

COMMISSIONI RIUNITE

II (Giustizia) e IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

ATTI DEL GOVERNO:

Sulla pubblicità dei lavori	8
Schema di decreto legislativo recante disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni di cui al regolamento (UE) n. 255/2010 recante norme comuni per la gestione dei flussi del traffico aereo. Atto n. 431 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i>)	8
Schema di decreto legislativo recante disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni di cui al regolamento (CE) n. 216/2008 recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE. Atto n. 432 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i>)	11

ATTI DEL GOVERNO

Giovedì 28 settembre 2017. — Presidenza del presidente della IX Commissione, Michele Pompeo META. — Intervengono il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro e il sottosegretario di Stato per la giustizia Gennaro Migliore.

La seduta comincia alle 13.10.

Sulla pubblicità dei lavori.

Michele Pompeo META, *presidente*, comunica che è stata avanzata la richiesta che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante l'impianto audiovisivo a circuito chiuso.

Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

Schema di decreto legislativo recante disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni di cui al regolamento (UE) n. 255/2010 recante norme comuni per la gestione dei flussi del traffico aereo. Atto n. 431.

(Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio).

Le Commissioni iniziano l'esame dello schema di decreto legislativo in oggetto.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che tale atto è stato assegnato alle Commissioni II Giustizia e IX Trasporti lo scorso 2 agosto 2017 e che pertanto il termine per l'espressione del parere è scaduto l'11 settembre 2017.

D'intesa con la presidente della II Commissione, Donatella Ferranti, rivolge quindi preliminarmente al rappresentante del Governo l'invito ad attendere ulteriormente l'espressione del parere parlamentare prima di procedere all'adozione del decreto.

Avverte inoltre che la V Commissione Bilancio ha espresso una valutazione favorevole ed è pervenuto altresì il parere favorevole della XIV Commissione Politiche dell'Unione Europea.

Giorgio BRANDOLIN (PD), *relatore per la IX Commissione*, anche per conto del collega Vazio, relatore per la II Commissione, impossibilitato ad intervenire alla seduta odierna, rammenta che la delega esercitata in questa occasione discende dalla previsione recata dalla legge di delegazione europea n. 114 del 2015 che, secondo lo schema consueto, all'articolo 3 affida all'Esecutivo la potestà legislativa delegata per introdurre sanzioni penali o amministrative che assistano obblighi contenuti in regolamenti dell'Unione europea.

Il citato regolamento n. 255 fissa i requisiti relativi alla gestione dei flussi di traffico aereo (ATFM) per ottimizzare la capacità disponibile della rete europea di gestione del traffico aereo (EATMN) e migliorare le relative procedure di gestione.

Gli interventi mirano a garantire e mantenere una gestione dei volumi di traffico aereo sempre adeguata, limitando i ritardi, migliorando la puntualità e l'efficienza dei vettori aerei, mantenendo la gestione degli aeroporti e dei settori di spazio aereo sempre entro i limiti della capacità dichiarata.

In relazione a tali obiettivi, il regolamento (UE) n. 255/2010 impone agli Stati membri dell'Unione europea di garantire che la funzione di ATFM sia attiva e disponibile per tutti i soggetti che partecipano alle sue procedure nell'arco delle 24 ore, stabilendo determinati obblighi a carico di tutte le parti interessate. Per rafforzare questi obblighi e scoraggiare le possibili violazioni, l'articolo 15 del regolamento attribuisce quindi agli Stati membri il compito di introdurre nel loro ordinamento un'apposita disciplina sanzionatoria.

Sottolinea che i ritardi da parte dell'Italia nel dare corso alla suddetta disciplina europea sono stati già censurati

negli anni passati dall'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) con un rilievo, chiuso il 28 giugno 2016 a fronte dell'impegno a concludere rapidamente il necessario iter legislativo, pena la possibile apertura di una procedura di infrazione da parte della Commissione europea.

Il provvedimento in commento si compone di 10 articoli ed introduce nuove fattispecie di illecito amministrativo in materia di gestione del traffico aereo dettando, in particolare, una specifica disciplina sanzionatoria di natura amministrativa-pecuniaria, espressamente richiamando la normativa generale di cui alla legge 24 novembre 1981, n. 689 (Legge sulla depenalizzazione).

L'articolo 1 definisce l'oggetto del provvedimento e il suo ambito applicativo, che esclude – salvo specifici casi – gli aeromobili militari impegnati in operazioni e addestramento militari.

L'articolo 2 richiama le definizioni dettate dall'articolo 2 del regolamento europeo nonché l'articolo 1, per quanto riguarda la « Unità ATS », ovvero l'unità dei servizi di traffico aereo.

L'articolo 3 individua nell'ENAC l'autorità nazionale competente sia all'accertamento delle violazioni che all'irrogazione delle relative sanzioni. La disposizione prevede l'applicazione, ove compatibili, delle disposizioni sulle sanzioni amministrative di cui alla legge quadro n. 689 del 1981.

Gli articoli da 4 a 7 individuando le specifiche sanzioni amministrative pecuniarie per le violazioni del regolamento. Come precisato dall'analisi tecnico normativa (ATN) allegata al provvedimento, tale tipologia di sanzioni sono previste « nell'ottica di una generale depenalizzazione delle sanzioni nel settore della sicurezza aeronautica ».

Le sanzioni, graduate in modo da essere effettive, proporzionate e dissuasive, variano tra un minimo di 2.000 euro e un massimo di 100.000 euro in funzione della gravità e dell'ambito dell'infrazione, fatta salva l'applicazione delle norme penali.

In particolare l'articolo 4 detta la disciplina sanzionatoria per violazioni degli obblighi dei responsabili degli uffici di pista dei servizi di traffico aereo (cd. unità ATS). Si tratta dell'unità istituita allo scopo di ricevere rapporti relativi ai servizi di traffico aereo e ai piani di volo presentati prima del primo rilascio di un'autorizzazione del controllo del traffico aereo.

Tra le condotte sanzionate figura il mancato coordinamento nell'adozione di una misura di gestione del traffico aereo con l'unità centrale di gestione, con l'organismo di gestione dell'aeroporto interessato, nonché la mancata comunicazione all'unità centrale di gestione del traffico aereo (ATFM) delle informazioni obbligatorie in merito alla gestione del traffico aereo.

L'articolo 5 prevede le sanzioni per violazioni degli obblighi degli operatori del trasporto aereo (ai sensi dell'articolo 2 del Reg. 255/2010, sono la persona, l'organizzazione o l'impresa che effettua o che offre di effettuare operazioni di trasporto aereo).

Tra le violazioni segnala quelle relative alla correttezza del piano di volo nonché al mancato aggiornamento o cancellazione dello stesso nei casi in cui queste operazioni siano obbligatorie; all'obbligo di inserimento nelle operazioni di volo pianificate e di comunicazione al pilota delle misure di gestione del flusso di traffico aereo.

L'articolo 6 riguarda le sanzioni per le violazioni degli obblighi degli organismi di gestione aeroportuale, con riferimento agli obblighi informativi e di coordinamenti cui tali soggetti sono tenuti.

L'articolo 7 sanziona le violazioni dell'obbligo del coordinatore di bande orarie di organizzare l'accesso ai piani di volo autorizzati trasmessi dall'autorità centrale di gestione del traffico aereo.

L'articolo 8 disciplina gli effetti della reiterazione delle violazioni degli obblighi dei responsabili degli uffici di pista (articolo 4), degli operatori (articolo 5), degli

organismi di gestione aeroportuale (articolo 6) e del coordinatore di bande orarie (articolo 7).

In particolare, in virtù del riferimento all'applicazione dell'articolo 8-bis della legge 689 del 1981, si ha reiterazione quando, nei 5 anni successivi alla commissione della violazione, accertata con provvedimento esecutivo, lo stesso soggetto commette un'altra violazione della stessa indole; analogamente, si ha reiterazione anche quando più violazioni della stessa indole commesse nel quinquennio sono accertate con unico provvedimento esecutivo. La citata reiterazione comporta l'aumento fino al triplo dell'importo minimo previsto.

L'articolo 9 reca disposizioni finanziarie che prevedono che dall'attuazione del decreto non derivano oneri per la finanza pubblica; in particolare, è precisato che l'ENAC provvede ai suoi compiti con le risorse disponibili a legislazione vigente.

La norma prevede anche che i proventi derivanti dalle sanzioni amministrative pecuniarie irrogate, dopo il versamento all'erario, sono riassegnati ad un capitolo del bilancio del Ministero delle infrastrutture per poi essere trasferiti all'ENAC con finalità di miglioramento delle attività di sorveglianza e sicurezza dei voli.

Gli importi delle citate sanzioni sono aggiornati ogni due anni con decreto del Ministro della Giustizia.

L'articolo 10 infine impone all'ENAC l'obbligo di relazione annuale (entro il 30 settembre) al Ministero delle infrastrutture e trasporti sull'applicazione del decreto legislativo e sull'entità delle sanzioni amministrative pecuniarie irrogate.

Conclusivamente, evidenzia che lo schema di decreto appare conseguire l'obiettivo indicato dall'articolo 15 del Regolamento, sia sul versante delle fattispecie sanzionate, sia per l'entità delle sanzioni a carico dei soggetti coinvolti nella gestione del traffico aereo in caso di violazione dei relativi obblighi e di reiterazione delle condotte.

Schema di decreto legislativo recante disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni di cui al regolamento (CE) n. 216/2008 recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE.

Atto n. 432.

(Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio).

Le Commissioni iniziano l'esame dello schema di decreto legislativo in oggetto.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che anche tale atto, come quello precedentemente esaminato, è stato assegnato alle Commissioni II Giustizia e IX Trasporti lo scorso 2 agosto 2017 e che pertanto anche in tal caso il termine per l'espressione del parere è scaduto l'11 settembre 2017.

D'intesa con la presidente della II Commissione, Donatella Ferranti, rivolge quindi preliminarmente, anche con riguardo a tale procedura, al rappresentante del Governo l'invito ad attendere ulteriormente l'espressione del parere parlamentare prima di procedere all'adozione del decreto.

Avverte inoltre che la V Commissione Bilancio ha espresso una valutazione favorevole ed è pervenuto altresì il parere favorevole della XIV Commissione Politiche dell'Unione Europea.

Giorgio BRANDOLIN (PD), *relatore per la IX Commissione*, anche per conto del relatore per la II Commissione, Franco Vazio, impossibilitato ad intervenire alla seduta odierna, rammenta che il Regolamento (CE) n. 216 del 2008, con la finalità di garantire un più elevato livello di sicurezza e protezione dei cittadini europei nel settore dell'aviazione civile, è intervenuto sulla regolazione per la sicurezza aerea ed ha ampliato la competenza dell'Unione nel settore, introducendo nuove regole nel campo delle operazioni di volo, delle licenze e della

formazione degli equipaggi e instaurando un sistema di sanzioni per i trasgressori delle norme di sicurezza. Il Regolamento ha anche conferito all'EASA (Agenzia europea per la sicurezza aerea) i rilevanti compiti che questa agenzia ha oggi per la sicurezza e la protezione ambientale nel settore dell'aviazione civile, dandole il compito di formulare le specifiche per la certificazione di prodotti, componenti e dispositivi aeronautici, valide in tutti i Paesi aderenti all'EASA.

Nel passare all'esame del contenuto dello schema di decreto legislativo in titolo, fa presente che lo stesso costituisce attuazione dell'articolo 68 del Regolamento (CE) n. 216/2008 (d'ora in poi: «il regolamento»), che detta disposizioni comuni nel settore dell'aviazione civile, istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea e abroga le precedenti direttive 91/670/CEE e 2004/36/CE e il Regolamento (CE) 1592/2002. Tale articolo 68 del regolamento stabilisce che gli Stati membri dell'Unione devono introdurre nei rispettivi ordinamenti nazionali una disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni dello stesso regolamento e delle sue norme attuative. Nella relazione tecnica allo schema di decreto, il Governo fa presente che, in virtù dell'insufficienza della disciplina attualmente in vigore (per la sua portata generale e le commistioni tra personale navigante e di volo), le indicate violazioni non hanno portato risorse alle casse dello Stato. Il provvedimento in esame consentirebbe, quindi, sia di allineare la normativa nazionale a quella europea, sia di rendere effettiva la disciplina sanzionatoria nei confronti degli operatori del settore aeronautico.

Evidenzia che lo schema di decreto si compone di 17 articoli che dettano, in particolare, una specifica disciplina sanzionatoria di natura amministrativa-pecuniaria per le violazioni individuate nel regolamento (artt. da 5 a 8-*quater*, nei relativi allegati definiti come «requisiti essenziali» e nelle norme di attuazione),

ferma restando, conformemente a quanto previsto dalla delega, l'applicazione delle norme penali.

In particolare, segnala che l'articolo 1 individua precisamente l'oggetto e l'ambito di applicazione del decreto, mentre all'articolo 3 sono indicate le relative esclusioni, come previsto dall'articolo 1 del regolamento. Il decreto si applica alle seguenti attività: progettazione, produzione, manutenzione e operazioni di prodotti aeronautici e loro parti e pertinenze; operazioni di volo degli aeromobili; progettazione, manutenzione e gestione degli aeroporti aperti al pubblico con pista asfaltata di almeno 800 metri o che servono per il traffico di elicotteri; progettazione, produzione e manutenzione degli equipaggiamenti aeroportuali; progettazione, produzione, manutenzione e gestione di sistemi e componenti per la gestione del traffico aereo e per i servizi di navigazione aerea; addestramento del personale e fornitura dei servizi di navigazione aerea. Viene precisato, che per « requisiti essenziali » ai fini del decreto, si intendono le condizioni specificate negli allegati al regolamento. Le sanzioni sono applicabili a coloro che sono soggetti alla sorveglianza dell'Autorità nazionale competente (l'ENAC) e dai soggetti che svolgono le sopraindicate attività nel territorio italiano.

Rammenta che l'articolo 2 dello schema adotta tutte le definizioni dell'articolo 3 del regolamento, cui aggiunge due ulteriori definizioni: quella di « organizzazione » (persona giuridica o ente privo di personalità giuridica) e quella di « esercente » (chi assume l'esercizio di un aeromobile). Tra le definizioni dell'articolo 3 del regolamento, vi sono anche quelle di « operatore » (la persona fisica o giuridica che gestisca uno o più aeromobili o aeroporti), e quella di « servizio di gestione del piazzale » (servizio fornito per gestire le attività e il movimento di aeromobili e veicoli su un piazzale). L'articolo 4 individua nell'ENAC, l'Autorità nazionale competente all'accertamento delle violazioni del regolamento e all'irrogazione delle sanzioni previste, stabi-

landone i conseguenti compiti di sorveglianza, di indagine e ispettivi. Ricorda che l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), istituito con decreto legislativo 25 luglio 1997, n. 250, è un ente pubblico non economico dotato di autonomia regolamentare, organizzativa, amministrativa, patrimoniale, contabile e finanziaria, ed è posto sotto la vigilanza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. È l'ente competente per la regolazione tecnica, la certificazione, la vigilanza ed il controllo dell'aviazione civile in base articolo 687 cod. nav. Il comma 2 richiama l'applicazione, ove compatibile, della disciplina della legge n. 689/1981, legge quadro sulle sanzioni amministrative (il richiamo sembra essere alla procedura di applicazione delle sanzioni). In caso di violazioni di lieve entità (considerate tali in relazione al pericolo per la sicurezza del volo) è prevista (comma 3) la diffida al trasgressore perché regolarizzi le violazioni e la successiva eventuale irrogazione delle sanzioni amministrative. Resta ferma la facoltà dell'ENAC di limitare, sospendere o revocare le certificazioni rilasciate. L'ENAC assicura comunque la sorveglianza continua dei certificati rilasciati e adotta i provvedimenti necessari a impedire il perdurare di una violazione.

Fa presente che gli articoli da 5 a 14 del provvedimento dettano la disciplina sanzionatoria per un'ampia fattispecie di violazioni del regolamento, per le quali (come precisato sia nella relazione illustrativa che nell'ATN, l'analisi tecnico normativa al decreto), « nell'ottica di una generale depenalizzazione delle sanzioni nel settore della sicurezza aeronautica » – si prevede l'irrogazione di sole sanzioni amministrative pecuniarie, comminate in base alla gravità e agli effetti sulla sicurezza dei voli ». Dette sanzioni, graduate in modo da essere effettive, proporzionate e dissuasive, variano tra un minimo di 800 euro e un massimo di 100.000 euro, in funzione della gravità e dell'ambito dell'infrazione e sono articolate per settori omogenei di applicazione. Come evidenziato anche dalla Relazione

illustrativa dello schema di decreto, « non sono state previste, pur in presenza di fattispecie sanzionatorie potenzialmente incompatibili, espresse abrogazioni di norme del Codice della navigazione ». Il Codice della navigazione, nella Parte III, sanziona infatti a titolo di illecito penale condotte parzialmente coincidenti con quelle sanzionate dallo schema a titolo di illecito amministrativo e riferite in alcuni casi, non solo alla navigazione aerea ma anche alla navigazione marittima. Stante la estrema complessità dell'individuazione dei casi di sovrapposibilità tra le diverse norme, e la volontà di evitare di lasciare sprovviste di sanzione condotte non coperte dalle nuove sanzioni amministrative, il Governo ha ritenuto di rimettere all'interprete « la valutazione, in termini di abrogazione implicita, della incompatibilità della vecchia disciplina con la nuova », con conseguente applicazione della sanzione amministrativa in luogo della sanzione penale.

Più in dettaglio, evidenzia che l'articolo 5 dello schema individua le sanzioni per la violazione degli obblighi di organizzazioni e persone fisiche in materia di aeronavigabilità e protezione ambientale previsti, rispettivamente dagli articoli 5 e 6 del regolamento. L'articolo 5 del decreto sancisce l'obbligo del rispetto delle regole in materia di aeronavigabilità e protezione ambientale da parte dai soggetti che esercitano attività di progettazione, costruzione, manutenzione o l'utilizzo degli aeromobili ovvero di addestramento del personale aeronautico (comma 1). In particolare, è stabilita: una sanzione da 5.000 a 50.000 euro per l'esercizio delle attività indicate da parte della persona fisica senza le prescritte approvazioni e certificazioni ovvero se queste siano scadute, sospese o revocate (comma 2); la stessa violazione, se compiuta da una organizzazione, comporta la sanzione da 10.000 a 100.000 euro (comma 4); una sanzione da 1.000 a 10.000 euro per l'esercizio delle attività indicate da parte della persona fisica in violazione della disciplina in materia di aeronavigabilità e protezione ambientale concernenti, alter-

nativamente, specifici requisiti essenziali (comma 3); analogamente, la stessa violazione ad opera di una organizzazione, comporta la sanzione da 5.000 a 50.000 (comma 5). L'articolo 6 dello schema riguarda le sanzioni per violazioni degli obblighi dei piloti degli assistenti di volo e degli allievi previsti dagli articoli 7 e 8 del Regolamento. In particolare, è stabilita: una sanzione da 1.000 a 10.000 euro per chiunque, salvo che nel corso dell'addestramento, effettui attività di volo senza licenza, abilitazione o certificazione o senza rapporto medico di psico-idoneità al volo, o con i citati titoli sospesi, scaduti o revocati (comma 1); la stessa sanzione è irrogata al pilota che voli con aeromobile registrato in uno Stato membro o in un Paese terzo o con i dispositivi di simulazione per l'addestramento in violazione degli obblighi di cui all'articolo 7 del regolamento, concernenti, anche alternativamente, i pertinenti « requisiti essenziali » per le licenze di pilotaggio indicati dall'allegato III allo stesso regolamento (comma 2); una sanzione da 800 a 8.000 euro per l'assistente di volo e l'allievo pilota che non risultino in possesso, alternativamente, di alcuni dei requisiti previsti dall'articolo 8 del regolamento per le operazioni di volo (comma 3); una sanzione da 1.000 a 10.000 euro sia per i piloti che per gli allievi e gli assistenti di volo che non informano un esaminatore o un centro aeromedico di una variazione del proprio stato di salute o di essere sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o di farmaci che possono incidere sull'idoneità a svolgere in sicurezza i propri compiti (comma 4).

Rammenta che l'articolo 7 detta le sanzioni per le violazioni degli obblighi del centro di addestramento al volo per piloti, assistenti di volo e allievi, derivanti anch'esse dall'articolo 7 del regolamento. In particolare (comma 1), in capo al responsabile del centro di addestramento è stabilita una sanzione da 5.000 a 50.000 euro in caso operi senza il certificato ENAC e relative specifiche o con lo stesso certificato scaduto, sospeso o revocato (l'articolo 7 del regolamento

prevede che il centro di addestramento ottenga il certificato se dimostri il possesso dei requisiti indicati dall'allegato III); la stessa sanzione è irrogata se il responsabile del centro di addestramento operi non rispettando le previsioni sui requisiti essenziali per le licenze di pilotaggio stabilite dal citato articolo 7 (comma 2).

Rileva che l'articolo 8 sanziona le violazioni dell'esaminatore aeromedico e delle organizzazioni che svolgono funzioni di centro aeromedico, ancora in violazione dell'articolo 7 del regolamento. Tale ultima disposizione prevede il rilascio del titoli abilitativo (certificato di approvazione) ai soggetti in possesso dei requisiti essenziali pertinenti di cui all'allegato III del regolamento. Sono irrogate le seguenti sanzioni: una sanzione da 5.000 a 50.000 euro per esercizio della funzione di esaminatore aeromedico senza l'apposita qualificazione o abilitazione o per mancanza della certificazione professionale o con gli indicati titoli scaduti, sospesi o revocati (comma 1); una sanzione da 1.000 a 10.000 euro per le violazioni dell'esaminatore aeromedico inerenti l'idoneità medica riguardanti, alternativamente, specifiche prescrizioni stabilite dall'articolo 7 del regolamento (comma 2); una sanzione da 10.000 a 100.000 euro per le violazioni dell'organizzazione che svolge funzioni di centro aeromedico senza il prescritto certificato o ove questo sia scaduto, sospeso o revocato (comma 3); una sanzione da 5.000 a 50.000 euro per le violazioni del centro aeromedico (quindi, sia nel caso le relative funzioni siano esercitate da persona fisica che da organizzazione) relative, alternativamente, a specifiche prescrizioni stabilite dall'articolo 7 del regolamento (comma 4).

Rammenta che l'articolo 9 riguarda le violazioni relative alle operazioni di volo commesse dall'esercente (chi assume l'esercizio di un aeromobile) persona fisica o organizzazione, nonché dal pilota responsabile del volo (articolo 8 del regolamento). In particolare si prevedono a carico dell'esercente persona fisica o del

pilota: una sanzione da 1.000 a 10.000 euro (comma 1) per le violazioni concernenti, alternativamente, specifici requisiti essenziali per l'esercizio degli aeromobili (in particolare, ai sensi dell'articolo 8 del regolamento, devono essere soddisfatti i requisiti essenziali di cui all'allegato IV e, se applicabile, dell'allegato V al regolamento); la stessa sanzione è irrogata per la violazione delle norme di attuazione in materia di requisiti tecnici e procedure amministrative da seguire per le operazioni di volo (comma 2); una sanzione da 5.000 a 50.000 euro per la violazione delle disposizioni inerenti i requisiti supplementari per le operazioni di volo di aeromobili a scopo commerciale o di aeromobili a motore complessi. Una sanzione da 1.000 a 10.000 euro è, poi, irrogata alla persona fisica che, a qualsiasi titolo, partecipi alle operazioni di volo in violazione delle misure di sicurezza per il trasporto aereo di merci pericolose, di cui all'annesso 18 della Convenzione di Chicago (comma 4). La violazione di una delle disposizioni dell'articolo 9 in esame comporta all'organizzazione che svolge attività aeronautiche una sanzione da 10.000 a 100.000 euro.

Evidenzia che l'articolo 10 del decreto detta le sanzioni relative a violazioni degli obblighi del gestore aeroportuale e del fornitore dei servizi di gestione di piazzale previsti dall'articolo 8-bis del regolamento. Tale ultima disposizione disciplina i requisiti essenziali degli aeroporti, degli equipaggiamenti aeroportuali e delle operazioni aeroportuali all'allegato V-bis (e, ove, applicabile, all'allegato V-ter del regolamento). In particolare si prevedono a carico del gestore aeroportuale: una sanzione da 10.000 a 100.000 euro (comma 1) per le violazioni concernenti la mancanza di certificazione (o ove questa sia scaduta, sospesa o revocata); la stessa sanzione è irrogata al gestore per la violazione delle norme relative al certificato di aeroporto, delle procedure e delle specifiche contenute nel manuale di aeroporto ovvero che violino le regole concernenti, alternativamente, specifici

requisiti essenziali degli aeroporti, di cui all'articolo 8-*bis* del regolamento (comma 2). Una sanzione da 5.000 a 50.000 euro è, invece, irrogata al fornitore dei servizi di gestione di piazzale per la violazione di una delle disposizioni di cui ai commi precedenti (comma 3).

Fa presente che l'articolo 11 riguarda le violazioni degli obblighi del fornitore di servizi di gestione del traffico aereo e di navigazione aerea (ATM/ANS, Air traffic management/Air navigation system), ovvero l'organizzazione che mette a disposizione le risorse umane, strutturali, organizzative e procedurali volte garantire la necessaria assistenza ai fini della regolarità e della sicurezza dei voli. Detti obblighi sono previsti dall'articolo 8-*ter* del regolamento, che rinvia a sua volta ai requisiti essenziali in materia di cui all'allegato V-*ter* e V-*bis*. In particolare, viene irrogata al fornitore: una sanzione da 10.000 a 100.000 euro nel caso operi senza l'apposito certificato o con lo stesso certificato scaduto, sospeso o revocato (comma 1); una sanzione da 5.000 a 50.000 euro in caso di esercizio in violazione delle disposizioni generali relative, alternativamente, ad alcuno dei requisiti essenziali in materia di servizi di navigazione aerea, di sistemi e componenti della rete europea di gestione del traffico aereo, di qualificazione dei controllori di volo e degli allievi controllori (comma 2). Una sanzione da 1.000 a 10.000 euro è, invece, irrogata al personale del fornitore dei servizi di controllo del traffico aereo (comma 3): che operi senza licenza o qualificazione o idoneità medica (o con detti titoli scaduti, sospesi o revocati); che violi le istruzioni fornite dal fornitore dei servizi. L'articolo 12 del decreto concerne le violazioni delle regole dell'aria, anch'esse derivanti dall'articolo 8-*ter* del regolamento. Si tratta del complesso di regole inerenti le condotte del personale impegnato in volo, del personale impegnato nella fornitura dei servizi di controllo del traffico e nei servizi meteo nonché del personale di terra impegnato in operazioni sugli aerei. Per la violazione, alternativamente di una delle regole del-

l'aria di cui all'articolo 8-*ter* è stabilita, a carico del citato personale, una sanzione da 1.000 a 10.000 euro (comma 1). Per la violazione delle disposizioni del comma 1 è irrogata all'operatore aeronautico, al fornitore dei servizi di controllo del traffico aereo e al gestore aeroportuale impegnato in operazioni di aeromobili (a terra) una sanzione da 10.000 a 100.000 euro. L'articolo 13 detta le sanzioni per le violazioni degli obblighi del controllore e dello studente controllore del traffico aereo, di cui all'articolo 8-*quater* del regolamento (che, a sua volta, rinvia all'allegato V *ter* per i pertinenti requisiti essenziali dei controllori). In particolare, al controllore è irrogata una sanzione da 1.000 a 10.000 euro (comma 1) nel caso eserciti senza licenza, abilitazione o specializzazione o senza documentazione di idoneità psicofisica (o con uno dei titoli indicati scaduto, sospeso o revocato); identica sanzione è prevista sia per l'esercizio della funzione di controllore del traffico aereo in difformità delle abilitazioni riportate nella licenza (comma 2) sia per l'omissione al centro medico di informazioni sulla variazione del proprio stato di salute e sull'assunzione di farmaci o sostanze psicoattive che mettano a rischio lo svolgimento adeguato dei propri compiti (comma 3). Una sanzione minore (da 800 a 8.000 euro) è irrogata allo studente controllore del traffico aereo per una delle violazioni indicate ai precedenti commi (comma 4).

Segnala che l'articolo 14 riguarda le violazioni degli obblighi delle organizzazioni di addestramento dei controllori del traffico aereo, anch'esse derivanti dall'articolo 8-*quater* del regolamento. Alle organizzazioni è irrogata: una sanzione da 5.000 a 50.000 euro nel caso operino senza l'apposito certificato o con lo stesso certificato scaduto, sospeso o revocato (comma 1); una sanzione da 2.500 a 25.000 euro in caso di esercizio dell'addestramento in violazione delle disposizioni generali relative, alternativamente, ad alcuno dei requisiti essenziali in materia dettati dal citato articolo 8-*quater* (comma 2).

Fa presente che l'articolo 15 contiene la clausola di invarianza finanziaria nonché la precisazione che i compiti derivanti dal decreto in esame sono svolti dall'ENAC con le risorse disponibili a legislazione vigente. È, inoltre, individuata nel miglioramento della sicurezza aerea la finalizzazione delle risorse derivanti dall'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie previste. L'articolo 16 prevede l'aggiornamento biennale delle sanzioni amministrative pecuniarie con decreto del Ministro della giustizia.

Rammenta, in fine, che l'articolo 17 impone all'ENAC obblighi di relazione annuale al Ministero delle infrastrutture sull'applicazione del decreto in esame e sulle sanzioni irrogate.

Michele Pompeo META, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 13.25.