ENAC di recepimento dagli Annessi la definizione più specifica delle singole licenze ed abilitazioni"*, dimostrando così ancora una volta di non aver capito che i Regolamenti ENAC si devono limitare all'attuazione delle norme ICAO contenute negli Annessi e **non devono né regolamentarle ulteriormente, né specificarle, né modificarle se non per comprovati motivi di impossibilità giuridico ordinamentale a conformavisi**.

Nota - Può essere intanto considerata come proposta che:

«Il personale aeronautico nazionale di cui all'Annesso 1 alla Convenzione di Chicago, per il quale è stabilito il possesso di «*licenze, abilitazioni, attestati ed altre forme di certificazione di tipo aeronautico*» dovrà esser formato e provenire dalla "Scuola Superiore per il Personale dell'Aviazione Civile", che sarà resa operativa entro il ... con apposita Legge in corso di presentazione al Parlamento come disegno di legge ...

Le caratteristiche di questa scuola di formazione e specializzazione aeronautica, equiparata a Scuola Media Superiore, saranno determinate nella Legge istitutiva».

Art. 732 - Il personale di volo (già "Categorie del personale di volo", che riprende quanto contemplato dalla Legge n. 141 del 30 gennaio 1963 riguardo alla suddivisione in tre categorie del personale aeronavigante di condotta).

Si dà però il caso che il secondo dei due numeri 24 della "Relazione tecnica" [!?] riporti che *«sulle licenze ed attestati del personale, il Titolo IV° riprende nei suoi contenuti le "previsioni" [anziché "le norme"] in materia di licenze sia nella suddivisione del personale che nella identificazione delle funzioni, mentre è rimandato alla regolamentazione dell'ENAC di recepimento degli Annessi la definizione più specifica delle singole licenze ed abilitazioni, anche allo scopo di disporre di strumenti regolamentari più flessibili ... nell'adeguamento alle normative europee»*.

Una frase che cerca di celare un duplice scopo:- quello di insinuare che "le normative europee" non rispettino le norme ICAO e quello di poter continuare a non applicare interamente, com'è già accaduto con l'incompleto recepimento dell'Annesso 1 avvenuto con il DPR n. 566/1988, quanto invece stabilito effettivamente dall'Annesso in questione, rispetto alla "creazione" nazionale della categoria di due figure di pilota commerciale "apprendista" e il mancato riconoscimento di due figure specializzate tra il "personale non di volo" delle imprese di trasporto aereo (che, per il Codice, si denominano "Esercenti").

Art. 733 - Personale non di volo (già "Personale addetto ai servizi a terra"), articolo dal quale viene fatta sparire la categoria del **personale addetto ai servizi degli aerodromi**, cioè il personale addetto ad affiancare il Direttore di aeroporto nella sua delicata missione di *presidio di garanzia* sull'aeroporto a nome dello Stato contraente della Convenzione di Chicago. Inoltre con la formulazione di questo

articolo si rinnova la possibilità per la normativa nazionale e per l'organizzazione degli Esercenti nazionali di continuare ad ignorare di fatto l'esistenza ed il lavoro specialistico da sempre fornito dai "Flight Operation Officers"/"Flight Dispatchers", presenti ma non riconosciuti negli organici operativi aziendali, contemplati . comunque, specificatamente nell'Annesso 1 - *Personnel Licensing* - dell'ICAO.

Sparisce così dalla definizione del personale addetto ai servizi di terra anche quello non di volo delle imprese di lavoro aereo e delle scuole di volo, che pure devono possedere una preparazione tecnica particolare, come del resto il citato personale "addetto ai servizi degli aerodromi".

Art. 734 - Licenze ed attestati (già "Personale tecnico-direttivo delle costruzioni", ora abrogato, cancella così alla chetichella, congiuntamente al comma 2 dell'art. 731, l'esistenza di questa categoria del personale delle costruzioni aeronautiche, comprendente gli ingegneri ed i periti aeronautici, che pure continuano a venir sfornati dalle nostre scuole e dai nostri atenei, e che in passato costituivano una ulteriore garanzia di specializzazione tecnica per chi era addetto perfino ai collaudi a terra degli aeromobili.

Ma l'effetto più grave di questo articolo (congiuntamente all'abrogazione dell'**art. 739** che vedremo) è quello che dichiara che anche «*i titoli professionali ... sono disciplinati da Regolamenti ENAC, emanati in conformità dell'art. 690*», quando i titoli professionali per il personale di volo della prima categoria, addetto ai servizi di trasporto esistenti e che rappresentavano una tradizione nazionale potevano benissimo convivere con la definizione delle abilitazioni intese a disciplinare il tipo di attività professionale consentito dalla licenza ottenuta in base agli esami teorici e pratici affrontati per esercitare i privilegi della licenza di pilota privato, di pilota commerciale e di pilota di aerolinea. Ma la Relazione tecnica d'accompagnamento salta a piè pari la descrizione delle conseguenze di questo articolo.

Infine si fa notare che manca una definizione di che cosa siano nel nuovo Codice sia le *licenze* (già "Brevetti di volo" che contenevano la licenza rinnovabile alla scadenza) sia gli *attestati* (titoli professionali già riservati al personale di volo non addetto alla condotta degli aeromobili).

Art. 735 - Obbligo di esibizione di licenze ed attestati (già "*Albi e registro della gente dell'aria*", una volta tenuti dall'ENGA - ora soppressa - ed ora dal ENAC). Si fa osservare che contrariamente a quanto si afferma al punto 25 della Relazione d'accompagnamento, una equivalente norma in materia era già contenuta nel Codice del 1942 (e forse da questo ripresa dalla Convenzione di Chicago) all'**art. 797 - "Obbligo di portare a bordo Licenze e Brevetti"** - e di conseguenza di renderli disponibili alle Autorità ispettive che ne facessero richiesta sia in Italia che all'estero.

N. B.:- A questo punto dell'art. 4 del Codice revisionato esiste la seguente disinvolta avvertenza:- «Gli articoli da **736 a 742** del codice della navigazione **sono abrogati**».

Si fa rilevare che:- *art. 736 - Ente Nazionale della Gente dell'Aria* - abrogato, ha lasciato in eredità ad ENAC i compiti della tenuta di "*Albi e registro del personale aeronautico*" come da disposizione del D. Lgs. n. 250/1997, che pertanto va riportata nel Codice novellato;

art. 737 - Requisiti per l'iscrizione negli albi e nel registro - che pertanto **non può venir abrogato**;

art. 738 - Documenti di lavoro della gente dell'aria - che dovevano esser specificati nel Regolamento applicativo, mai emanato;
art. 739 - Titoli professionali - ora disinvoltamente abolito, con le conseguenze di cui alle considerazioni offerte a commento dell'art. 734;
art. 740 - Collocamento del personale di volo - che avrebbe dovuto tutelare dagli abusi allegramente perpetrati ai danni dei cittadini italiani **prima dell'avvento della Comunità Europea** con l'assunzione di piloti e di assistenti di volo stranieri, dapprima all'ATI ed all'Alitalia e poi a cascata da parte di tanti altri Esercenti, solo per evitare agli stessi le spese per la formazione del personale aeronavigante;
art. 741 - Divieto di mediazione;
art. 742 - Assunzione all'estero - vedansi considerazione fatte in merito all'art. 740.

Segue l'**Articolo 5 del Decreto**, intitolato "*Delle distinzioni degli aeromobili*".

Art. 743 - Nozione di aeromobile (in precedenza con lo stesso titolo), ma la definizione di aeromobile proposta di «*macchina destinata al trasporto per aria*» risulta incompleta rispetto alla formulazione del primo comma del testo del 1942, oltre a non rispettare affatto la definizione ICAO che, per conoscenza dei nostri "riformatori", provvediamo a riprodurre nella traduzione italiana offerta dal "*Dizionario tecnico enciclopedico dell'aviazione*", autore Rizzardo Trebbi, Edizioni AVIABOOKS - Torino - prima edizione Giugno 2004:-

«*Aeromobile: Qualunque macchina atta a derivare la propria sustentazione nell'atmosfera dalle reazioni dell'aria, ad esclusione delle reazioni dell'aria contro la superficie terrestre (ICAO)*».

Infatti il "trasporto" (per giunta senza specificare di chi o di che cosa) per via aerea è soltanto una delle capacità del mezzo denominato aeromobile, che può esser utilizzato per scuola, addestramento, acrobazia, lavoro aereo, trasporto aereo regolare e a domanda, "medevac", ricerca e soccorso, ecc. ecc.; inoltre è semplicemente ridicolo che venga riservata all'ENAC (comma 2) «*la distinzione degli aeromobili*», quando per gli Artt. 37 e 39 della Convenzione di Chicago lo Stato italiano, quale Stato contraente, è tenuto a rispettare la classificazione degli aeromobili contenuta nell'**Annesso 7 dell'ICAO**, mentre per quanto attiene l'impiego, sempre sulla base delle norme internazionali di aeronavigabilità dell'ICAO, queste già esistono nei Regolamenti tecnici ENAC, già R.A.I. (Registro Aeronautico Italiano), confluito in ENAC all'atto della costituzione di questo con il D.Lgs. n. 250/1997. Rimane tuttavia oscuro il motivo per il quale la nozione e la distinzione di aeromobile non abbia trovato posto sotto le modifiche apportate al Codice con l'art. 5 del Decreto.

Art. 744 - Aeromobili di Stato e aeromobili privati (tale rimane). A questo articolo viene aggiunto un comma che equipara ad aeromobili di Stato quelli utilizzati anche occasionalmente da soggetti pubblici o privati, che svolgano (anche nebulosamente) attività non meglio specificate nell'interesse dello Stato, laddove si spera che nei bilanci consuntivi dello Stato venga dimostrato questo "interesse". Il tutto poi si copre di mistero sulla reale portata di questo principio allorquando trova applicazione pratica con il quarto comma dell'art. 746.

Art. 745 - Aeromobili militari è esente da modifiche.

Art. 746 - Aeromobili equiparati a quelli di Stato (titolo invariato). Il comma 2 stabilisce che sia il Ministero (e non il Ministro) delle infrastrutture e dei Trasporti a

stabilire «limiti e modalità dell'equiparazione ed indica la categoria di aeromobile di Stato cui essa [equiparazione?] si riferisce», pare di capire così cambiando la categoria cui essa si riferisce, in pratica potendosi trasformare un aeromobile civile e privato perfino in un aeromobile militare, cosa che allo scrivente risulta **proibita indirettamente** dalla Convenzione di Chicago. In attesa di spiegazioni ... tale risulterebbe la manovra contenuta nell'art. 746, anche alla luce dell'abrogazione del successivo art. 747.

Art. 747 - Distinzione degli aeromobili privati:- abrogato (senza spiegazioni).

Art. 748 - Norme applicabili (già con lo stesso titolo), ma con il titolo che prosegue "agli aeromobili militari, di dogana, di Polizia e del Corpo nazionale dei Vigili del fuoco", ai quali, secondo la Legge n. 732 del 17 ottobre 1986, «non si applicano le norme del presente codice», aeromobili ai quali si aggiungono ora gli «aeromobili "previsti" nel comma 4 dell'art. 744» modificato, ovvero ai privati civili equiparati ad aeromobili militari o di Stato!

Il comma 2 dell'articolo in esame manca di aggiungere alla fine che gli aeromobili di cui al comma 1, tenuti ad osservare le norme della navigazione aerea stabilite "per gli aeromobili privati" (ma forse s'intendeva dire "civili") che debbono «tenere in debito conto la sicurezza della navigazione degli aeromobili "civili"» (Art. 3, lettera d) della Convenzione di Chicago), il che significa non accampare priorità in decollo, in rotta ed all'atterraggio salvo i casi di dichiarata "emergenza a bordo".

Segue l'**art. 6 del Decreto - Dell'ammissione dell'aeromobile alla navigazione**, dove al punto 1 si aggiunge:- «Il Capo II° del Titolo V° del Libro I° della Parte II^ del c. d. n. è sostituito dal seguente:- «Capo II° - dell'ammissione dell'aeromobile alla navigazione» già esistente.

Art. 749 - Ammissione degli aeromobili alla navigazione (già esistente), ma modificato nel secondo e terzo capoverso, per il quale ultimo, a parere dello scrivente, non è sufficiente rimandare per i voli di collaudo (esperimenti di volo come indicati nel testo), ma anche per i voli di addestramento, ai regolamenti ENAC, senza che vi sia una linea guida nel Codice.

N. B.: - Gli articoli da n. **750** al n. **761**, pur modificati e riordinati per titoli ed affinità, risultano ben strutturati sotto il profilo tecnico-giuridico e pertanto non vengono commentati.

Art. 762 - Cancellazione dell'aeromobile dai registri:- abrogato in quanto sostituito convenientemente dall'art. 760.

Inizia a questo punto l'**art. 7 del Decreto - Della navigabilità dell'aeromobile**.

Art. 763 - Condizioni di navigabilità (sopravvive immutato nel titolo, ma aggiornato nel testo).

Art. 764 - Certificato di navigabilità (già tale, ma con titolo allargato "e certificato di collaudo", che era però riferito soltanto all'idoneità all'impiego per gli alianti).

Art. 765 - Impiego dell'aeromobile (immutato nel titolo, ma aggiornato nel testo).

Art. 766 - Rilascio del certificato di navigabilità (immutato nel titolo). Il certificato viene ora rilasciato conformemente alla normativa comunitaria, che al posto del rilascio da parte del RAI prima, da ENAC ora, contempla tale rilascio in futuro da parte dell'**EASA**.

Art. 767 - Certificato di omologazione (già "Modificazioni dell'aeromobile") Finalmente un articolo nel quale viene esplicitata la rispondenza dell'aeromobile non solo alla normativa comunitaria ma anche ai regolamenti di sicurezza emanati in applicazione degli obblighi internazionali derivanti dalla *Convenzione di Chicago e relativi Annessi*.

Art. 768 - Visite ed ispezioni (immutato nel titolo). Articolo che non deve illudere sul fatto che si parli di ispezioni di sicurezza agli aeromobili sugli aeroporti, ma contempla soltanto l'aggiornamento del testo per visite ed ispezioni dei certificati in scadenza per raggiungimento dei termini di validità o scaduti a seguito di incidente subito dall'aeromobile.

Art. 769 - Visite ed ispezioni all'estero (immutato nel titolo, aggiornato nel testo).

Art. 770 - Efficacia probatoria dei certificati rilasciati dall'ENAC (titolo immutato con la sola variazione di ENAC al posto di RAI), ma testo completamente cambiato per il fatto che non viene specificato che «*certificati ed ogni altra attestazione tecnica rilasciati dall'ENAC fanno fede fino a prova contraria*» limitatamente al tema della navigabilità dell'aeromobile (posto che questo sia mantenuto e "convenientemente equipaggiato" per l'impiego autorizzato) e non sia esteso al C.O.A. o al Certificato di aeroporto, i quali dovrebbero essere più correttamente rilasciati dal Ministero competente su attestazione di conformità da parte di ENAC.

*N.B.:- A questo punto della bozza del Decreto in esame esiste un **punto 7** (dell'art 7 del Decreto) che proclama che gli artt. 858 - *Collaudo dell'aeromobile* - e 859 - *Iscrizione dell'aeromobile dopo il collaudo* - del c. d. n. sono abrogati.*

Inizia l'**art.8** del Decreto – "*Dei documenti dell'aeromobile*"

Art. 771 - Documenti di bordo (titolo immutato, testo incompleto). Questo articolo, al comma 1, manca di elencare tra i documenti che l'aeromobile **deve avere a bordo** quelli **considerati indispensabili dall'Annesso 6 dell'ICAO** al *Capitolo 4 - § 4.2, punto 4.2.9, § 4.3 - punti 4.3.1, lettere c) e d) e punto 4.3.3, comma 4.3.3.1, al Capitolo 8 - § 8.7 e § 8.8, lettere a), c), e) ed f) ed al Capitolo 11 - § 11.1, § 11.2, § 11.4, § 11.5 e Nota del § 11.6, prime 5 voci.*

Di conseguenza il **comma 1** va opportunamente ampliato per includere le voci contemplate nei capitoli indicati dell'Annesso, indispensabili per provare al Comandante del volo ed alle Autorità competenti lo stato di navigabilità dell'aeromobile pronto all'impiego.

Art. 772 - Giornale di bordo (titolo immutato e testo emendato dalla frase "*i matrimoni celebrati ai sensi dell'art. 834*" a sua volta emendato.

Art. 773 - Libri dell'aeromobile (titolo invariato), testo incompleto in quanto **dovrà** tener conto di quanto segnalato all'art. 771, particolarmente per quanto concerne il "*Journey Log Book*" dell'ICAO ovvero il "Quaderno Tecnico di Bordo - Q.T.B.", come denominato tale documento da RAI prima e da ENAC poi.

Art. 774 - Tenuta dei libri (già "Tenuta e conservazione dei libri"). Il testo va modificato tenendo conto di quanto disposto dall'ICAO nell'Annesso 6 - Capitoli **4, 8** e **11**.

Art. 775 - Efficacia probatoria delle annotazioni sui documenti dell'aeromobile. Importante articolo non nominato nel decreto e quindi da ritenersi immutato, con **implicazioni dirette** sugli artt. 772 e 773.

Inizia a questo punto l'**art. 9 del Decreto - Dell'ordinamento dei servizi aerei**.

Il punto 1 dichiara che «Il Titolo VI° del Libro I° del c. d. n. è sostituito dal seguente»:- «*Dell'ordinamento dei servizi aerei*».

Capo I° - «Dei servizi intracomunitari» (già "Dei servizi di linea").

Art. 776 - Servizi aerei intracomunitari a titolo oneroso di linea e non di linea (già "Concessioni"). Strana concezione, questa, di "servizio aereo" da parte dei "riformatori". Infatti, di questa prolissa denominazione sorprende l'uso delle parole «*a titolo oneroso*», cioè "a pagamento", come se i "servizi aerei di trasporto di ..." (denominazione più acconcia) potessero essere "non a pagamento", se di trasporto si tratta e non di "un volo di presentazione di un nuovo tipo di aeromobile da parte dell'Esercente", cosa che accade sempre più raramente e non a titolo di servizio, ma solo di omaggio o di pubblicità.

Grave poi che nel testo si definisca "operatore aereo" quello che invece è un **Esercente**, unica denominazione riconosciuta nel Codice assieme a quella di "proprietario", accanto a quella di *Armatore* per la navigazione marittima e lacuale.

Art. 777 - Certificato di "operatore" aereo (già "Nazionalità del Concessionario", ovviamente concetto superato con l'avvento dell'U. E.).

Ma ecco venire a galla i deleteri effetti di traduzioni, effettuate da incompetenti (sia della questione tecnica sia della lingua italiana) dall'inglese di terminologie usate per identificare un *Esercente* (in italiano) che lo riconosce idoneo ad ottenere un particolare certificato tecnico per garantire il richiesto livello di sicurezza nell'esercizio delle attività aeronautiche di trasporto aereo pubblico a pagamento. Senza quella traduzione insensata sarebbe stato più facile definire il particolare provvedimento deciso dall'ICAO e fatto proprio da JAA e C. E. come **Certificato di concessione d'esercizio di aerolinea**. Del resto la parola "Operatore" in lingua italiana ha tutt'altro significato che non quello che gli si è stoltamente attribuito in ambito dell'aviazione civile, come abbiamo avuto modo di precisare nella Premessa a questa recensione, sotto al titolo "Terminologia tecnico-giuridica".

Il Certificato in esame risulta giustamente propedeutico al rilascio della "Licenza d'esercizio" di esercente di aerolinea.

Art. 778 - Rilascio della licenza di "esercizio" (e non di "Operatore") (articolo il cui titolo in precedenza era "Società da costituire"). Infatti è pienamente condivisibile il concetto in argomento espresso al comma 6 del testo modificato, con la sola eccezione della richiesta della sostituzione del termine "operatore aereo" con quella indicata nel commento all'art. 777.

Art. 779 - Mantenimento della licenza d'esercizio (già "Servizi internazionali di linea"). Si ritiene troppo lungo il periodo di concessione di cinque anni contemplato dal comma 3 di questo articolo, periodo che si suggerisce di ridurre ad "anni tre". Anche in questo caso il termine "vettore aereo" sarebbe più acconciamente sostituibile con quello di "Esercente". Dovrebbe inoltre essere differenziato lo status di "Esercente di aerolinea" da quello di "Impresa di manutenzione" o di "Officina aeronautica di riparazioni".

Art. 780 - Condivisione di codici di volo e accordi commerciali fra "vettori", o meglio fra "Esercenti" (precedentemente "Riserva di cabotaggio"). Ci si renda conto che con questo articolo viene legalizzato il fatto che stretto un contratto con l'Esercente che ha emesso il titolo di viaggio (il biglietto), costui può, ad insaputa del viaggiatore, affidarlo per il trasporto e **senza il suo consenso** ad altro Esercente di cui potrebbe non conoscere né il record di sicurezza né le capacità professionale o la consistenza finanziaria-patrimoniale.

Art. 781 - Diritti di traffico (già "Dichiarazione di pubblico interesse", ora articolo conseguenza di norme comunitarie).

Art. 782 - Oneri di servizio pubblico (già "Cauzione del concessionario"). Articolo che finalmente chiama in causa, ad esercitare le sue funzioni, il **Ministro**, unico in grado di imporre agli Esercenti oneri di servizio pubblico su rotte o destinazioni d'interesse pubblico o sociale.

Art. 783 - Tutela del consumatore (già "Divieto di cessione del servizio"). Non si riesce a comprendere perché la tutela del consumatore debba essere affidata ad ENAC, possibile parte in causa nella malagestione del servizio affidato in esercizio ad un Esercente, e non al Ministro politicamente responsabile dei trasporti e del diritto alla mobilità dell'utente.

**Sotto il "Capo II°", il Decreto incomincia ora a trattare:-
"Dei servizi extracomunitari".**

Art. 784 - Servizi di trasporto aereo di linea extracomunitari (già "Decadenza della concessione"). Si spera che con l'entrata in vigore del regime comunitario definito "autorizzatorio" nelle relazioni fra Stato membro e Stato terzo la designazione di Esercenti extra comunitari ad esercire servizi di linea regolari (od occasionali) verso l'Italia avvenga non più sulla base di pezzi di carta emessi da autorità compiacenti ed in odore di difetto nei confronti degli obblighi sottoscritti con l'adesione alla Convenzione di Chicago, bensì dopo accertamento eseguito da squadre ispettive inviate sulla base d'armamento dell'Esercente extracomunitario e solo a conclusione d'una ispezione positiva sia rilasciato il permesso ad esercire l'attività richiesta.

Art. 785 - Vettori designati (già "Sospensione o revoca della concessione"). Qualora per "vettori" s'intendessero i tipi di aeromobili proposti per il servizio, si

potrebbe ancora essere d'accordo con questa dizione, ma siccome s'intende trattare degli Esercenti da scegliere con criteri e procedure "trasparenti", allora si rititoli l'articolo:- **Esercenti designati**.

Art. 786 - Riserva di cabotaggio comunitario (già "Consegna degli impianti a fine concessione"). Applicazione di norma comunitaria.

Art. 787 - Servizi di trasporto aereo non di linea non disciplinati da accordi internazionali (già "Vigilanza sui servizi di linea") Questo articolo rappresenta l'esempio di caso in cui dovrebbe venir esercitata la massima vigilanza preventiva e successiva sul candidato Esercente extracomunitario, così come auspicato nel commento all'art. 784. Al comma 2 si deve eliminare la discrezionalità di ENAC ad imporre prescrizioni tecniche ed amministrative agli Esercenti extracomunitari, per rendere cogente la pratica.

Art. 788 - Diritti di traffico (già "Licenze ed autorizzazioni"). Pare strano che nel testo sia contemplato che sia ENAC a ripartire i diritti di cui al titolo fra Esercenti comunitari aspiranti all'effettuazione del servizio, sia pure mediante procedure trasparenti e non discriminatorie, mentre sarebbe più opportuno che a farlo fosse il Ministro competente.

Capo III° - Del lavoro aereo, delle scuole di pilotaggio, dei servizi aerei minori.

Art. 789 - Lavoro aereo per conto terzi (già "Condizioni per il rilascio delle licenze").

Senza commenti, ma con una domanda:- "medevac" con elicotteri ed aeromobili rientra tra queste attività? Se la risposta è affermativa, perché non esemplificare la casistica di attribuzione a questo articolo?

Art. 790 - Licenza d'esercizio (già "Condizioni per il rilascio delle licenze d'esercizio").

Senza commenti.

Art. 791 - Servizi esentati da licenza (già "Divieto di cessione e sanzioni"). Si suggerisce di cambiare «*purché titolari di certificato di "operatore" aereo*». Inoltre i servizi di "corporate" non dovrebbero esser lasciati esenti da licenza, in quanto anch'essi operanti nello spazio aereo comune.

Inizia l'art 10 del Decreto ove manca la separazione delle disposizioni «*Della polizia della navigazione*» sotto un **Titolo VII°**:-.

Art. 792 - Funzioni di polizia e di vigilanza (già "Vigilanza sulla circolazione aerea"). Era questo un classico articolo di attribuzione di funzioni alla figura tecnico-giuridica del **Direttore di aeroporto** e l'articolo novellato dai "riformisti" ne conclude disonorevolmente le esequie. Infatti che al posto di una precisa persona fisica e giuridica qual'era il Direttore di aeroporto, ora si sostituisca una indeterminata funzione gestita da ENAC, ente pubblico sì, ma senza consistenza di responsabilità penale, tipica solo dei soggetti fisici, permette di concludere che l'indeterminatezza dell'attribuzione sarà foriera di ulteriore caos sia a seguito di casi

interessanti la responsabilità penale, ma anche e soprattutto le *funzioni di garanzia e di facoltà autoritativa* contemplate in tanti articoli del Codice pre-riforma.

In materia sono già stati spesi fiumi d'inchiostro, ma al di là delle conseguenze interne che ne potranno derivare, i rappresentanti dello Stato non potranno ritenere di poter traslare le responsabilità e gli obblighi assunti dallo Stato e per esso dai Ministri in carica, con la ratifica della Convenzione di Chicago.

Nelle responsabilità del disastro di Linate non si è risaliti alle cariche pubbliche, ma non è detto che anche in eventi futuri la cosa si risolva favorevolmente nei confronti del responsabile governativo, non più mediate dalla presenza di un responsabile locale, qual'era il Direttore di aeroporto.

Art. 793 - Divieti di sorvolo (già "Divieti di volo", cambiamento che fa già una certa differenza). Infatti che possa essere l'ENAC, per quanto ente tecnico e normatore, a vietare il sorvolo di determinate zone del territorio nazionale per non ben specificati «*motivi di sicurezza*» non è certo una garanzia, quando poi per vietare «*la navigazione*» sul territorio nazionale «*per eccezionali motivi di interesse pubblico*» dev'essere il Ministro competente coordinandosi con quello della Difesa e quello degli Interni e rendendolo noto attraverso la rete internazionale di comunicazioni aeronautiche e gli "Avvisi ai naviganti", gestiti da ENAV SpA.

Art. 794 - Aeromobili stranieri (già tale). Con la modifica non è più il Ministro competente a rilasciare autorizzazioni temporanee di sorvolo del territorio agli aeromobili stranieri (inclusi quelli militari, di dogana e di polizia stranieri), bensì l'ENAC, sulla base non si sa di quali considerazioni o motivazioni. Pare alquanto azzardato.

Art. 795 - Classico esempio di accuratezza di questa operazione riformista:- questo articolo, dal titolo "**Aeromobili militari stranieri**" non viene abrogato e dunque convive con il precedente art. 794, modificato nei termini sopra posti in risalto.

Art. 796 - [senza titolo riportato] (già "Obbligo di apporre i contrassegni di individuazione"). Articolo di cui si conserva soltanto il primo capoverso del testo precedente (modificato con la dicitura «... *in conformità dei Regolamenti ENAC*», anziché delle norme internazionali in materia).

Art. 797 - [senza titolo riportato] (già "Obbligo di portare a bordo licenze ed attestati") non viene specificatamente abrogato, anche se risulta contemplato in precedenza. Potrebbe dunque esser inteso come ancora vigente.

Art. 798 - Obbligo di assicurazione (già "Obbligo di assicurazione per danni a terzi sulla superficie") Articolo completamente svirilizzato, anche se nel testo precedente era già stato aggiornato con la Legge n. 128 del 24 aprile 1998.

Si consiglia di riconsiderare il contenuto, a scanso di brutte sorprese, anche se nel testo novellato si menzionano «*le assicurazioni obbligatorie "previste" dal presente codice*», senza dire in quale parte o in quale articolo.

Ha ora inizio l'**art. 11 del Decreto**, che tratta:-
"Della partenza e dell'arrivo degli aeromobili".

Art. 799 - Partenza e approdo degli aeromobili (già "Partenza degli aeromobili", in quanto il tema giuridico dell'approdo era trattato dall'art. 804 - *Dell'approdo degli aeromobili* - dato il Legislatore del 1942 e, poi, quello del 1968 (Legge n. 518/1968) avevano ritenuto di avere buone ragioni per separare le due fasi di operazioni sia sugli aeroporti che sulle aree d'atterraggio liberalizzate).

Al comma 1 l'articolo assegna ad ENAC la discrezionalità di stabilire "i requisiti e le prescrizioni della aree destinate al decollo ed all'atterraggio degli aeromobili, senza il benché minimo riferimento alle norme ICAO in materia. Il comma 2 poi dissertando di partenze ed approdi da effettuarsi soltanto in un aeroporto, attribuisce alle «*particolari strutture tecniche dell'aeromobile*» la discriminante per effettuare le operazioni su di un aeroporto oppure sulle aree di atterraggio di cui alla Legge n. 518/68.

Dal "Dizionario tecnico enciclopedico dell'Aviazione" di Trezzi, edito da AVIABOOKS (già citato) si presenta il significato tecnico del termine "Struttura dell'aeromobile":- «*E' il complesso degli elementi che formano la cellula o parte di essa , cui è affidato il compito di ricevere, trasmettere e sopportare tutte le forze ad essa applicate*», mentre in realtà è il **complesso d'atterraggio**, comunemente denominato carrello, cioè «*l'insieme degli organi adottati su di un aeromobile (ruote, pattini, sci e relativi organi di sospensione) per atterrare e muoversi su superfici solide*» quello che determina le caratteristiche di un aeromobile capace o incapace di operare anche su terreni non preparati o su superfici che non siano piste adatte ed approvate.

Art. 800 - Aeromobili diretti all'estero (già con titolo identico). Il testo dell'articolo era già stato adeguato alle esigenze comunitarie riguardo ai movimenti post-Schengen dalla Legge n. 128/1998, e successivamente appositamente modificata dall'art. 8 della Legge n. 25 del 5 febbraio 1999.

Quel che lascia addirittura increduli i tecnici aeronautici competenti in materia è che al comma 3 si disponga che gli occupanti di aeromobili diretti all'estero verso Stati membri dell'U .E. possano partire da aeroporti non doganali «*purché in possesso di documenti validi per l'espatrio*», ma soprattutto che «*di tale circostanza è fatta menzione "nel piano di volo"*».

"Piano di volo" per l'ICAO è quel «*modulo plurilingue impiegato dall'aviazione civile per la presentazione dei dati relativi ad un certo volo ai competenti Uffici del Servizio ATS*» e deve «*fornire informazioni particolareggiate agli enti di controllo del traffico aereo relative ad un volo programmato o ad una parte d'un volo di un aeromobile*» (Doc 4444 - RAC 501). Un «*"Piano di volo presentato" (Filed Flight Plan) è quel modulo di "Piano di volo", come presentato da un pilota o da un suo rappresentante designato ad un Ente ATS, senza cambiamenti successivi*» ed «*approvato dagli organi di Controllo del Traffico Aereo*».

Dunque si tratta di un indispensabile documento tecnico che notifica agli Organi del Servizio ATS le intenzioni del pilota nel condurre il suo volo dalla partenza alla destinazione finale, inclusi gli aeroporti da utilizzare nel caso quello di destinazione risulti non utilizzabile per cause sopravvenute. Il documento è suddiviso in caselle da "biffare" ed in punti con spazi da compilare, ma tutti esclusivamente di caratteristiche tecniche e di sicurezza.

Alla voce n. 18 denominata "*Other Information*", conclusiva del testo di piano di volo da trasmettere da parte dell'Ente ricevente agli Enti destinatari della notifica del volo, è contemplata la possibilità da parte del dichiarante di aggiungere

particolari messaggi, esclusivamente operativi, sempre riguardanti il volo o le assistenze particolari richieste, tra i quali, il più liberale tra tutti quelli contemplati, è quanto si possa dichiarare dopo il codice "RMK/" (*Remarks*), dove è consentito indicare «*qualsiasi altra nota in linguaggio semplice se richiesta dalla competente Autorità ATS oppure qualora ritenuto necessario dal pilota*» (DOC 4444).

Anche l'ultima voce del modulo, con informazioni destinate a non essere trasmesse ai destinatari, ma destinate a rimanere presso l'ufficio ricevente dell'aeroporto di partenza in caso di sinistro dell'aeromobile, che pure comprende sotto la voce *POB* (*People On Board*) la dichiarazione del numero totale delle persone a bordo (e solo se tale dato è richiesto dall'ATC locale), **non contempla la possibilità di includere quanto il testo** dell'art. 800, comma 3, "riformato", **vorrebbe elevare a norma codicistica**.

Art. 801 - Controllo degli aeromobili (già "Formalità anteriori alla partenza").

Fin dal titolo modificato di questo articolo appare evidente che i "riformatori" non hanno percezione dei criteri ispiratori dei Legislatori del 1942, come abbiamo avuto modo di commentare numerose volte sul sito *airmanshiponline.com* tra la fine del 2001 ed i giorni nostri. Abbiamo infatti dimostrato svariate volte che tra l'arrivo e la successiva partenza di un aeromobile civile da trasporto v'è tutto il tempo necessario affinché l'Esercente, o l'organizzazione locale che lo rappresenta per l'assistenza di scalo, provvedano ad inoltrare alla Direzione di aeroporto anche per via informatica tutti i documenti che «...il direttore di aeroporto, qualora lo ritenga necessario, **può sottoporre l'aeromobile a visita di controllo**».

Tra questi documenti è incluso il "Piano di carico e bilanciamento dell'aeromobile", per gli opportuni accertamenti, come richiesto dalla *funzione di garanzia* che dev'essere esercitata dalla locale Autorità aeronautica dello Stato contraente della Convenzione di Chicago nei confronti degli aeromobili che si accingono alla navigazione.

Ma là di là di questa importantissima funzione, nel testo precedente di questo articolo ne era contemplata la possibilità (già ammorbida in passato).

Avevo già contestando le considerazioni e le disposizioni impartite in materia dall'allora D. G. di ENAC ed Avvocato dello Stato nelle sue Circolari *APT 08 A* e *APT 08 B*. Avevo chiarito che l'interpretazione che si voleva dare degli **artt. 16 e 22** della Convenzione di Chicago, per dimostrare che i ritardi dovuti ad eventuali controlli di aeromobili sugli aeroporti erano proibiti da tale norma internazionale, era errata.

Avevo, quindi, sostenuto che la legittimità di certi controlli poteva, a ragione, non soltanto essere applicata, ma era **dovuta dallo Stato contraente** proprio per prevenire possibili conseguenze nel caso di inottemperanza da parte dei naviganti delle norme di sicurezza della polizia degli aerodromi e della navigazione.

Già il Programma SAFA di ECAC/ICAO (European Civil Aviation Conference), centralizzato sulle JAA (Joint Aviation Authorities), ci aveva dato ragione, ma che ora, riconoscendo implicitamente questo, si voglia codificare che un non meglio identificato ed impersonale "responsabile" (neppure menzionato) di ENAC (poiché la figura giuridica del Direttore di aeroporto è stata fatta sparire) possa garantire ed assicurare questa *funzione*, ben diversa dalle "visite di controllo programmate in base ai programmi nazionali e comunitari", vuol dire legittimare l'assenza del presidio di garanzia dovuto all'utenza secondo gli obblighi sottoscritti con la Convenzione di Chicago.

Ci rendiamo conto del silenzio in materia tenuto dall'Associazione Nazionale dei Direttori di Aeroporto che sembra essere la condivisione di questa linea portata avanti dai "riformisti" subito dopo il disastro di Linate, e la ragione è che i Direttori di aeroporto, per quasi mezzo secolo, sono stati lasciati soli, senza istruzione tecnica specifica, senza aggiornamenti, senza personale adeguato e senza mezzi a presidiare la sicurezza, con tutte le responsabilità annesse e connesse e senza alcuna dovuta copertura assicurativa contro i rischi della delicata posizione ricoperta, remunerata particolarmente soltanto con la motivazione della sede disagiata.

Tutto questo però non deve far pensare che costoro, individualmente, conoscendo per esperienza la delicatezza delle loro funzioni pubbliche, siano d'accordo con l'abrogazione della loro posizione, che molte volte ha salvato tante situazioni di pericolo, anche se in qualche caso hanno pagato individualmente anche colpe che non erano loro, bensì dell'Amministrazione centrale, cieca e sorda alle loro ragioni ed effettive necessità.

Dunque, non è con il testo riformato di questo articolo che si salvano i principi e gli obblighi contemplati per lo Stato contraente dalla Convenzione di Chicago.

Nel testo del punto 36 della Relazione d'accompagnamento, si invoca una incoerente scusante «... quanto al **controllo degli aeromobili, si è necessariamente dovuto tener conto dell'intervenuta modifica (ad opera dell'art. 3-bis del D. Lgs. 8 settembre 2004 n. 237, convertito, con modificazioni, nella Legge 9 novembre 2004 n. 265) degli artt. 801 e 802 del codice, per effetto della quale la semplice facoltà di controllo del direttore dell'aeroporto cede il passo "alla previsione" [ipotetica, dunque] di una attività di vigilanza effettuata dall'ENAC nel rispetto di [ma il testo dell'articolo riporta "in base ai"] programmi internazionali [non citati nel testo], nazionali e comunitari», con evidente riferimento a "controlli a campione" effettuati in luogo dei "controlli a tappeto" che «potevano essere eseguiti dal Direttore di aeroporto, qualora lo ritenesse necessario».**

Saremmo curiosi di conoscere il parere delle Commissioni parlamentari non solo competenti per trasporti e comunicazioni, ma anche di quelle competenti per questioni legislative inerenti la Giustizia.

Art. 802 - Divieto di partenza (già "Autorizzazione alla partenza").

Già con la sola modifica del titolo si cambia l'intera situazione giuridica della materia regolamentata da questo articolo. Prima c'era bisogno **dell'autorizzazione specifica** del Direttore di aeroporto alla manovra di partenza dell'aeromobile, autorizzazione comunicata dal Direttore stesso o meglio dal suo Ufficio Controllo Traffico aeroportuale (U.C.T.) (presidiato giorno e notte dagli Addetti da lui delegati a rappresentarlo), alla locale torre di Controllo del Traffico Aereo.

In assenza di specifica autorizzazione, la torre non consentiva nemmeno la messa in moto dei motori degli aeromobili che intendessero partire, qualora **l'Esercente e il Comandante** non avessero «*adempito agli obblighi imposti dalle norme di polizia e per la sicurezza della navigazione, ...*».

Con la nuova normativa codicistica ora partirà chi vorrà, con l'eccezione che «*l'ENAC vieta la partenza ...quando **risulta accertato dalle Autorità competenti che l'Esercente ed il Comandante non hanno adempito agli obblighi "previsti" dalla normativa di interesse pubblico in materia sanitaria e doganale**, mentre «a seguito dei controlli "previsti" dal comma 1 **"devono emergere" situazioni di pregiudizio ...ecc. ecc.**, ma solo sulla base dei programmi nazionali e comunitari di cui all'unico comma dell'art. 801.*

Così si può dedurre che un aeromobile potrebbe partire, senza che l'ENAC possa intervenire, anche non ottemperando alle prime quattro delle cinque voci di cui all'art. 771 (riformato ed incompleto, come già stabilito nella recensione), purché abbia ottemperato (e consti all'ENAC) al ritiro per dimostrare di averli a bordo) dei "documenti doganali e sanitari ... ove prescritti da leggi e regolamenti» [art. 771, comma 1, lettera e)].

Ma c'è dell'altro che non può andare:- il comma 2 recita che l'ENAC (sempre indeterminata come presenza fisico-giuridica sull'aeroporto) «vieta altresì la partenza degli aeromobili quando risultano violati gli obblighi relativi al pagamento delle tasse e dei diritti dovuti [al Gestore] ... fermo restando quanto stabilito dall'art. 1058», quest'ultimo **non riformato né abrogato**, recante il titolo "Provvedimenti per impedire la partenza dell'aeromobile" (sotto forma di un vero e proprio sequestro cautelativo) che però contempla che «... ove ne ricorra l'urgenza **il direttore di aeroporto e l'autorità giudiziaria del luogo nel quale si trova l'aeromobile possono prendere i provvedimenti opportuni per impedire la partenza dell'aeromobile**».

Insomma, tra l'indeterminatezza (e l'inaccuratezza) del testo riformato e le sopravvissute disposizioni chiaramente contemplate nel *Libro V° - Disposizioni processuali - Titolo III° - Dell'esecuzione forzata e delle misure cautelari - Capo I°*, importanti certamente ma senz'altro meno di quelle già contemplate **per la sicurezza della navigazione**, non dovrebbero esistere dubbi. Ed invece ...

Rimane comunque il fatto che tutte le Leggi individuano chiaramente (come nel caso appena citato) la persona fisico-giuridica a cui attribuire un preciso potere o un altrettanto preciso **dovere** (il Direttore d'aeroporto, il Giudice competente, il Prefetto, il Questore, il Sindaco) e non un indeterminato Tribunale, una Prefettura, una Questura, o un Comune, particolarmente poi quando queste Autorità competenti, abbiano il potere di emettere sentenze oppure "Ordinanze", com'è (o com'era ...) appunto nella fattispecie riguardante oltre al Prefetto, al Sindaco, ecc., anche l'incarico di *Direttore di aeroporto*.

Art. 803 - (Articolo non menzionato e quindi da considerarsi **non modificato e vigente**, già titolato "**Obbligo di approdo in corso di viaggio**", nel quale viene menzionato l'obbligo per il Comandante di «*approdare con la maggior sollecitudine nel più vicino aeroporto, quando ne riceve l'ordine mediante i segnali stabiliti nel "regolamento" ...*». "Regolamento per la navigazione aerea" che al momento **non risulta vigente**. Dunque, ancora un esempio di poca accuratezza nell'attuazione della "*riforma*".

Art. 804 - Approdo degli aeromobili - viene abrogato esplicitamente al punto 5 del testo dell'art. 8 del Decreto, in quanto disposizione traslata nell'art. 799, già commentato.

Art. 805 - Approdo di aeromobili provenienti dall'estero (già esistente e modificato con disposizioni in senso comunitario con Legge n. 128/1998 e rimodificato con Legge n. 25/1999). Ebbene si ripete ancora l'errore di ribadire che la circostanza degli occupanti in possesso di documenti d'espatrio/rimpatrio dev'essere «*menzionata nel piano di volo*»! Vedasi pertanto quanto commentato in proposito all'art. 800.

Art. 806 - Limitazioni all'utilizzo degli aerodromi (già "Divieto di approdo"). Con il comma 1 di questo articolo si autorizza in qualsiasi momento l'indeterminato

ENAC [quale? locale o centrale? nella figura responsabile di chi?] a **vietare** o limitare l'utilizzazione degli aerodromi «*quando lo richiedano motivi di sicurezza per la navigazione o di ordine sanitario ...*» facendolo diventare improvvisamente competente anche in tale campo.

Ma il peggio deve ancora venire, sotto il testo del comma 2, dove compare la figura privata del concessionario della gestione aeroportuale che diventa colui il quale sotto il nome di "Gestore aeroportuale" (in effetti una Società per azioni con fini di lucro) è tenuto a "segnalare" all'ENAC «*le variazioni di agibilità e funzionalità degli impianti e dei servizi aeroportuali, che possono determinare l'adozione dei provvedimenti previsti al comma 1*».

E' facile presupporre quante volte gli interessi di tenere agibile l'aeroporto prevarranno sulle effettive condizioni operative di impianti e servizi. Tanto più che in nessun articolo codicistico risultano contemplate ispezioni e sanzioni dell'Autorità competente nei confronti del Gestore "tenuto a segnalare le variazioni di agibilità e funzionalità" che effettivamente non si adegui.

Non risulta stabilito infine né con quali mezzi il Gestore debba segnalare ad ENAC (indeterminata come sede e come ente di riferimento) le notizie in merito, né quelli con i quali l'ENAC sia tenuta a notificarli agli utenti, visto che manca non solo qualsiasi riferimento a NOTAMS ed all'AIP, ma addirittura alle reti di radiocomunicazioni aeronautiche per le notifiche immediate ed urgenti.

Art. 807 - Utilizzazione degli aeroporti coordinati (già "Formalità successive all'approdo"). Questo è un articolo dovuto alla sopravvenuta normativa comunitaria in materia, che però, trattandosi di un Regolamento comunitario non necessitava d'esser introdotto nel Codice, ma solo di un provvedimento amministrativo di applicazione. Visto però che è stato introdotto nel Codice, allora sarebbe stato opportuno specificare che cosa s'intenda per "*aeroporti coordinati*" e la differenza che intercorre con quelli "*ad orari facilitati*" (Regolamento CE n. 793 del 21 aprile 2004).

Art. 808 - Aeromobili stranieri - (già esistente). Non menzionato nel Decreto e pertanto da ritenersi (si spera, in mancanza d'ogni altra menzione) **non abrogato**.

Con l'**art. 12** del Decreto inizia (senza esser neppure menzionato) il **Capo III°**-
"**Della polizia di bordo**" - (già "**Della Polizia di bordo e della navigazione**").

Una sorpresa è rappresentata dal fatto che disinvoltamente viene omessa qualsiasi informazione al riguardo del fatto che gli articoli codicistici dall'**art. 809 - Autorità del comandante** -, **art. 810 - Disciplina di bordo** -, all'**art. 811 - Obbligo dell'equipaggio in caso di pericolo** - non sono neppure menzionati e quindi si devono ritenere sfuggiti alle forbici "riformiste" e pertanto **ancora vigenti** secondo la primitiva formulazione.

Poi al punto 1 dell'art. decretizio si notifica che gli artt. **812 - Obbligo di cooperare al recupero** - **813 - Componenti dell'equipaggio soggetti ad obblighi di leva** - e **814 - Impianti e servizi di radiocomunicazione** - **sono giustamente abrogati**.

At. 815 - Imbarco di passeggeri infermi "e diversamente abili" (già esistente nella prima parte del titolo non virgolettato) e tale pure nel testo con la medesima definizione di individui menomati nelle forme o nelle capacità rispetto alla popolazione normale. Ma comunque, la definizione usata per indicare menomate

capacità (anche transitorie) di certi passeggeri, non è sufficiente ad indicare all'esercente che vende il titolo di viaggio ed al comandante che ha la responsabilità del suo trasporto, quali siano le limitazioni della persona e di quale eventuale cura ed assistenza particolare possa aver bisogno, particolarmente in casi di emergenza, di pericolo o d'incidente.

Dovrebbe risultare chiaro a tutti quali limitazioni possa avere ad es. una donna "in stato interessante", un minore di cinque anni d'età, una persona con arto/i ingessato/i, un anziano d'oltre ottant'anni o un frenastenico (magari non dichiarato) rispetto ad un individuo sano e nel pieno delle sue facoltà motorie ed intellettive, particolarmente nel caso di un minimo incidente che richieda una "evacuazione rapida" dell'aeromobile. Che poi "le norme speciali" alle quali si fa riferimento nello scarno testo di questo articolo possano lasciar intendere che si accetta il trasporto di chiunque, lascia molto perplessi ed allarmati, viste le premesse derivanti dal titolo dell'articolo che definisce "diversamente abili" chi potrebbe essere "abile per nulla" ad esser ammesso al trasporto per via aerea, soprattutto se non dichiarato oppure non assistito da accompagnatore "abile".

Art. 816 - Imbarco di armi, munizioni e gas tossici (già con lo stesso titolo).

A parte le dovute considerazioni sul fatto che l'imbarco di tali "beni" avviene all'insaputa del Comandante, che non effettua (almeno per ora) il caricamento delle stive e può apprendere dell'eventualità che ciò si verifichi sull'aeromobile sotto il suo comando soltanto *se e quando* l'evento gli venga notificato a bordo (attualmente soltanto per disposizione di quegli Esercenti che abbiano adottato il "modulo di notifica" di "*dangerous goods on board*", suggerito dalla IATA) in quanto non esiste obbligo di legge che tale notifica debba per legge essere resa ufficialmente nota al Comandante e da questi accettata, il fatto che questo articolo "riformato" contempli semplicemente che un tale imbarco sia «*sottoposto a speciale autorizzazione dell'ENAC*» [ed all'estero da chi?], non lascia il Comandante tranquillo, né coperto dalle eventuali conseguenze penali e neppure, forse, l'Esercente.

Ma di questo all'ENAC (che per disposizione codicistica diventa esperta anche in materia di armi pericolose o di sostanze letali) probabilmente non interesserà, molto dato che la responsabilità regolamentare sarà comunque soddisfatta, in quanto scaricata dalla norma del Codice oppure da quella regolamentare che si darà.

Art. 817 - Sostituito senza titolo riformato (già "Imbarco di **merci vietate o pericolose**"). Articolo che conferma la "perplessità" (quanto meno) in noi suscitata su chi scrive su questi argomenti dimostrando insufficiente competenza e conoscenza del problema reale.

Essendo questo articolo contemplato sotto il Titolo VII° - Capo III° - "*Della polizia di bordo*" si è costretti a desumere che il dettato di quest'articolo sia attribuibile alle responsabilità del Pilota-in-comando del volo che abbia imbarcato o sbarcato dall'aeromobile "*merci vietate o pericolose*". L'articolo stabilisce:- «*La consegna delle cose custodite ai sensi del **primo comma** [che rimane vigente nella precedente formulazione, evidentemente anche se non dichiaratamente] è fatta all'autorità di pubblica sicurezza*».

In base a ciò, si può verificare il caso che **un Comandante**, che abbia preso in consegna un aeromobile sul quale nella tratta precedente (magari all'estero) era stata imbarcata qualsiasi merce vietata o pericolosa, adesso all'arrivo in Italia si

trovi **di persona a dover consegnare materialmente all'autorità di P.S.**, mettiamo il caso, **una barra d'uranio**, stivata nel suo contenitore di piombo oppure **un bidone di acido corrosivo** in doppio contenitore del peso di qualche quintale, sia che sia stato messo al corrente o meno (in quanto non obbligatoria per legge la notifica al Comandante della presenza in custodia di tali "merci vietate o pericolose").

Evidentemente non si è letto o non si è compreso quanto risulta scritto al **primo comma dell'articolo**.

Esso stabilisce: *«Quando sono imbarcate cose il cui trasporto è vietato da norme di polizia, o delle quali il trasporto sia o divenga in corso di navigazione pericoloso o nocivo per l'aeromobile, per le persone o per il carico, il comandante dell'aeromobile provvede nei modi "previsti" dall'articolo 194»*.

L'art. **194** del Codice - Parte Marittima ed interna - statuisce:

«... il comandante della nave, deve, secondo i casi, disporre che esse siano sbarcate [più fortunato rispetto al collega pilota che deve "consegnare"] ovvero rese inoffensive o distrutte, se non sia possibile custodirle convenientemente fino all'arrivo al primo porto di approdo».

La semplice lettura del primo comma avrebbe fatto comprendere che non si tratta di "cose custodite ai sensi del primo comma" e per di più assolutamente inattuabili ed inapplicabili al trasporto per via aerea ed al comandante di qualunque volo sul quale certe "cose" non dovrebbero mai venir imbarcate; cosa che potrebbe avvenire all'insaputa del pilota-in-comando, vista la mancanza di qualsiasi disposizione di legge che renda perlomeno obbligatoria per l'Esercente e per gli handlers aeroportuali la notifica al Comandante dell'eventuale imbarco di armi, munizioni, gas tossici e merci vietate o pericolose.

Stravagante infine la spiegazione che viene fornita al punto 38 della Relazione sul rimaneggiamento del Capo III°, relativo alla "polizia di bordo", che, secondo i relatori *«... riproduce, in pratica, il testo "Romani", testo redatto (almeno con riferimento a tale materia) in un'ottica di snellimento della disciplina, pur mantenendo i principi sanciti dal vigente codice della navigazione, al fine di un esercizio efficiente [!] delle funzioni di "polizia della navigazione"»*, versante volo, aggiungiamo noi, perché sul versante aeroportuale, invece, s'è spalancato un baratro dalle conseguenze potenzialmente disastrose.

Art. 819 - Getto da aeromobili in volo (già identico).

L'unica variazione al testo, già di per sé inattuale, apportata dai "riformisti" consiste nel fatto che "senza l'autorizzazione dell'ENAC" rimane vietato il getto di oggetti o materie (esclusa la "zavorra regolamentare" per i palloni liberi!) da aeromobili in volo, fuori dal caso di necessità. Pertanto sarà il caso che tutti gli "operatori" di aeromobili di elevate prestazioni di quota ottengano al più presto l'autorizzazione da parte di ENAC al distacco accidentale di "blu ice".

N. B.:- A questo punto interviene il punto 7 dell'articolo decretizio ad informarci che gli artt. **820** - *Usò del paracadute* -, **821** - *Passaggio del confine* -, ed **822** - *Sorvolo di abitati e di aeroporti* - **sono abrogati**.

E pensare che l'**art. 822 - Sorvolo degli abitati** - è da sempre stato l'unico in grado di frenare le esibizioni, acrobatiche e non, a bassa quota, da parte dei piloti indisciplinati ed incoscienti! Ma adesso provvederà forse l'ENAC con propri regolamenti amministrativi, al posto di una norma codicistica.

Ma il peggio doveva ancora arrivare: infatti alla fine di questo punto non v'è menzione di quale sorte s'intenda riservare ai seguenti articoli del Codice:- **art. 823** - *Sorvolo di proprietà private* - che grosso modo amplia il concetto dell'art. 822; - **art. 824** - *Vigilanza doganale* - ma forse anche a questo provvederà in futuro "l'ENAC con proprio regolamento"; **art. 825** - *Altre prescrizioni* - che tra altre disposizioni inutili comprendeva però che le prescrizioni sanitarie per passeggeri ed altri esseri viventi e le regole di circolazione per aeromobili e mezzi al suolo fossero stabilite da regolamenti speciali.

Il Decreto presenta poi il suo Art. 13 - *Degli incidenti aeronautici in mare* - dal titolo del già presente **art. 830** (già modificato) e come tale esistente sotto l'art. 17 del D. Lgs. n.66 del 25 febbraio 1999, istitutivo dell'A.N.S.V., mentre l'art. 13 decretizio salta disinvoltamente gli artt. **826 - 827 - 828 - 829 - 831** ed **832** - modificati per adeguarli con una interpretazione "molto libera" alle indicazioni contenute nella **Direttiva CE 94/56** del 21 novembre 1994. Dunque, per dare un ordine logico alla novella codicistica rammentiamo che gli articoli citati trattano i seguenti argomenti:

- **art. 826 - Inchiesta tecnica**, già "Inchiesta sommaria";
- **art. 827 - Norme di riferimento**, già "Inchiesta tecnica formale";
- **art. 828 - Obbligo di comunicazioni di incidenti**, già "Persone sentite nel corso dell'inchiesta";
- **art. 829 - Obbligo di comunicazione di "inconvenienti" gravi**, già "Relazione d'inchiesta tecnica formale";
- **art. 830 - Incidenti aeronautici in mare**, già "Sinistri aeronautici in mare";
- **art. 831 - Incidenti occorsi ad aeromobili stranieri**, già "Scomparsa di aeromobili";
- **art. 832 - Sinistri occorsi ad aeromobili italiani all'estero**, già "Sinistri occorsi ad aeromobili esteri".

Dunque il Decreto con il suo **art. 13** passa a mutare l'esistente **art. 830** per poi nuovamente trascurar di nominare la sorte dell'**art. 833**, dedicato al caso di "*Sinistro ad aeromobile italiano all'estero*", argomento che peraltro risulta ora coperto dall'art. 832.

Art. 830 - Incidenti aeronautici in mare (già tale dal 25 febbraio 1999 con il D. Lgs. n. 66).

Però con la nuova formulazione del testo del comma 1 di questo articolo pare che scompaia l'obbligo per il nostro Paese di fornire un Servizio aeromarittimo S. A. R. - *Search and Rescue* - **a largo raggio**, svolto da A. M. I. e M. M., per limitarlo ad un servizio di soccorso a mare sotto costa, affidato all'organismo preposto al soccorso marittimo non nominato ma identificabile nella Capitaneria di porto e nella Guardia Costiera, mentre il Servizio SAR richiesto dalle norme ICAO comprende anche mari extraterritoriali, fino a congiungersi con Servizi SAR di Paesi limitrofi (Grecia, Malta, Francia e perfino Spagna). Quindi è un articolo da rivedere, alla luce del DPR citato nel testo, ma anche degli accordi ICAO regionali in materia e per il fatto che la precedente formulazione faceva diretto riferimento al disposto dell'**art. 727**, ora inspiegabilmente scomparso dal testo codicistico novellato.

E sempre in argomento, dovrebbe essere esplicitamente assegnata ad ENAC la responsabilità di verificare l'adeguatezza sia del Servizio di salvataggio sotto costa, sia di quello a lungo raggio.

Come già detto non esiste menzione circa la sorte degli artt. 831 e 832, mentre con l'introduzione dell'**Art. 14** del Decreto - *Degli atti civili in corso di navigazione* - dal comma 1, si può apprendere che l'**art. 834 - Matrimonio in imminente pericolo di vita - è abrogato.**

Art. 835 - Nascite, morti e scomparizioni da bordo (già tale).

Dalla formulazione del terzo comma di questo articolo sembra di dover ipotizzare che il comandante debba trascinarsi appresso alla sede dell'autorità di pubblica sicurezza e di quella consolare (che non sta certo dislocata sugli aeroporti esteri) i testimoni che devono effettuare le dichiarazioni testimoniali a verbale. E se costoro si rifiutano? Ha il comandante, anche una volta a terra, il potere contemplato dall'art. 809, circoscritto "a bordo"? Evidentemente no, in mancanza d'una disposizione di legge in merito.

Inoltre si fa osservare che nel testo così novellato sarebbe stato utile aggiungere che «*Il comandante dell'aeromobile prende nota sul giornale di bordo ... come stabilito dall'art. 772 ... delle nascite e delle morti avvenute a bordo ...*».

Art. 836 - Trasmissione degli atti alle autorità competenti (già tale).

Dato che all'art. 835 è stata individuata nell'autorità «*di pubblica sicurezza*» [!] quella incaricata di ricevere con processo verbale «*la dichiarazione del comandante e quelle dei testimoni*» e non più "*l'autorità aeronautica*", com'era stabilito all'art. 836 precedente, non si vede motivo o ragione valida che un articolo di questo contenuto novellato trovi collocazione nel Codice della Navigazione e pertanto **andrebbe abrogato** o trasferito in altro ordinamento.

Art. 837 - Processi verbali di scomparsa in caso di perdita dell'aeromobile (titolo non dichiarato cambiato), ma la sostituzione dei due commi esistenti in precedenza con le disposizioni novellate non ne giustificerebbero la presenza nel Codice della Navigazione, tanto che anche questo articolo andrebbe trasferito in altro ordinamento.

Art. 838 - Conseguenze della scomparsa (già tale).

Anche per questo articolo pur novellato valgono le considerazioni espresse in merito agli artt. 836 ed 837.

Inizia l'**art. 15** del Decreto - *Della navigazione da turismo e con alianti* - che al comma 1 informa che «*il Titolo X° del Libro I° della Parte II^ del c.d.n. - (già intitolato "Disposizioni speciali" con un Capo I° - Della navigazione da turismo -) è abrogato.*

Pertanto gli artt. da **839** a **847** non vengono discussi, come pure tutti quelli che seguono nel testo codicistico, ma che non vengono modificati dal testo novellato. Inoltre, nessuna menzione viene fatta a proposito del seguente **Libro II° della Parte II^ del c.d.n. - Della proprietà e dell'esercizio dell'aeromobile** - che, di conseguenza, si deve intuire come **vigente**, nonostante il fatto che ad ogni piè sospinto si citi il soppresso Registro Aeronautico Italiano - R.A.I.-

Il Decreto così riprende con il comma 3, il quale informa che il secondo comma dell'art. 864 - *Forma degli atti relativi alla proprietà dell'aeromobile* - è abrogato. Dell'art. 865 - *Pubblicità degli atti relativi alla proprietà dell'aeromobile* - si annuncia al comma 4 del Decreto che viene soppressa la disposizione riguardante "gli alianti liberatori".

Art. 866 - Ufficio competente ad eseguire la pubblicità (già esistente), dispone soltanto che la pubblicità in oggetto debba ora venir richiesta ad ENAC anziché al Ministero. Però il secondo paragrafo del testo rimanente fa riferimento ad un certo "Direttore di aeroporto", ora "*functus in munere suo*", come suole esprimersi il fin qui Direttore dell'aeroporto di Venezia-Tessera nelle sue "Ordinanze".

N. B.: - Al punto 6 dell'**art. 15** del Decreto si annuncia che il secondo comma dell'**art. 867 è abrogato**.

Al **punto 7** si salta addirittura all'art. 1030 per sopprimere un testo concernente gli alianti liberatori.

Si arriva così ad introdurre l'**Art. 16 - Della dichiarazione di esercente** - [e non di "Operatore aereo"] che nel testo codicistico in effetti veniva posto dopo il **Titolo III° - Dell'impresa di navigazione - Capo I° - Dell'Esercente**.

Pertanto gli artt. da **868** ad **873** non vengono commentati in quanti s'intendono **vigenti**.

Art. 874 - Dichiarazione di esercente (già tale).

Articolo importantissimo, che seppure modificato nel primo comma, seguita a stabilire che: «**Chi assume l'esercizio di un aeromobile** [quindi ogni **Esercente** - ndr] **deve preventivamente farne dichiarazione all'ENAC, nelle forme e con le modalità prescritte negli articoli da 268 a 270**» [della Parte I[^] del c.d.n. - *Della navigazione marittima ed interna* -]. Questo, anche con il rimando all'art. 270, è appunto l'articolo che parifica l'Esercente di aeromobili e di aerolinee all'Armatore di navi e pertanto nell'ordinamento interno sempre **ESERCENTE dev'essere denominato**.

Art. 875 - Pubblicità della dichiarazione (già tale).

Al comma 1 di questo articolo va aggiunto:- «**La dichiarazione di esercente dev'essere trascritta ...**», com'era nel testo originale, per esser chiaro a tutti di che cosa si tratti ["riformisti" inclusi - ndr].

Art. 876 - Presunzione di esercente (già tale).

Importante perché ribadisce che in mancanza della dichiarazione di cui agli articoli 874 ed 875 precedenti, debitamente resa pubblica, «**esercente si presume il proprietario, fino a prova contraria**».

Art. 877 - Nomina del comandante (già tale).

Importante perché ribadisce ancora che «**L'Esercente nomina il comandante dell'aeromobile e può in ogni momento dispensarlo dal comando**», laddove sarebbe più corretto se la seconda parte della frase terminasse con «**dispensarlo**

dall'incarico, ma non dal titolo professionale e dai privilegi sindacali collegati, se non per giusta causa».

Art. 878 - Responsabilità dell'Esercente (già tale).

Articolo importantissimo, che dovrebbe evitare che l'Esercente in stato fallimentare abbandoni al suo destino (magari all'estero) il Comandante e l'equipaggio di un suo aeromobile, con il pericolo di dover rispondere dei "fatti" o misfatti dell'Esercente.

Art.879 - Uso dell'aeromobile senza il consenso dell'esercente (già tale).

Interessante perché pone limiti alla responsabilità dell'esercente per uso non autorizzato di suo aeromobile, purché «*abbia esplicito la dovuta diligenza per evitare tale uso*».

N. B. :- A questo punto il Codice esistente contemplava la trattazione del **Capo II° - Del Caposcalo** - figura non presa in esame nel testo riformato. Su questa figura bisogna dire che in Italia si è ritenuto, ma non con molta ragione, che essendo avvenuta l'esclusione del Caposcalo dagli albi della *Gente dell'aria* per effetto dell'art. 5 della Legge n. 213 del 13 maggio 1983, che ha modificato a suo tempo l'art. 735 del Codice, di poterla ridimensionare fino a farla quasi scomparire sul piano tecnico operativo, mentre continua ad avere grande rappresentatività sul piano commerciale, mentre all'estero ha mantenuta intatta la sua responsabile importanza. In Italia s'era invece capito che le figure emergenti dei "*flight operation officers*" o quelle dei "*flight dispatchers*" [due figure però non contemplate nella versione italiana di recepimento dell'Annesso 1 ICAO - *Personnel Licensing* - ndr] potessero rimpiazzare quella del Caposcalo, almeno sotto il profilo tecnico-operativo. Ed i risultati negativi si sono visti soprattutto nella perdita d'immagine dell'Alitalia, laddove, su uno scalo, tutti e nessuno responsabili in caso di grane.

Quali siano le intenzioni dei "*riformatori*" non è dato di sapere dal testo novellato o dalla Relazione d'accompagnamento.

Nel testo del Codice seguiva poi il **Capo III° - Del comandante dell'aeromobile** - che nel testo novellato non viene menzionato e quindi dovrebbe rimanere **in vigore**, con i suoi articoli dal **883** al **894**, assieme al **Capo IV° - Dell'equipaggio** - dall'art. 895 all'art. 899.

Si tratta di importantissimi articoli contenenti i principi basilari del funzionamento ordinato dell'equipaggio e del suo Comandante designato.

In mancanza di informazione contraria gli articoli sono da ritenere rimasti **invariati** e **vigenti**, anche se personalmente avanzo più di una riserva sull'opportunità e sulla regolarità tecnica di quanto stabilito nel testo dell'art. 886 - *Assunzione di comandante straniero all'estero* - perché ben poca attinenza si può riscontrare con il rimando, fatto a giustificazione del disposto, con l'art. 294 del Codice marittimo.

Inoltre l'art. 896 - *Composizione dell'equipaggio* - in materia non dovrebbe contemplare il rinvio a leggi speciali e regolamenti indefiniti, bensì alle norme ICAO (Annesso 6 - Cap. 9 e 12) e comunitarie (JAR-OPS 1.940) in vigore.

Con l'**art. 17** del Decreto si salta a trattare senz'altra spiegazione intermedia:

- *Dei contratti d'utilizzazione dell'aeromobile.*

Il relativo comma 1, senza neppure dare indicazioni sulla fine che s'intende far fare a tutto il *Titolo IV° del Libro II°*, passa ad informare che «*Il Capo I° e la Sezione I° del Capo II° del Titolo I° del **Libro III° della Parte II° del c.d.n. sono sostituiti dai seguenti:- Capo I° - Della locazione** - già "Della locazione e del noleggio". Nessuna menzione circa gli artt. da **900 a 938.***

Art. 939 - Norme applicabili (già "Forma del contratto").

Anche a voler prescindere che nel testo sia contemplato un rinvio agli artt. da 376 a 383 (?), lascia perplessi il fatto che il comma 2 stabilisca che «*Le disposizioni del presente Capo si applicano alla "locazione finanziaria" di aeromobile*», senz'altro pensiero ai dettagli della locazione tecnica od operativa.

Art. 939-bis - Forma e pubblicità del contratto (che in effetti riprende modificandoli i concetti prima contenuti nell'art. 939).

Però, oltre a stabilire (non è detto su quali basi) una discriminante fra contratto inferiore a sei mesi e quello superiore a tale periodo, il comma 4 stabilisce che «*la pubblicità tiene luogo della **dichiarazione di esercente**, di cui all'art. 874, e si esercita nelle stesse forme e con gli stessi effetti*», ma nulla stabilisce in merito alla matricola identificativa dell'aeromobile durante la durata del contratto, importante ai fini assicurativi.

Art.939-ter - Obbligo di assicurazione contro i rischi dell'esercizio (che non sposta per niente l'osservazione fatta nelle ultime due righe di commento all'articolo precedente e quindi da considerare). Tant'è che non sarei così sicuro, come si dimostrano i "*riformatori*", nel cantar le lodi di questo articolo come fanno al punto 43 della Relazione.

Art. 939-quater - Utilizzazione occasionale dell'aeromobile.

Il testo introdotto, dopo aver inserito un nuovo limite di locazione non superiore a 14 giorni (senza spiegazione) ed aver stabilito che in tal caso «***esercente dell'aeromobile** continua ad esser considerato il soggetto che ha conferito il diritto di utilizzazione*», non risolve i problemi assicurativi legati all'utilizzo di aeromobili stranieri in *wet leasing* operanti per esercenti nazionali o comunitari. Non si può esser d'accordo sull'ultima frase contenuta al punto 44 della Relazione d'accompagnamento.

Capo II° - Del noleggio.

Art. 940 - Norme applicabili (già "Forma del contratto" sotto la Sezione I -*Del trasporto di persone e di bagagli*). Il comma 1 rinvia alle norme degli artt. da 384 a 395 (Parte marittima) invece di stabilire o citare le norme statali o comunitarie in materia così delicata.

Art. 940-bis - Forma del contratto.

Articolo che non distingue fra le diverse forme possibili, sia tecnicamente che commercialmente.

Art. 940-ter - Sostituibilità dell'aeromobile.

Articolo veramente indispensabile non solo dal punto di vista commerciale ma anche da quello della sicurezza operativa.

Art. 940-quater - Responsabilità.

Ecco un altro articolo importante sotto l'aspetto tecnico ed assicurativo, ma che non sembra riuscir a contemplare tutte le variabili tra le formule di noleggio e di conseguenza le responsabilità verso i terzi, con uno strano richiamo al punto 46 della Relazione, laddove si afferma che «*se le parti dispongono diversamente il contratto potrebbe non esser qualificato come noleggio*», senz'altra spiegazione.

Capo III° - Del trasporto.

Sezione I: Del trasporto di persone e di bagagli.

N. B.: - Leggendo quanto dichiarato dai "riformatori" al punto 47 della Relazione e poi il testo di tutti gli articoli dal **939** fino all'ultimo **940**, v'è da chiedersi dove siano finiti i buoni propositi espressi all'inizio di semplificare al massimo la materia codicistica. Invece con tutti i rinvii a "leggi o regolamenti speciali" oppure come nel Capo I°, II° e III° del Libro III°, allora v'è da dubitare che gli estensori ci siano riusciti. Al punto 48 della Relazione si prova a dire che «*si è soppresso il rinvio alla parte marittima*», ma non sembra con molto successo. Sarebbe invece bastato dichiarare nel Codice che a ben definite problematiche si rinvia sempre alle norme delle Convenzioni internazionali ratificate dallo Stato italiano.

Art. 941 - Norme applicabili (già "Assicurazione dei passeggeri contro i danni di volo"). Ed ecco che al comma 2 si stabilisce che (oltre alle norme comunitarie recenti ed abbondanti in materia di protezione dei diritti dei passeggeri) «*si applicano inoltre le norme degli articoli 414 e 417*», soltanto perché al punto 48 della Relazione i "riformatori" ipotizzano "problemi di costituzionalità in caso di disuguaglianza rispetto al trasporto marittimo (art. 941, comma 2)".

Con la consolazione però «*che la disciplina della presente Sezione si applica anche ai trasporti eseguiti da vettore non munito di licenza di esercizio*», cioè agli Aero Clubs (se abbiamo capito bene)!

Assurdo, ma vero!

Art. 942 - Obbligo di assicurazione (già "Responsabilità di vettore nel trasporto di persone"). Articolo importantissimo che, abrogando il dovere di assicurazione da parte del singolo passeggero, istituisce l'obbligo a carico degli Esercenti di Compagnie aeree e di quant'altri intraprendano trasporto di passeggeri a pagamento.

Dopo che al comma 1 è stato stabilito che «*il "vettore aereo" deve assicurare la propria responsabilità verso i passeggeri secondo la "normativa comunitaria"*», al comma 2 è statuito che «*il passeggero "danneggiato" ha azione diretta contro l'assicuratore per il risarcimento del danno subito*».

L'arzigogolo viene spiegato dal punto 49 della Relazione come segue:

«*Poiché la normativa comunitaria non detta una disciplina particolareggiata per tale assicurazione e pertanto ad essa si applica la disciplina generale del codice civile sull'assicurazione di responsabilità, si è ritenuto opportuno attribuire al passeggero danneggiato un'azione diretta* [magari a proprie spese in caso di contestazione - ndr] *contro l'assicuratore*».

Soluzione spiccia per non dover modificare il Codice Civile in materia.

Ma non basta. La Relazione continua come segue:

«*Il comma 4 **sanziona** le compagnie extracomunitarie, accogliendo **l'invito dell'art. 8, § 6, del Regolamento CE n. 785/2004 del 21 aprile 2004***».

Già, ... ma per poter sanzionare le Compagnie extracomunitarie senza assicurazione bisogna coglierle con le mani nel sacco prima che possano ledere.

Questo comporta che ENAC debba farsi dimostrare la **doppia** copertura assicurativa del vettore extracomunitario (per **prima** quella per danni al suolo contro terzi) **prima di autorizzarlo ad operare anche solo un sorvolo del cielo nazionale, nonché** (se autorizzato ad operare diritti di traffico su aeroporti nazionali) **la seconda** a beneficio dei passeggeri trasportati ed in tal caso **s'impone un'ispezione dell'aeromobile secondo il Programma SAFA** ad ogni scalo su territorio nazionale.

Di conseguenza, se si vuole effettivamente poter sanzionare le Compagnie aeree inadempienti, allora queste disposizioni cautelative devono essere tramutate in precise norme che debbono trovare accoglienza tra **i documenti che devono esser presenti a bordo per essere verificati, contemplati dall'art. 771 del Codice.**

Si nota infine che solo da questo punto 49 dalla Relazione si può apprendere che «*l'abolizione dell'assicurazione dei passeggeri ha comportato l'abolizione degli articoli da 996 a 1000 del codice che la riguardavano*».

Art. 943 - Obblighi d'informazione (già "Limite del risarcimento nel trasporto di persone"). Altro articolo importantissimo che finalmente, a tutela del passeggero, stabilisce che «*qualora il trasporto sia effettuato da un vettore diverso da quello indicato sul biglietto [così come acquistato dal passeggero, aggiungiamo noi], il passeggero dev'essere **adeguatamente informato** della circostanza, **prima della stipulazione del contratto***».

Il successivo comma 3 stabilisce per i vettori extracomunitari inadempienti queste norme la sospensione dei diritti di traffico, però secondo «*limiti e con le modalità stabiliti con **regolamento ENAC***» e non dal Ministero competente, come sarebbe più corretto.

Art. 944 - Cessione del diritto di trasporto (precedentemente "Responsabilità e limiti del risarcimento nel trasporto di bagagli non consegnati"). Non si comprende come, in un contratto concluso, del quale l'unica dimostrazione è appunto il biglietto di trasporto, possa esser omessa l'identità di una delle parti, cioè quella del passeggero.

Art. 945 - Impedimento del passeggero (già titolo precedente come sopra, ma "nel trasporto di bagagli consegnati"). Un articolo che con termini aulici, che potrebbero invece diventare più semplici e comprensibili, cerca di dirimere il problema delle penalità da applicare ai passeggeri conosciuti come "*no show*".

Art. 946 - Mancata partenza del passeggero (già "Perdite e avarie dei bagagli"). Il comma 1 dell'articolo risulta ambiguo e non preciso quando tratta de «*Il passeggero, se non si presenta "all'imbarco" **nel tempo stabilito, paga ...***» in quanto corre una bella differenza tra la "presentazione all'accettazione per l'imbarco" e la "presentazione alla porta d'imbarco del volo". Altro esempio di difetto di conoscenza della materia.

Art. 947 - Impedimenti del vettore (già "Trasporto gratuito"). Il comma 2 attribuisce come al solito ad ENAC di stabilire con proprio regolamento ciò che è già stabilito in modo cogente da **norme comunitarie**, come, ad es., quanto stabilito dall'art. 16 del **Regolamento CE n. 261/2004**.

Art. 948 - Lista d'attesa (già "Derogabilità delle norme sulla responsabilità"). Ottimo articolo riguardante i passeggeri in lista d'attesa, mancante però di ogni accenno di attribuzione della sorveglianza da effettuarsi e sulle sanzioni da applicarsi in caso di violazione o di illecito in materia. Altrimenti non assume valore pratico di giustizia.

Art. 949 - Interruzione del viaggio del passeggero (già "Rinvio"). Manca qualsiasi disposizione che contempli il dovere di riprotezione del passeggero da parte del vettore che sia costretto ad interrompere il viaggio a causa di forza maggiore da parte del vettore.

A questo punto ha inizio l'**art. 18** del Decreto che mentre tralascia qualsiasi informazione al riguardo delle Sezioni II e III del Capo II° del Titolo I°, appena esaminato, e dei successivi *Titolo II°* e *Titolo III°*, invece informa che «*Il Capo I° - Dell'assicurazione obbligatoria dei passeggeri - del **Titolo IV°** del Libro III° della Parte II^ del c.d.n. è **abrogato***».

Questo dovrebbe significare, ma non è esplicitato, che tutti gli artt. da **1001** a **1180 rimangono vigenti senza modifiche**, salvo quelli che di seguito vengono notificati come aggiornati.

Si noti che questo significa passare dal **Libro II°** (art. 1079) al **Libro III°** del Codice - *Disposizioni penali e disciplinari*.

Segue dunque l'**art. 19** del Decreto di modifica, al comma 1 del quale viene annunciato che «*Nel secondo comma dell'**art. 1129** del c.d.n. il numero **751** è sostituito da **756***».

Dal secondo comma dell'articolo si può apprendere che «*nel primo comma dell'art. 1161 del c.d.n. le parole "le disposizioni degli artt. 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***».

Rimangono dunque inalterati tutti gli articoli intermedi, compresi quelli del *Titolo I° - Capo IV°* - dedicati a - *Delitti contro la sicurezza della navigazione* - tra i quali ci sarebbe stata invece quanto meno l'esigenza, ad es., di aggiungere all'**art. 1120 - Ubriachezza** - anche il caso di "*intossicazione da droghe o sostanze stupefacenti*", caso di incompatibilità con le responsabilità dell'attività di volo e stato di menomazione psicofisica, così **come contemplato dall'ICAO nell'Annesso 2 - Rules of the Air - Cap. 2- § 2.5 - "Use of psychoactive substances"**.

Il comma 3 sopprime dall'art. 1163 le parole:- «*e nel secondo e terzo comma dell'art. 723*».

Al quarto comma dello stesso articolo decretizio si dispone di sopprimere all'art. 1165 le parole «*723, primo comma*» ed al quinto l'abrogazione dell'art. 1181, il tutto con la semplice giustificazione di cui al punto 52, finale della Relazione d'accompagnamento, della correzione della parte terza del Codice «*solo allo scopo di*

*adeguarla alle modificazioni apportate alle disposizioni amministrative», ma non a quelle disciplinari e penali necessarie ad adeguare **tutto** il Codice alle esigenze reali e non a quelle di facciata.*

Art. 1183 - Inosservanze relative alla demolizione di nave o di aeromobile (esistente) al quale viene modificato il secondo comma soltanto per adeguare la sanzione amministrativa da euro 51 a euro 516.

Il comma 7 del Decreto che si occupa di modificazioni infime dell'art. 1184 non merita nemmeno attenzione., mentre al comma 8 si dispone l'abrogazione dell'art. 1185, già "Inosservanze relative all'iscrizione dell'aeromobile".

Art. 1188 - Abusivo esercizio di navigazione aerea (già "Abusivo esercizio di trasporto o di lavoro aereo", senz'altro più consono). Per buona norma dei "riformisti" **l'esercizio della "navigazione aerea"** viene realizzato anche dal pilota privato, in volo turistico, **pur privo di "Certificato e di Licenza di esercizio"**, mentre l'esercizio abusivo di "trasporto o di lavoro aereo" è quello che si vuole impedire e, del caso, sanzionare. Dunque, senz'altro da rifare!

Art. 1191 - Abusiva realizzazione o ampliamento di aerodromi (già "Abusiva istituzione e cessazione dell'esercizio di aerodromi privati").

In verità il testo che modifica quello abrogato, oltre che di realizzazione e di ampliamenti di aerodromi, disserta pure di «*altri impianti aeronautici*» e non di "infrastrutture aeroportuali" come il citato art. 702 e di aerodromi privati, come l'altrettanto citato art. 694, per cui un po' di coerenza sarebbe quanto meno auspicabile.

N.B.:- Il comma 11 dell'articolo di riforma annuncia che il secondo comma dell'art. 1200 - Abusivo trasporto o impiego di apparecchi fotografici o radiotrasmittenti - è finalmente abrogato, ma il resto dell'articolo anacronistico e poco aggiornato tecnicamente, purtroppo, sopravvive.

Poi si ribadisce che l'art. 1202 - Inosservanze relative ad approdo fuori di un aeroporto - è abrogato.

Il comma 13 dell'art. decretizio in esame dispone la modifica dell'art 1204 del Codice dal precedente titolo "Sorvolo di aeromobili stranieri e rotta irregolare" nel titolo ridotto di - Sorvolo di aeromobili stranieri -, abrogandone il secondo comma, mentre nel terzo comma modificato non si ammette più il pagamento della sanzione in misura ridotta. In realtà si tratta di aspetti piuttosto utopici, com'erano quelli riguardanti le disposizioni premodifica apportate al testo originario con l'art. 14 del D. Lgs. n. 507 del 30 dicembre 1999.

Il comma 14 ancora dell'art. 19 del Decreto in esame tratta dell'art. 1205 - "Inosservanza di norme sugli atti di stato civile e sulla custodia di beni di persone morte" esistente, per cambiare i numeri degli articoli presenti nel testo originario della parte aerea del Codice sostituendoli con l'art. 835 - Nascite, morti e scomparsa da bordo.

Art. 1229 - Inosservanza di ordini sul collocamento di segnali e abbattimento di ostacoli (già "Omessa segnalazione di ostacoli"). Secondo il novellato articolo l'inosservanza degli «*ordini "previsti"* negli articoli 713 e 715» è punibile con la sanzione amministrativa fino ad euro duecentosei, che molti saranno felici di pagare pur di non sopportare le maggiori spese conseguenti

all'adeguamento di segnali più costosi (art. 713) o ancor peggio alle sanzioni per inosservanza di ordine ENAC in materia di abbattimento di ostacoli "nelle vicinanze" (non specificate) degli aeroporti (art. 715).

Art. 1230 - già "Discesa o lancio col paracadute", giustamente abrogato in considerazione della limitazione contemplata nell'art. 820, non modificato.

Art. 1231 - già "Inosservanza di norme sulla sicurezza della navigazione":- non considerato nel testo di modifica. Trattasi di articolo **inconcepibilmente non aggiornato con adeguata disposizione sanzionatoria nei confronti degli inottemperanti qualsiasi norma di safety o di security dell'Aviazione Civile internazionale e/o nazionale.**

Art. 1234 - Omessa assicurazione obbligatoria (già "Omessa assicurazione per danni a terzi sulla superficie e di passeggeri"), che giustamente distingue fra le due infrazioni. Ma la modifica della sanzione per inottemperanza al disposto dell'art. 798 a carico dell'Esercente appare inadeguata a servire da deterrente, specialmente per Compagnie aeree abituate a barcamenarsi ai limiti della pirateria, anche in considerazione della scarsezza dei controlli sull'osservanza del mantenimento in vigore del contratto assicurativo in materia assicurativa per danni a terzi sulla superficie.

L'**art. 20** del decreto di modifica consta di un comma sommamente semplice e sbrigativo, atto a cancellare errori ed omissioni effettuati nei precedenti articoli di modifica, disponendo:- **«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 da ENAC».**

Conclusione: evito qualsiasi valutazione sugli autori di questo tentativo, pure parziale, di riforma di un Codice che, per quanto vetusto, è ancora e sempre meglio di questo brutale tentativo di riforma, il cui testo risulta caotico, inaccurato, impreciso, raffazzonato ed ambiguamente evasivo nel recepire le norme operative internazionali, che dovrebbero essere la base sulla quale adattare le esigenze giuridiche dell'ordinamento. Questo il mio personale, modesto parere, pronto però a confrontarmi in materia con chiunque sia disponibile ad accettare il criterio prioritario della responsabilità pubblica che deve rimanere prerogativa dello Stato.

fine

Roma, 11 febbraio 2005.