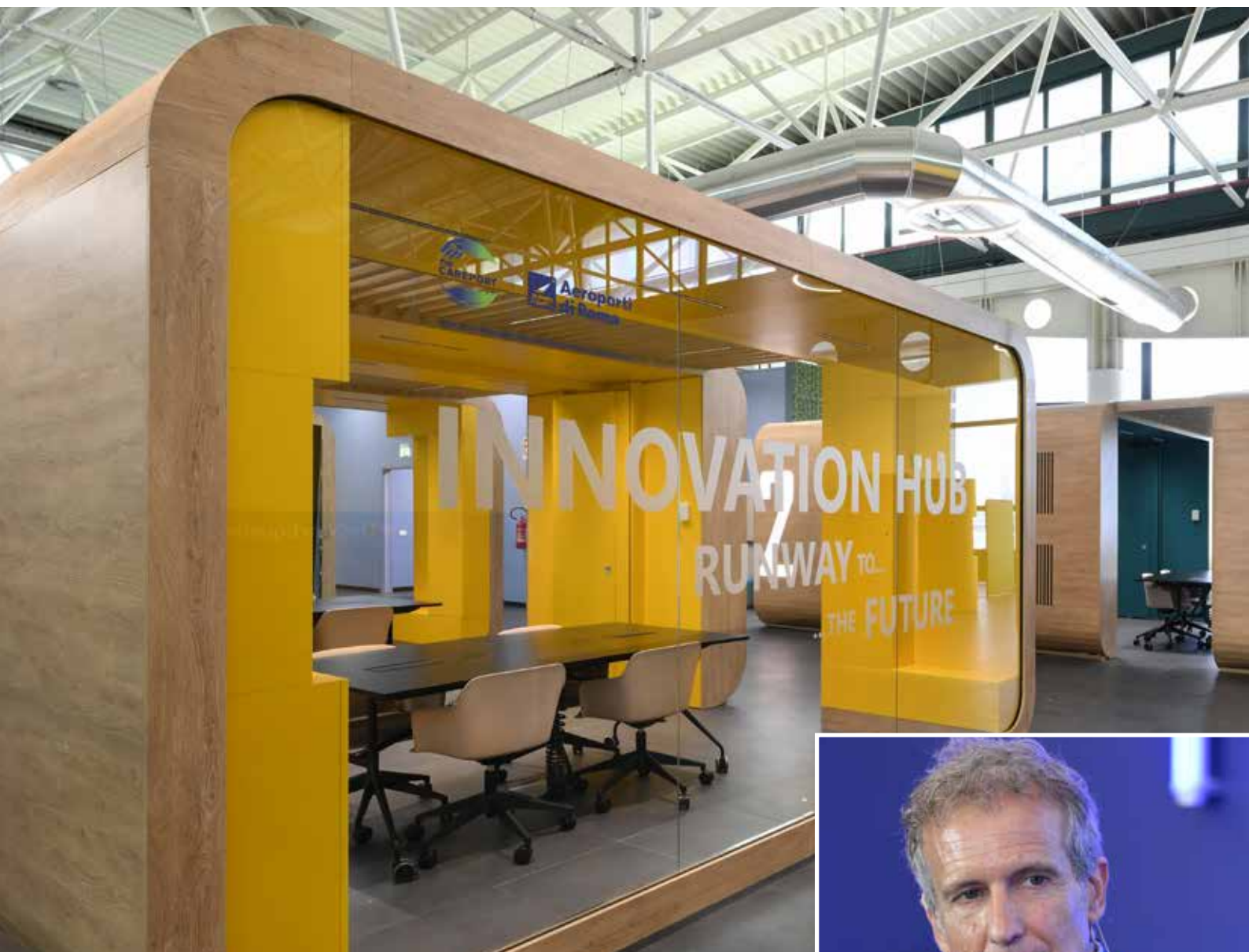


MY AIRPORT

Persone, fatti e storie degli aeroporti di Roma

Leonardo da Vinci, Fiumicino – G. B. Pastine, Ciampino



**ALESSANDRO BENETTON INAUGURA
L'INNOVATION HUB A FIUMICINO**





BUON COMPLEANNO: IL CODICE DELLA NAVIGAZIONE COMPIE 80 ANNI (1942-2022)

DI GIOVANNI SCORPATI

INTERVISTA A BRUNO FRANCHI, PROFESSORE DI DIRITTO AERONAUTICO NELL'UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI MODENA E REGGIO EMILIA (UNIMORE) E PRESIDENTE DELL'AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DEL VOLO (ANSV). ARGOMENTO PREDOMINANTE: IL CODICE CHE DISCIPLINA LA NAVIGAZIONE MARITTIMA ED AEREA. PER LA PRIMA VOLTA SCELTO UNO SCALO AEROPORTUALE, IL LEONARDO DA VINCI, COME SEDE DI UN CONVEGNO ACCADEMICO.

Longevità è la parola chiave nell'80° anniversario della nascita del codice della navigazione. Per celebrare questa importante ricorrenza, le cattedre di diritto aeronautico e di diritto dei trasporti di UNIMORE hanno organizzato un convegno, lo scorso 28 ottobre, dal titolo "Gli ottant'anni del codice della navigazione (1942-2022): attualità della riforma della parte II relativa alla navigazione aerea alla luce della evoluzione della normativa internazionale e UE". In sostanza, un evento che aveva un duplice scopo: da un lato, di verificare la "tenuta" della riforma della parte aeronautica del codice intervenuta nel 2005/2006, dall'altro, di effettuare una ricognizione sulle disposizioni del codice stesso eventualmente non più applicabili alla luce delle novità introdotte soprattutto dalla normativa dell'Unione europea.

L'evento si è caratterizzato per la rilevante novità - c'è sempre una prima vol-

ta - di uscire dalle aule accademiche, come, in passato, l'aula magna di UNIMORE, per approdare, questa volta, in un luogo più coinvolgente: l'aeroporto internazionale "Leonardo da Vinci" di Roma Fiumicino. Una preferenza motivata dalla volontà di avvicinare e rendere partecipi al diritto aeronautico, ancora di più, tutti gli operatori del comparto aereo. Quindi le cattedre di diritto aeronautico e di diritto dei trasporti di UNIMORE hanno scelto il principale scalo italiano per riprendere la tradizione trentennale modenese dei convegni di diritto aeronautico e festeggiare gli ottant'anni del codice della navigazione.

A fare gli onori di casa sono stati il Vice-President Legal and Corporate Affairs di Aeroporti di Roma S.p.A. Primiano De Maria e il Prof. Carmelo Elio Tavilla, Direttore del Dipartimento di giurisprudenza UNIMORE, seguiti dai saluti dei rappresentanti delle istituzioni. Tra questi l'Avv.

Pierluigi Di Palma Presidente dell'ENAC, il Dott. Costantino Fiorillo, Direttore generale per gli aeroporti, il trasporto aereo e i servizi satellitari del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il Gen.S.A. e Aurelio Colagrande, Sottocapo di Stato maggiore dell'Aeronautica Militare.

Nella prima parte del convegno, le istituzioni e gli operatori aeronautici si sono soffermati sulle novità introdotte dalla riforma del 2005/2006, evidenziandone, alla luce delle rispettive esperienze, le ricadute sul sistema aeronautico; nella seconda parte del convegno, invece, sono stati effettuati, da rappresentanti del mondo accademico alcuni approfondimenti scientifici su tematiche di particolare interesse e attualità.

Ai margini del convegno, per approfondire alcuni aspetti, abbiamo rivolto delle domande al professore di diritto aeronautico Bruno Franchi di UNIMORE (che è anche



Congresso Unimore nella Sala Meeting di Aeroporti di Roma.

presidente dell'ANSV), il quale, insieme al suo collega prof. Simone Vernizzi, ha organizzato l'evento scientifico.

Perché questo convegno?

Cogliendo l'occasione rappresentata dall'80° anniversario del codice della navigazione (approvato, nel testo definitivo, con il regio decreto 30 marzo 1942, n. 327), è parso opportuno effettuare una ricognizione sulla parte aeronautica del codice stes-

so, che, come noto, è stata estesamente modificata dalla riforma intervenuta nel 2005/2006. In particolare, l'obiettivo del convegno è stato di verificare, anche con il fondamentale contributo degli stessi operatori del settore aeronautico, se la riforma in questione abbia raggiunto gli obiettivi che si era prefissa. Allo stesso tempo, dal momento che la normativa aeronautica è in costante evoluzione, si è cercato anche di constatare se ci siano

delle norme della parte aeronautica del codice della navigazione non più applicabili a seguito delle novità introdotte dalla normativa dell'Unione europea.

Il codice della navigazione compie 80 anni: alcune riflessioni su questa importante fonte normativa.

Limitatamente alla parte aeronautica (o, più precisamente, alla parte relativa alla navigazione aerea), la riflessione



Prof. di diritto aeronautico e Presidente ANSV Bruno Franchi

Visto che Lei ha fatto parte di una delle commissioni di riforma della parte aeronautica del codice della navigazione, cosa ne pensa delle novità introdotte nel 2005/2006, che hanno estesamente modificato proprio la parte aeronautica?

Era inevitabile, dopo oltre sessant'anni, mettere mano alla parte aeronautica del codice della navigazione, non soltanto per adeguarlo alla evoluzione del mondo aeronautico, ma anche per riportare ad unità il sistema, richiamando nel codice i nuovi soggetti aeronautici istituiti nel frattempo (si pensi, ad esempio, all'ENAC) e tenendo conto delle numerose novità introdotte, a livello normativo, dal legislatore dell'Unione europea. In tale contesto, poi, non si poteva ignorare l'importante ruolo assunto nel frattempo dai gestori aeroportuali, la cui previsione nel codice riformato rappresenta, probabilmente, una delle novità più interessanti.

Nel futuro prossimo, come si pone il codice verso la nuova frontiera dei droni?

In realtà, la normativa relativa agli aeromobili a pilotaggio remoto si sta sviluppando al di fuori del codice della navigazione (si pensi, in particola-

re, alla normativa UE in materia e alle modifiche apportate agli Annessi ICAO). Il codice, tuttavia, prende già in considerazione questa tipologia di mezzi: infatti, l'art. 743, al comma 2, prevede che siano altresì considerati aeromobili i mezzi aerei a pilotaggio remoto, definiti come tali dalle leggi speciali, dai regolamenti dell'ENAC e, per quelli militari, dai decreti del Ministero della Difesa.

Visto che Lei è anche presidente dell'ANSV, una domanda sulle inchieste aeronautiche: la riforma del 2005/2006 ha riguardato questo istituto?

In modo marginale e soltanto limitatamente agli incidenti aeronautici in mare (art. 830). Le norme relative alle inchieste tecniche sugli incidenti e sugli inconvenienti aeronautici erano state infatti già modificate dal decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66, che, tra l'altro, ha proprio istituito l'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo. Proprio nel convegno del 28 ottobre si è proceduto, tuttavia, ad un esame delle norme in questione, verificando se alcune di esse non siano più applicabili alla luce delle significative novità in materia introdotte dal regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del

Consiglio del 20 ottobre 2010, che disciplina, appunto, quelle che oggi si chiamano inchieste di sicurezza.

Finiamo con una curiosità, perché la scelta dell'aeroporto di Fiumicino come location di un evento universitario?

I convegni di diritto aeronautico organizzati dalle cattedre di UNIMORE in questi ultimi trent'anni hanno costantemente rappresentato una

occasione di confronto tra il mondo accademico e gli operatori del settore aeronautico, per favorire il reciproco scambio di esperienze e aiutare gli stessi operatori ad approfondire le loro conoscenze normative su specifici aspetti di interesse e di attualità. Questa volta, abbiamo voluto fare un passo ulteriore, quello, cioè, di uscire dal tradizionale luogo dei nostri convegni (l'aula magna di UNIMORE, a Modena), organizzando l'evento direttamente in un am-

biente attinente alla materia trattata, come è, ad esempio, proprio un aeroporto (peraltro, la centralità geografica e la importanza dell'aeroporto di Fiumicino sono ideali per una iniziativa del genere), avvicinando così, ancora di più, lo studio del diritto aeronautico agli operatori del comparto. Al riguardo, rilevo positivamente che ADR, da subito, ha dimostrato grande interesse e sensibilità per l'iniziativa, facilitandone l'organizzazione.

NODI TRATTATI DALLA RIFORMA DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE PARTE II AERONAUTICA CON IL D.LGS. 96/2005 E IL D.LGS. 151/2006 SONO:

- Gli aeroporti e le gestioni aeroportuali
- Il regime amministrativo dei mezzi
- Le funzioni di polizia
- I servizi aerei ed aeroportuali
- Le responsabilità dei soggetti operanti nel settore
- ENAC: un'unica autorità di vigilanza
- ENAV: fornitura di servizi di navigazione aerea
- GESTORE: definizione delle funzioni principali del gestore aeroportuale e certificazione
- Impatto ambientale e inquinamento acustico
- Diritti del passeggero
- Disciplina amministrativa relativa agli aeromobili e ai titoli professionali aeronautici



MY AIRPORT

Persone, fatti e storie degli aeroporti di Roma

Numero 20

Direttore responsabile

Giovanna De Cesare

Redazione

Francesco Albertario

Giulia Aloisio

Valentina Caiola

Eleonora Caradonna

Fabiana Carboni

Francesco Casaccia

Alessia Ciardullo

Massimiliano Ciprelli

Silvia Eleuteri

Maria Formisano

Giorgia Luzi

Paola Moretti

Giovanni Muratore

Maria Francesca Raiola

Silvia Rosati

Giovanni Scorpati

Maria Rosaria Speranza

Antonella Squillacioti

Barbara Venanzi

La vostra opinione conta: miglioriamo insieme l'aeroporto



Scrivete a redazionemyairport@adr.it

La nostra newsletter si rivolge a tutti gli operatori aeroportuali di Fiumicino e Ciampino. Siamo certi che i suggerimenti, ma anche le critiche costruttive, le osservazioni, gli spunti per cogliere nuove idee, le vostre opinioni possano aiutarci a crescere e a rendere le nostre pagine sempre più interessanti per la comunità. Siamo proprio noi che lavoriamo quotidianamente nei nostri aeroporti a poter costruire una vera community: vi mettiamo a disposizione le nostre pagine e aspettiamo i vostri contributi!

Grazie fin d'ora a tutti

La redazione



PERSONE, AMBIENTE E SVILUPPO PER UNA TERRA CHE CAMBIA

ROME FCO BEST AIRPORT 2022

CERTIFIED AIRPORT EXCELLENCE



TARGET NET ZERO 2030
SUSTAINABILITY INNOVATION QUALITY