

Dalla edizione dell'8 aprile 2002 di **AIR PRESS** (n.13-14) riprendiamo un interessante articolo del Prof. Guido Rinaldi Baccelli sulla situazione delle norme dell'aviazione civile che attualmente sono oggetto di grande dibattito in seguito a diverse proposte di adeguamento organizzativo del comparto aviazione civile nazionale.

Ad esso seguirà una lettera del Com.te Renzo Dentesano, inviata ad **AIR PRESS** a commento dell'articolo.

Cogliamo l'occasione per adeguare compiutamente il Codice della navigazione

GUIDO RINALDI BACCELLI

Ordinario di diritto della navigazione - Università di Napoli "Federico II"

Il processo attualmente in corso costituisce l'evoluzione delle radicali riforme realizzate con la legge 30 gennaio 1963 n. 141 che trasferiva la Direzione Generale dell'Aviazione Civile dal ministero della Difesa a quello dei Trasporti, con la legge 1981 istitutiva dell'Azienda Autonoma di Assistenza al Volo, destinata a fornire l'assistenza al volo al traffico aereo civile, distinguendolo da quello militare che continuava a rientrare nella competenza dell'Itav, con il decreto legislativo del 25 luglio 1997 che unificava nell'Ente nazionale per l'aviazione civile, razionalizzandole, le competenze della DGAC, del RAI e dell'Enga, con il decreto legislativo 25/2/1999 n. 66 istitutivo dell'Agenzia Sicurezza Volo e con la legge 17/5/1999 n. 144 che ha comportato la trasformazione dell'Enav da ente pubblico economico a società per azioni entro il 31 dicembre del 2000.

Tale processo si accompagna a profonde trasformazioni intervenute nel settore economico, tecnico e politico conseguenti alla Deregulation degli Usa ed alla liberalizzazione del trasporto aereo in Europa, accentuando nella conclusione degli accordi bilaterali la formula dell'open sky rispetto a quella tradizionale degli accordi delle Bermude; esse si propagano anche nel settore aeroportuale non soltanto con il libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della comunità (D.L. 13 gennaio 1999 n. 18), ma con l'affermarsi della figura del gestore anche quale responsabile dell'espansione dell'infrastruttura primaria (art. 10 della legge 24/12/1993 n.537 e 3/8/1995 n. 351 recante disposizioni urgenti in materia di gestioni aeroportuali), alla riorganizzazione dell'assistenza al volo mediante la creazione di un solo spazio aereo europeo, l'unificazione dei centri di controllo e delle procedure, la revisione del trattato di Eurocontrol ed il ricorso ai sistemi di navigazione satellitaria anche mediante un sistema europeo Galileo, indipendente dai condizionamenti di carattere militare come il GPS e che stimoli la competitività dei fornitori in atto, costituendo volano per l'industria nazionale. Crescente attenzione in materia di sicurezza è richiesta per quanto concerne l'aviazione generale e le aviosuperfici. Uguali trasformazioni si verificano nel settore privatistico mediante la riforma della responsabilità del vettore aereo contenuta nel sistema di Varsavia attuata dalla Convenzione di Montreal del 28/5/1999 anticipata nel Regolamento Comunitario n. 2027/97 mediante la soppressione del limite di risarcimento nell'ipotesi di sinistro alla persona, l'istituzione di un registro internazionale delle garanzie dei beni mobili di particolare valore mediante la Convenzione ed il Protocollo di CapeTown idoneo a rafforzare la tutela del credito e la conseguente diminuzione dei tassi come incentivo di modernizzazione della flotta aerea, la garanzia di Stato per le assicurazioni contro gli attentati terroristici dopo la distruzione delle torri gemelle. Nel quadro mondiale si accentua, accanto al ruolo dell'Icao, quello delle organizzazioni regionali quali Ecac e JAA (Joint Aviation Authorities), organizzazione europea per la sicurezza istituita dall'Accordo di Cipro,

con la conseguenza di sostituire al rispetto dei requisiti minimi richiesti dagli Annessi Tecnici quello della imposizione di requisiti omogenei.

Al centro dei problemi si pone il nuovo ruolo dell'Europa nel settore generale dei trasporti, alla vigilia di una nuova carta costituzionale dell'Unione Europea e le eventuali conseguenze che ciò comporterà per la competenza della Commissione nei confronti degli Stati membri e degli Stati terzi.

È questo il quadro nel quale occorre verificare, aggiornandolo, un sistema che al vertice dei suoi obiettivi tecnici ed economici pone il diritto fondamentale alla mobilità del cittadino tutelata dall'art. 16 della Costituzione.

La commissione ministeriale egregiamente presieduta dall'on. Vito Riggio, e della quale mi onoro di aver fatto parte, indipendentemente da quelle che saranno le decisioni di carattere politico che certamente non mi arrogo di anticipare, ha costituito l'occasione per un esame approfondito del problema della riforma.

Emerge da tale analisi che, ferma la distinzione tra Stato imprenditore e Stato regolatore, compiendo ogni sforzo per evitare rischi di burocratizzazione, è indispensabile riaffermare il ruolo centrale dell'autorità politica riconducibile al ministro ed al governo della Repubblica.

Ciò significa concentrare nell'autorità politica le prerogative di assicurare la rappresentanza dell'Italia all'estero e nelle sedi comunitarie, di approvazione delle tariffe e degli accordi di programma, dei grandi progetti delle opere pubbliche e della produzione normativa, soprattutto nell'attuale fase di recrudescenza del terrorismo. Ciò non soltanto per il rispetto delle competenze ma per non indebolire l'attività amministrativa a tutela degli interessi nazionali, come del resto avviene da parte degli altri governi all'estero. In proposito occorre ribadire l'esigenza, anche in vista della nuova costituzione dell'Unione Europea, di assicurare l'eguaglianza effettiva e non solo formale con i partner europei, senza dimenticare il trattamento ricevuto nel caso Alitalia, in cui la Commissione ha imposto a carico del nostro governo misure discriminatorie, successivamente annullate dal tribunale di prima istanza della Corte di Giustizia delle Comunità Europee.

L'Enac deve essere rafforzato dal punto di vista qualitativo e quantitativo quale ente strumentale preposto alla istruttoria dei provvedimenti ed alla certificazione, senza appesantirlo dalla imposizione di formalità burocratiche degne di "Policarpo ufficiale di scrittura" del mai troppo ricordato Renato Rascel nell'era dell'informatica.

Alcuni decenni or sono dalle pagine di AIR PRESS, parlando dell'allora Civilavia, parlai di «nozze con i fichi secchi». A parte il vertice dell'Enac, dott. **Alfredo Roma**, presidente dell'Ecac che raggruppa gli Stati europei ed è integrata con Eurocontrol, molto giustamente il direttore generale avv. **Pierluigi di Palma** ha insistito per ottenere una deroga in materia di assunzioni. L'Enac dispone di professionisti di prim'ordine, che non posso ricordare personalmente ma che si riconosceranno leggendo queste note. All'Enac, comunque, devono essere riservati tutti i compiti di carattere istruttorio, di certificazione e di controllo **non essendo concepibile che gli operatori economici controllino direttamente i requisiti richiesti per l'esercizio della loro attività**. Ciò investe, naturalmente, anche la congruità dei costi e l'impiego dei proventi derivanti dalle tariffe, tema sul quale è in corso un ampio dibattito. Ad avviso di chi scrive, il problema non si risolve senza interventi collaterali in materia di lavoro, tenendo presente che l'aspetto fondamentale non è tanto la modifica dell'art. 18 poiché la disciplina vigente consente già ampi margini di flessibilità mediante il contratto a termine, il parttime, i contratti di formazione, etc., quanto l'esigenza di stringere ulteriormente i freni in materia di scioperi quando riguardano pubblici servizi essenziali quali il trasporto, nel rispetto della gerarchia dei valori costituzionalmente protetti, privilegiando i diritti fondamentali della persona rispetto ai rapporti di carattere economico.

Il sistema dell'aviazione civile si completa mediante il complesso quadro dei fornitori di servizi, le cui componenti si integrano inscindibilmente: uomo, macchina, ambiente. Accanto ai costruttori ed agli esercenti il trasporto aereo, di linea e non di linea, si pongono l'assistenza al volo ed i gestori aeroportuali.

Complessi problemi si presentano circa l'applicazione delle regole di concorrenza e circa il ruolo che ciascuno dei comparti deve svolgere per garantire la sicurezza e l'efficienza del sistema. Innanzi tutto occorre ribadire che il mito della concorrenza è strumentale per garantire il rispetto dei diritti fondamentali della persona e non viceversa. Paesi come gli Usa che sono dallo Sherman Act del 1890 al Deregulation Act del 1978 ed all'International Air Services Competition Act del 1981 i più decisi assertori della concorrenza hanno recentemente concesso l'antitrust immunity a forme di alleanze quando queste ultime comportano benefici effettivi per l'utenza.

Del resto non si comprende perché l'Italia non debba proteggere il proprio armamento in maniera analoga agli altri partner europei, anche per quanto concerne la designazione prevista dagli accordi bilaterali per l'esercizio dei servizi aerei internazionali sia nella formula bermudiana che per la formula "open sky".

Problemi altrettanto complessi si presentano per l'esercizio della infrastruttura aeroportuale e di assistenza al volo anche in applicazione dell'art. 28 della Convenzione di Chicago. Premesso che i compiti di certificazione e controllo competono all'Enac, la cui autorità periferica (già direzione di aeroporto) è responsabile della sicurezza e dell'efficienza del servizio pubblico aeroportuale, e che il gestore aeroportuale, anche se concessionario, nell'attuale sistema liberalizzato, oltre a dover provvedere con le proprie risorse all'adeguamento dell'infrastruttura, non può essere gravato di oneri impropri se tenuto a sostituirsi agli altri operatori aeroportuali in caso di loro cessazione, il principale problema investe la determinazione della loro competenza nei confronti dell'assistenza al volo per quanto concerne il movimento degli aeromobili all'interno dell'aeroporto ed in occasione del decollo e dell'atterraggio.

Rispetto al principio dell'assistenza al volo "gate to gate", generalmente applicato e ribadito da Eurocontrol, è stata prospettata l'alternativa di affidare ai gestori aeroportuali l'assistenza al volo non soltanto all'interno dell'aeroporto in tutte le zone di movimento e di manovra ma anche in prossimità dell'aeroporto stesso, distinguendola dall'assistenza in rotta.

Personalmente ritengo che il principio "gate to gate" debba essere mantenuto, salvaguardando tuttavia le esigenze del gestore aeroportuale quando l'aeromobile, finito l'atterraggio, si avvia al parcheggio.

Fondamentale problema, come precedentemente ricordato, è quello di potenziare dal punto di vista quantitativo e qualitativo, il servizio di assistenza al volo, del quale deve essere riaffermato il carattere di servizio pubblico essenziale affidato ad una società per azioni, la cui costituzione ex lege e la cui missione esclude il carattere totalmente imprenditoriale della società stessa. Il ricorso ad un sistema satellitario, non condizionato dalle esigenze di carattere militare, è destinato a migliorare sensibilmente la risorsa dello spazio aereo, evitando che in un prossimo futuro una larga misura di trasporto aereo rimanga insoddisfatta e può costituire volano per la nostra industria nazionale.

La riforma del Codice della navigazione rappresenta una componente fondamentale del riassetto del sistema dell'aviazione civile, costituendo un problema che si trascina da oltre cinquant'anni, da quando cioè il legislatore del 1942 che stabiliva il criterio unitario per la navigazione marittima, interna ed aerea, pur distinguendo la relativa disciplina in due parti distinte del codice, e pur stabilendo nelle norme finali che le norme del codice stesso che richiedevano per la loro applicazione, l'emanazione di particolari norme di carattere regolamentare entravano in vigore

solo dopo l'emanazione delle norme stesse, aveva provveduto alla emanazione del regolamento per la navigazione marittima ed interna ma non di quello per la navigazione aerea. Le stesse norme finali, inoltre, precisano che solo con l'entrata in vigore delle norme del codice viene abrogata la disciplina precedente, con la conseguenza di lasciare in vita, almeno parzialmente, per la navigazione aerea il regolamento del 1925.

La disciplina di carattere operativo è resa ancor più problematica perché dal 1948 (D.L. 6 marzo 1948 n. 616) l'Italia ha aderito alla Convenzione di Chicago del 7 dicembre 1944 relativa alla navigazione aerea internazionale che disciplina tutti gli aspetti tecnici dell'esercizio mediante 18 Annessi (licenze del personale, regole dell'aria, meteorologia, carte aeronautiche, unità di misura della navigazione aerea, esercizio tecnico degli aeromobili, navigabilità degli aeromobili, facilitazioni aeronautiche, telecomunicazioni, servizi di assistenza alla navigazione aerea, assistenza e salvataggio, inchieste sui sinistri, aerodromi, informazioni aeronautiche, rumore degli aeromobili, sicurezza, trasporto di oggetti pericolosi).

Gli Annessi, una volta adottati con il rispetto dell'art. 90 della convenzione, entrano internazionalmente in vigore, pur consentendo agli Stati di comunicare al Consiglio eventuali deroghe rispetto al loro sistema interno, ma richiedono un autonomo provvedimento di ricezione per entrare in vigore nell'ordinamento stesso. Inoltre eventuali deroghe rispetto alla disciplina degli Annessi prevista per le licenze del personale e la navigabilità degli aeromobili comportano l'annotazione dei relativi documenti ed il divieto per il loro titolare di sorvolare lo spazio aereo sovrastante gli altri Stati membri dell'Icao senza il loro preventivo consenso. Dopo gli inutili tentativi per emanare il regolamento applicativo del codice, traducendo mediante tale strumento anche le norme degli Annessi nel nostro ordinamento interno, con la novella contenuta nella legge 13 maggio 1983 n. 213 si apportavano alcune modifiche alle norme del codice e si avviava il processo della ricezione degli Annessi in due fasi (decreto del presidente della Repubblica destinato a recepire i principi di carattere generale contenuti negli Annessi emanato nel 1985 e decreti di carattere operativo relativi ai singoli Annessi Tecnici, realizzati formalmente soltanto per l'Annesso I). È necessario aggiungere che le norme contenute nell'Annesso V (navigabilità degli aeromobili) hanno trovato applicazione mediante il Regolamento Tecnico del RAI e poiché per l'ordinamento internazionale è indifferente il modo con cui l'ordinamento interno si adegua al primo, è garantito il rispetto dei requisiti che consentono il sorvolo da parte degli esercenti italiani nello spazio aereo degli altri Paesi dell'Icao. Inoltre la disciplina degli Annessi trova applicazione in Italia attraverso i manuali operativi delle compagnie aeree e **mediante l'osservanza delle regole di esperienza e prudenza il cui rispetto è imposto dall'art. 45 del codice penale, che comprende nella nozione di colpa quelle della negligenza, l'imprudenza, l'imperizia, l'inosservanza di leggi, regolamenti, ordini e discipline.**

La ricezione degli Annessi è quindi frammentaria. **La più grave lacuna, peraltro, riguarda l'Annesso XIV sugli aerodromi.** Sono evidenti quindi i rischi derivanti dall'alone di incertezza che circonda la materia anche se alcune delle materie sono regolate dalle Joint Aviation Regulations emanate dalle JAA che, in sede europea, non soltanto rispetta gli standard minimi degli Annessi ma stabilisce una disciplina omogenea, anche mediante regolamenti adottati dall'Unione europea. Il decreto delegato del luglio 1997, nel definire la struttura e la competenza Enac, istituiva una commissione ministeriale per la riforma del codice della navigazione e l'adeguamento dell'ordinamento interno agli Annessi Tecnici. La commissione, insediata nel novembre 1998, ha elaborato tutta la disciplina amministrativa relativa al regime giuridico degli aeromobili e degli aerodromi adeguando

quest'ultimo ai criteri di imprenditorialità e di autosufficienza anche per l'adeguamento dell'infrastruttura primaria ribaditi dalla recente legislazione; la commissione stessa ha individuato i criteri di carattere generale per adeguare in materia di servizi aerei il codice della navigazione alla disciplina comunitaria contenuta nel terzo pacchetto entrato progressivamente in vigore dal 1° gennaio 1993 al 1° aprile 1997 nonché la normativa in materia di responsabilità del vettore aereo quale risulta dalla nuova Convenzione di Montreal del 1999, precedentemente ricordata, ed ha sospeso i suoi lavori dal luglio 2001.

Poiché non tutto il male viene per nuocere, tale ritardo può costituire l'occasione per adeguare compiutamente il codice anche ai nuovi indirizzi concernenti il riassetto del sistema dell'aviazione civile in Italia, secondo le esigenze emerse nella Commissione Riggio.

È da augurarsi, tuttavia, che tale ritardo non si prolunghi per altri decenni, rendendo ancora una volta inutili gli sforzi di due generazioni di studiosi a cui appartiene il sottoscritto.

Il commento del Com.te Renzo Dentesano

Commento all'esortazione del Prof. Guido Rinaldi Baccelli ad adeguare il Codice della Navigazione – Parte Aerea – pubblicata sul n. 13/14 di **AIR PRESS**.

I concetti espressi nell'esortazione del Prof. Rinaldi Baccelli sulla necessità di adeguare il Codice della Navigazione – Parte Aerea – e di recepire gli Annessi dell'ICAO nell'ordinamento interno sono pressoché tutti ampiamente condivisibili, anzi caldeggiabili, da chiunque abbia il senso dell'ordine e del diritto, a patto di riconoscere che cosa sia indispensabile per tale adeguamento affinché esso non sia fumoso, aleatorio o, peggio ancora, indeterminato.

Brevemente, tra le eccezioni da considerare ed i semplici commenti, la prima riguarda il passo dello scritto nel quale si afferma che le JAR (Specificazioni delle aviazioni riunite), ovvero che la regolamentazione emessa dalle JAA avrebbero la pretesa *«di sostituire al rispetto dei requisiti minimi richiesti dagli Annessi Tecnici [dell'ICAO] quello dell'imposizione di "requisiti omogenei".»*

Commento - Non è chiaro il significato della distinzione che fa l'autore fra *“requisiti omogenei”*, come egli definisce quelli contenuti nelle JARs, ed i *“requisiti minimi dell'ICAO”* che altro non sono che *“norme uniformi”* dettate dall'ICAO e quindi riconosciute dall'ECAC (Commissione europea per l'aviazione civile dell'ICAO) e recepite dalle JAA e dalla C. E., la quale ultima, riconoscendo nel Regolamento CEE n. 3922/91 che la sicurezza rappresenta un'esigenza fondamentale dei *trasporti aerei*, ribadisce che si deve *«tener conto della Convenzione sull'Aviazione Civile Internazionale firmata a Chicago il 7 dicembre 1944, la quale prevede l'attuazione delle disposizioni necessarie per assicurare l'esercizio sicuro degli aeromobili.»*

La seconda riguarda l'opinione che *«la disciplina degli Annessi trovi applicazione in Italia attraverso i manuali operativi delle compagnie aeree e mediante l'osservanza delle regole di esperienza e prudenza il cui rispetto è imposto dall'art. 45 del C.P., che comprende, nella nozione di colpa, quelle della negligenza, l'imprudenza, l'imperizia, l'inosservanza di leggi, regolamenti, ordini e discipline.»*

Commento - Il fatto che in Italia, non solo i manuali delle compagnie aeree, ma anche quelli operativi ed applicativi dell'amministrazione dell'aviazione civile, dell'Ente del Controllo del Traffico Aereo in rotta e sugli aeroporti, del trasporto di

materiali pericolosi, ecc., (tanto per fare qualche esempio), rispettino i contenuti dei corrispondenti Allegati Tecnici dell'ICAO non ha nulla a che fare con l'osservanza di «leggi, regolamenti, ordini e discipline» diverse da quelle esistenti e vigenti nell'ordinamento giuridico nazionale (e quindi con quasi nessuno dei contenuti degli Annessi dell'ICAO, con la ricordata eccezione del formale recepimento del solo Annesso 1). Rispettano, invece, soltanto l'esigenza di confrontarsi e di operare quotidianamente in un contesto internazionale nel quale la prassi è quella e soltanto quella delle «norme uniformi dell'ICAO.»

Mentre i sani princìpi imposti dall'art. 45 del C.P., nella fattispecie, trovano perfetta accoglienza nei pertinenti articoli del vetusto, ma tuttora vigente, Codice della Navigazione.

Il terzo è un commento al fatto che, comunque, assieme al postulato adeguamento del C.d.N., non si possa ignorare il dovere di emanare anche il suo corrispondente Regolamento di applicazione. Regolamento da promulgare in base alla stretta osservanza dei contenuti degli Annessi tecnici dell'ICAO, quale inderogabile conseguenza del dovere dello Stato in quanto contraente della Convenzione di Chicago.

Commento - E' chiaramente indicata nel *Doc 9734 «Safety Oversight Manual – Part A»*, nel *Doc 8335 «Manual of Procedures for operation inspections, certification and continued surveillance»* e nel *Doc 9774 «Manual on Certification of Aerodromes»* la necessità di provvedere ad emanare ed a mantenere aggiornata una normativa organica (denominata «code of air navigation legislation», che poi altro non è che il Regolamento di attuazione delle disposizioni normative nazionali tenute aggiornate in base ai princìpi [continuamente aggiornati] contenuti negli Annessi Tecnici dell'ICAO e nei relativi emendamenti.

Il quarto punto ci porta alla dovuta considerazione del fatto che la Commissione istituita nel 1997 in base all'art. 13 del D. Lgs. n. 250 del 25 luglio 1997 per le modifiche al C.d.N., nonché per il recepimento della normativa tecnica dell'ICAO, abbia autosospeso dal luglio del 2001 i propri lavori senza conseguire né l'uno né l'altro dei mandati che ogni membro aveva accettato all'atto della nomina.

Commento - Questa considerazione non ha bisogno di alcun commento chiarificatore se non di una ulteriore domanda riguardante lo stato dei lavori della Commissione, le eventuali proposte di aggiornamento e modifica prodotte ed i motivi della mancata attuazione di dette proposte.

Infine la quinta non può far a meno di rilevare quel fuggevole accenno ai lavori prodotti da quella Commissione per la riforma dell'amministrazione dell'aviazione civile presieduta dal Prof. Riggio, al momento della nomina autodefinitosi «*il massimo dell'incompetenza in materia*», che mi risulta si sia conclusa con un rapporto ben lontano da soluzioni competenti e realistiche come quelle contenute in molti documenti tecnici ed organizzativi dell'ICAO in materia di amministrazione dell'aviazione civile.

Anche questo rapporto non fa che raccogliere la tesi sostenuta dal D.G. dell'Enav secondo la quale l'autorità assegnata dal C.d.N. al Direttore di aeroporto sarebbe traslabile a favore di soggetto privato indicato, però, come un (non meglio definito) responsabile del Gestore aeroportuale totale.

Commento - Che la Commissione Riggio, principalmente per la composizione dei suoi membri, fosse in grado di capire e di identificare i veri problemi dell'organizzazione dell'Aviazione civile italiana e di indicarne le soluzioni ci permettiamo di dubitare fino a quando non saremo smentiti da fatti diversi da quelli

finora prodotti con l'insufficiente rapporto conclusivo presentato al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Infine il punto più importante.

Afferma l'Avv. Rinaldi Baccelli: «Premesso che i compiti di certificazione e controllo competono all'ENAC [e fin qui siamo tutti d'accordo] la cui Autorità periferica [già direzione di aeroporto] è responsabile della sicurezza e dell'efficienza del servizio pubblico aeroportuale, ... il principale problema investe la determinazione della competenza nei confronti dell'assistenza al volo per quanto concerne il movimento degli aeromobili all'interno dell'aeroporto ed in occasione del decollo e dell'atterraggio», (con tutti i problemi relativi al coordinamento –aggiungiamo noi – specialmente nel caso dell'applicazione del sistema *gate-to-gate*).

Non si riesce pertanto a comprendere come «l'Autorità periferica» dell'ENAC (attuali dipartimenti territoriali) possa divenire la responsabile della sicurezza e dell'efficienza aeroportuale, quando non risulta che sia cambiato (ma soprattutto che possa esser facilmente cambiato) il dettato della Legge primaria (intendasi Codice della Navigazione) che individua nel Direttore di aeroporto la figura giuridica ed operativa responsabile della sicurezza e dell'efficienza aeroportuale, quale emanazione diretta delle responsabilità assunte dallo Stato contraente nei confronti dell'Aviazione Civile Internazionale con la Convenzione di Chicago e relativi Annessi. Né tampoco risulta che, per una pretesa potestà di traslazione dei poteri pubblici da parte dell'ENAC (tesi ossessivamente sostenuta dal suo Direttore Generale, ma della quale resta assolutamente da dimostrare la legittimità) al gestore aeroportuale totale, costui possa divenire *ipso facto* il coordinatore di tutti gli enti ed operatori aeroportuali, dotato della potestà riservata alla autorità dello Stato e dei suoi rappresentanti legali.

Quindi, in entrambi i casi, dobbiamo ricordare che la figura del Direttore di aeroporto, così come prevista dal Codice della Navigazione, ha il potere unico, eguagliabile soltanto a quello dei Prefetti della Repubblica, di emanare *ordinanze* cogenti, con vigore immediato di legge locale.

Questo potere non è né potrà mai essere delegato, traslato o "incardinato" (come va di moda esprimersi di questi tempi all'ENAC) in altra figura privata diversa dalla figura pubblica che è quella del Direttore di aeroporto, così come sancita dalla Legge primaria rappresentata dal disposto del Codice della Navigazione. Qualora poi si ritenga che uno o tutti i Direttori di aeroporto attualmente in servizio non siano all'altezza di garantire quanto stabilito dal Codice, allora o si riaddestrano e si riaggiornano ai loro delicati compiti oppure si rimuovono, sostituendoli con elementi più capaci, ma sempre adibiti al medesimo importantissimo e delicatissimo ruolo.

Per concludere va riconosciuto all'Avv. Rinaldi Baccelli il merito di aver stimolato, con la sua dotta disquisizione, un dibattito culturale importantissimo in questo difficile momento e ad Air Press il merito di averlo offerto ai lettori. Però non può sfuggire un certo pessimismo di fondo sulle prospettive di miglioramento, anche se espresso tra le righe e con estremo garbo. Condivido il pessimismo anche se mi riesce molto difficile esprimerlo con lo stesso garbo.

Renzo Dentese