

## NOTA INFORMATIVA

– Sommario –

- 1) *La sentenza del Consiglio di Stato n. 6435/2018 in materia di qualificazione giuridica della società di gestione aeroportuale*
- 2) *La sentenza del Tar Lazio-Roma (I Sezione) n. 11494/2018 in materia di esercizio dell'attività di vigilanza da parte di ANAC*
- 3) *La sentenza del Tar Lombardia-Milano (IV Sezione) n. 2340/2018 in materia di certificazioni di idoneità dei prestatori dei servizi di assistenza a terra*
- 4) *Il Reg. UE n. 2018/1139 del 4 luglio 2018 recante norme comuni nel settore dell'Aviazione civile*

\* \* \* \* \*

**1) Il Consiglio di Stato, Sez. Quinta, con la sentenza n. 6534/2018 dell'8 novembre 2018 e pubblicata in data 19 novembre 2018, ha chiarito che le società di gestione aeroportuale non possono essere ricondotte tra gli organismi di diritto pubblico, in quanto prive del c.d. requisito "teleologico".**

Il Supremo Consesso Amministrativo, con la sentenza n. 6534/2018, è tornato sulla questione relativa alla qualificazione giuridica delle società di gestione aeroportuale - nel caso specifico ADR - escludendo che quest'ultime possano essere considerate alla stregua di un organismo di diritto pubblico.

Il Collegio ha infatti evidenziato che per qualificare un ente come organismo di diritto pubblico, ai sensi dell'art. 3, lett d), del d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50 (c.d. codice dei contratti pubblici),

questo deve essere *“istituito per soddisfare specificatamente esigenze di interesse generale, aventi carattere non industriale o commerciale”*.

Diversamente, ADR è una società quasi interamente privata (per il 99,384%) che agisce sopportando il rischio di impresa in un mercato concorrenziale, ove i singoli gestori si confrontano al fine di incentivare l’afflusso di vettori aerei e, dunque, di passeggeri.

Viene inoltre chiarito come risulti del tutto irrilevante il fatto che la stessa società sia stata costituita per soddisfare un interesse di carattere generale in quanto *“ciò che assume preminenza è la modalità con cui il detto bisogno viene perseguito”*.

Tuttavia, come chiarito sempre dal Supremo Consesso, il gestore, pur essendo una struttura privata, **risulta titolare di un diritto di esclusiva**, ai sensi dell’**art. 3, comma 1**, del codice appalti (d.lgs. n. 50/2016) ed è dunque incluso nella più ampia categoria degli **enti aggiudicatori** con la conseguenza che le regole dell’evidenza pubblica appaiono applicabili per i soli **contratti strumentali** ai c.d. settori speciali che, nel caso dei gestori aeroportuali, ai sensi dell’art. 119 del d.lgs. n. 50/2016 attiene a quelle *“relative allo sfruttamento di un’area geografica per la messa a disposizione di aeroporti, porti marittimi o interni e di altri terminali di trasporto ai vettori aerei, marittimi e fluviali”*.

La pronuncia si pone in linea di continuità con quanto già statuito di recente dal Consiglio di Stato con sentenza n. 590 del 29 gennaio 2018 che ha escluso la qualità di organismo pubblico in relazione alla Save Spa, gestore **dello scalo veneziano**.

Di seguito si riporta il link di rinvio al testo integrale della sentenza:

[Sentenza CDS n. 6534 del 2018.pdf](#)

**2) Il Tar Lazio-Roma, Prima Sezione, dopo averne disposto la riunione attesa l’evidente connessione oggettiva, con sentenza n. 11494/2018, ha accolto i ricorsi presentati dall’ex presidente dell’Autorità portuale di Genova, dott. Luigi Merlo, e di Msc Crociere, annullando la delibera adottata nei confronti del manager dall’ANAC, ritenendo che l’Autorità Nazionale Anticorruzione non dispone del potere di effettuare l’accertamento e la censura su soggetti esterni alla pubblica amministrazione.**

La questione riguarda l'applicazione dell'istituto del cd. "*pantouflage*", ovvero il "passaggio di un dipendente pubblico ad un soggetto privato".

La disciplina in materia di prevenzione della corruzione ai sensi della legge n. 190/2012 prevede un vincolo per tutti i dipendenti (futuri *ex* dipendenti) che negli ultimi tre anni di servizio (cd. periodo di raffreddamento), hanno esercitato poteri autoritativi o negoziali per conto delle P.A., di non poter svolgere, nei tre anni successivi alla cessazione del rapporto di pubblico impiego, attività lavorativa o professionale presso i soggetti privati destinatari dell'attività della pubblica amministrazione svolta attraverso i medesimi poteri (art. 1, co. 42, lett. l) che ha aggiunto all'art. 53, comma 16 ter del d.lgs. n. 165/2011).

Il cd. "divieto di *pantouflage*" intende prevenire uno scorretto esercizio dell'attività istituzionale da parte del dipendente pubblico, un conflitto di interessi ad effetti differiti, finalizzato a preconstituirsì un *favor* nei confronti di colui che in futuro potrebbe conferirgli incarichi professionali, acclarando il diretto collegamento con il principio costituzionale di trasparenza, imparzialità, buon andamento e di quello che impone ai pubblici impiegati esclusività del servizio a favore dell'Amministrazione (art. 97 e 98 Cost.).

La vicenda giudiziaria in esame trae origine dalla censura operata dall'Anac nei confronti dell'incarico di Direttore dei rapporti istituzionali per l'Italia di MSC Cruises assunto da Merlo nel gennaio 2017, ritenendo che lo stesso avrebbe dovuto aspettare almeno tre anni dalla cessazione del rapporto professionale con la Presidenza dell'Autorità Portuale di Genova prima di rivestire l'incarico predetto.

In altre parole, secondo l'Autorità, il manager non avrebbe atteso il decorso del termine previsto dall'art. 53, co. 16 *ter*, d.lgs. n. 165/2001 "Testo unico sul pubblico impiego", nel caso di conferimento di incarichi presso soggetti privati destinatari dell'attività della P.A. precedentemente svolta con poteri «autoritativi o negoziali», con conseguente nullità *ex lege* dell'atto di suo conferimento.

Decisione, quella dell'Autorità, rimasta peraltro priva di conseguenze, atteso che non era stato possibile individuare il soggetto competente ad irrogare le conseguenti sanzioni, ma aveva condotto l'ex Presidente dell'AP a dimettersi, decidendo di intraprendere l'iter dei ricorsi amministrativi.

Il Tribunale amministrativo, accogliendo la tesi della ricorrente che sosteneva l'assoluta carenza di potere dell'Autorità in materia, ha annullato la delibera n. 207 del 21.2.2018 adottata dall'ANAC, ritenendo che il meccanismo di attuazione della norma «è un

*meccanismo “diffuso”, in cui l'ANAC è coinvolta, “ex ante”, con pareri facoltativi di sostegno e indirizzo all'attività della p.a. ed, “ex post”, con attività di ispezione e vigilanza nei confronti delle sole p.a. sul rispetto della norma». Mentre «non sussiste alcun potere - legislativamente individuato - dell'ANAC per intervenire direttamente nei confronti di uno o più soggetti “privati” – indipendentemente dalle problematiche sollevate da MSC in ordine alla sua conformazione al diritto svizzero – come accaduto invece nel caso di specie».*

In altre parole, il Tar, facendo espresso richiamo ad un precedente ove il Consiglio di Stato delimitava la competenza dell'Anac, ha affermato, a chiare lettere, che all'Autorità spetta esclusivamente un potere di vigilanza sul rispetto delle regole da parte delle amministrazioni pubbliche, enti pubblici ed enti privati soggetti a controllo pubblico, eventualmente anche con accertamento della violazione delle stesse. Tuttavia, nella predetta attività non deve ricomprendersi il potere di rivolgere ordini agli organi interni delle pubbliche amministrazioni in caso di inerzia o di elusione delle norme rivolte alla prevenzione dei fenomeni corruttivi, sicchè, nel silenzio della legge, non è dato all'interprete, seppure autorevole, il potere di colmare legittimamente le pretese lacune di tutela.

Ciò, nel rispetto di un principio cardine dello Stato di diritto quale quello di legalità per cui compete soltanto alla legge di porre nuove norme restrittive delle libertà o di modificare le competenze da essa stabilite, potendo i soggetti istituzionali di riferimento muoversi, esclusivamente, all'interno di un perimetro ben definito dalla legge.

Di seguito si riporta il link di rinvio al testo integrale della sentenza:

[Sentenza Tar Lazio-Roma n. 11494 del 2018.pdf](#)

**3) La sentenza del Tar Lombardia-Milano, Sezione Quarta, n. 2340/2018, ha accolto il ricorso di una società operante nel settore dei servizi aeroportuali a terra, annullando il provvedimento di ENAC con i quali era sospeso il procedimento di rilascio di nuove certificazioni di idoneità dei prestatori dei servizi di assistenza a terra in attesa del procedimento di limitazione richiesto dal gestore aeroportuale.**

La vicenda giudiziaria trae origine dall'istanza formulata ad ENAC da parte di una società di *handling* per l'estensione all'aeroporto di Malpensa del certificato di idoneità all'esercizio dell'attività di assistenza a terra.

La predetta istanza non trovava accoglimento in quanto l'ENAC aveva sospeso il rilascio di nuove certificazioni di prestatori di servizi di assistenza a terra sugli aeroporti milanesi di Linate e Malpensa, nelle more dell'esito istruttorio per la limitazione all'accesso al mercato di *handling*.

Invero, Sea Spa, con istanza presentata nel dicembre 2016 e motivata con riferimento a ragioni di sicurezza nel sedime, chiedeva ad Enac di disporre la limitazione dell'accesso dei prestatori di servizi di assistenza a terra ai sensi dell'art. 4, comma 2, del D.Lgs. 18/1999.

ENAC, dunque, avviava il procedimento di cui al citato art. 4, che prevede una complessa istruttoria, nonché l'intervento del Comitato degli utenti aeroportuali di cui all'art. 8 del sopramenzionato decreto legislativo.

Su tali basi, la società di assistenza a terra decideva di ricorrere al Tar impugnando gli atti di sospensione del procedimento di rilascio di nuove certificazioni.

Si costituivano in giudizio ENAC e Sea Spa, concludendo per il rigetto del gravame ed interveniva ad opponendum l'Associazione Nazionale Operatori Servizi Aeroportuali di *Handling* – *Assohandlers*, insistendo anch'essa per la reiezione del ricorso.

Il Tar, dopo aver rigettato l'istanza cautelare, ha accolto nel merito il primo motivo di gravame formulato affermando che l'ordinamento prevede espressamente l'istituto di carattere generale della sospensione del provvedimento amministrativo, da esercitarsi entro determinati limiti, ma non della sospensione del procedimento, che anzi l'amministrazione ha l'obbligo giuridico di concludere mediante l'adozione di un provvedimento espresso.

Gli atti gravati dell'ENAC, secondo i giudici amministrativi, devono essere classificati *“quali atti soprassessori, vale a dire, secondo un consolidato insegnamento giurisprudenziale (cfr. ad esempio TAR Lazio, Roma, sez. I bis, 20.10.2017, n. 10528), gli atti con cui l'amministrazione rinvia ad accadimenti futuri ed incerti ogni statuizione sull'interesse pretensivo vantato dal privato, finendo così per arrestare il procedimento amministrativo avviato, senza quindi dare una risposta certa – positiva o negativa che sia - all'istanza avanzata”*.

Le esigenze di sicurezza degli spazi aeroportuali invocate dalla SEA appaiono certamente meritevoli di ogni considerazione e di attenta valutazione, ma non consentono una indeterminata sospensione del procedimento avviato su istanza della ricorrente, dal momento che tale sospensione non ha alcun esplicito fondamento normativo. Nel caso di specie, peraltro, l'istanza di limitazione era pervenuta ormai da diverso tempo e il mancato ingresso di nuovi operatori avrebbe, di fatto, chiuso il mercato per un periodo superiore rispetto al limite di sette anni di cui al D.lgs. n. 18/1999.

Ne deriva che, per effetto della sentenza in commento, l'Enac dovrà in ogni modo determinarsi sull'istanza della parte esponente.

Di seguito si riporta il link di rinvio al testo integrale della sentenza:

[Sentenza Tar Lombardia-Milano n. 2340 del 2018.pdf](#)

**4) Il Regolamento (UE) n. 1139 del 4 luglio 2018 recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile e di sicurezza area modifica l'assetto normativo italiano attualmente in vigore in materia, offrendo una nuova visione del trasporto aereo che, in tal modo, viene a collocarsi a livello europeo e in cui le strutture nazionali divengono delle mere articolazioni.**

A seguito dell'aumento del traffico aereo e della comparsa di nuove tecnologie di volo, come gli aeromobili senza equipaggio, l'Unione Europea ha deciso di adattare le sue norme in materia di aviazione civile al fine di garantire che l'Europa continui ad essere lo spazio aereo più sicuro del mondo, istituendo, altresì, l'Agenzia dell'UE per la sicurezza aerea.

La ricollocazione in Europa del governo del trasporto aereo si evidenzia sin dall'*incipit* del provvedimento normativo ove sono espressamente elencate, all'art. 1, le sue finalità: il mantenimento di un elevato ed uniforme livello di sicurezza dell'aviazione civile e di protezione dell'ambiente, la promozione della ricerca, dell'innovazione e dell'efficienza in termini di costi, la garanzia della fiducia dei passeggeri in un'aviazione civile sicura.

In particolare, nel considerando n. 88 è espressamente previsto che *“gli obiettivi del presente regolamento, vale a dire l'istituzione e il mantenimento di un livello elevato e uniforme di sicurezza dell'aviazione civile in grado di garantire nel contempo il mantenimento di un livello elevato e uniforme di protezione dell'ambiente, non possono*

*essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri a motivo della natura prevalentemente transnazionale dell'aviazione e della sua complessità ma, a motivo dell'ambito di applicazione su scala di Unione, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 TUE. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo“.*

Il provvedimento, entrato in vigore l'undici settembre 2018, che, avendo forza di regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri, supera, integrandoli e modificandoli, i riferimenti normativi nazionali degli Stati aderenti, ed interviene a ri-disciplinare i settori chiave dell'aviazione civile: dall'aeronavigabilità agli aeroporti, dall'equipaggio alle operazioni di volo, dagli aeroporti alla fornitura di ATM/ANS, dal controllo del traffico aereo agli aeromobili senza equipaggio, fino a dettare le norme per un sistema comune di certificazione, sorveglianza e applicazione delle norme nel quadro di un unico sistema europeo di sicurezza aerea.

Dalla lettura del provvedimento, si evince che l'Europa tende a consolidare una *policy* del settore strettamente connessa al processo di liberalizzazione e privatizzazione avviato da oltre venti anni, dal momento che i soggetti aeroportuali considerati devono disporre di idonea certificazione e sono chiamati, dunque, a rispettare determinati standard rispetto ai quali la nostra normativa nazionale appare da tempo allineata.

Per ciò che più interessa, alla gestione degli aeroporti ed alla fornitura di servizi di assistenza a terra è dedicata la sezione IV rubricata “Aeroporti” (artt. 33-39) ove si prevede che *“gli aeroporti, gli equipaggiamenti aeroportuali afferenti alla sicurezza, la gestione degli aeroporti e la fornitura di servizi di assistenza a terra e di AMS negli aeroporti, devono soddisfare i requisiti essenziali di cui all'allegato VII e, se del caso, all'allegato VIII”*.

In particolare, gli artt. 37 e 38 stabiliscono che i gestori ed i fornitori di servizi di assistenza a terra devono essere certificati, attribuendo loro, al contempo, specifiche competenze.

Invero, l'art. 37 prescrive che *le organizzazioni responsabili per la gestione di aeroporti sono soggette a certificazione in esito alla quale è rilasciato un certificato (...) che specifica i privilegi concessi all'organizzazione certificata e l'ambito d'applicazione del*

*certificato e che le organizzazioni responsabili della fornitura di servizi di assistenza a terra e degli AMS dichiarano di possedere la capacità e di disporre dei mezzi necessari per ottemperare agli obblighi associati ai servizi forniti in conformità dei requisiti essenziali, di cui all'allegato VII/VIII.*

L'art. 62, paragrafo n. 4, poi, nel delineare il riparto di compiti connessi alla certificazione, alla sorveglianza e all'applicazione delle norme tra l'istituenda Agenzia per la sicurezza e l'autorità nazionale dello Stato membro in cui è ubicato l'aeroporto, attribuisce a quest'ultima i compiti riguardanti il certificato dell'aeroporto e il certificato del gestore aeroportuale (co. 4), nonché la sorveglianza e l'applicazione delle norme relativamente alle organizzazioni competenti per la prestazione dei servizi di assistenza a terra o di AMS presso tale aeroporto (co. 5).

A ciò deve aggiungersi che l'art. 38 stabilisce che i soggetti gestori sono chiamati a vigilare sulle attività e sugli sviluppi che possano comportare rischi inaccettabili per la sicurezza dell'aviazione nelle aree adiacenti all'aeroporto della cui gestione sono responsabili, adottando i provvedimenti necessari per attenuare i rischi che rientrano nell'ambito del loro controllo e, in caso contrario, notificando tali rischi alle autorità competenti dello Stato membro in cui è ubicato l'aeroporto.

Infine, l'art. 39 attribuisce alla Commissione il potere di adottare atti delegati per definire norme dettagliate relativamente alla gestione degli aeroporti e alla fornitura di servizi di assistenza a terra e degli AMS e per modificare l'allegato VII e VII se necessario per motivi connessi agli sviluppi tecnici, operativi o scientifici o a elementi di prova afferenti alla sicurezza relativa agli aeroporti, al fine di, e nella misura necessaria a, conseguire gli obiettivi di cui al citato articolo 1.

Di particolare rilievo, anche per l'incidenza sulla nostra normativa nazionale di riferimento, appare la disciplina contenuta nell'allegato VII cui le disposizioni di interesse rinviano atteso che, nell'individuare i requisiti essenziali degli aeroporti, dedica il paragrafo due e il paragrafo quattro alla compiuta elencazione delle responsabilità, rispettivamente, dei gestori aeroportuali e dei fornitori di servizi a terra.

A tal riguardo, preme sottolineare che, nel diritto nazionale, i compiti del "gestore aeroportuale" sono compiutamente disciplinati dall'art. 705 Cod. Nav., secondo cui: *"Il gestore aeroportuale è il soggetto cui è affidato, sotto il controllo e la vigilanza dell'Enac, insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e di gestire, secondo*



*criteri di trasparenza e non discriminazione, le infrastrutture aeroportuali e di coordinare e controllare le attività dei vari operatori privati presenti nell'aeroporto o nel sistema aeroportuale considerato. ...”.*

In particolare, giova ricordare, che, tra gli altri, il gestore aeroportuale è chiamato a: assicurare il rispetto degli obblighi assunti con la convenzione ed il contratto di programma; organizzare l'attività aeroportuale, nonché l'efficiente ed ottimale utilizzazione delle risorse per la fornitura di attività e di servizi di livello qualitativo adeguato; assicurare che siano presenti i necessari servizi di assistenza a terra per i passeggeri; assicurare i controlli di sicurezza su passeggeri, bagagli e merci; redigere la Carta dei servizi in conformità con le direttive emanate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dall'Enac; garantire il rispetto dei previsti livelli di qualità dei servizi offerti all'utenza.

Appare evidente che il gestore aeroportuale rappresenta una figura complessa cui la normativa interna attribuisce sia compiti che afferiscono alla sfera pubblicistica, come anzitutto la tutela della sicurezza, sia, al contempo, compiti prettamente imprenditoriali, quale l'organizzazione dell'aeroporto, fermo restando il compito di sorveglianza e controllo affidato ad Enac.

Tale complessità, unita alla necessità di richiamo e rispetto della normativa sovranazionale (UE e Trattati internazionali), ne fanno un soggetto particolarmente esposto e condizionato alle modifiche normative che, come nel caso in esame, incidono profondamente sulla disciplina di settore, determinando inevitabilmente il superamento della ormai consolidata regolamentazione di livello nazionale.

Invero, l'art. 2 del richiamato allegato (per approfondimenti si rinvia al testo integrale [Allegato VII](#)) dedicato alla gestione degli aeroporti, nell'affermare, in apertura, che il gestore aeroportuale risponde dell'esercizio dell'aeroporto, elenca le sue responsabilità dicendo che: dispone, direttamente o mediante accordi con terzi, di tutti i mezzi necessari a garantire l'esercizio in sicurezza degli aeromobili nell'aeroporto; verifica che i requisiti essenziali degli aeroporti siano soddisfatti in ogni momento ed misure adeguate per attenuare i rischi associati alla mancata conformità agli stessi; attua e tiene aggiornati i programmi di addestramento e di verifica al fine di assicurare il mantenimento delle competenze, nonché l'idoneità fisica e psichica necessaria del personale addetto al servizio di salvataggio e antincendio e del personale selezionato per la manutenzione e l'esercizio

dell'aeroporto; istituisce e attua un piano di emergenza per l'aeroporto comprendente gli scenari di emergenza che possono verificarsi nell'aeroporto o nelle aree adiacenti; mette a disposizione manuali di funzionamento e manutenzione degli equipaggiamenti aeroportuali; conclude con altre organizzazioni competenti (operatori di aeromobili, fornitori di ANS, fornitori di servizi di assistenza a terra, fornitori di AMS) gli accordi necessari a garantire il mantenimento della conformità ai requisiti essenziali degli aeroporti; garantisce la disponibilità di adeguati servizi di salvataggio e antincendio; stila un manuale dell'aeroporto contenente tutte le istruzioni, informazioni e procedure necessarie relative all'aeroporto, al sistema di gestione e allo svolgimento delle funzioni da parte del personale operativo e addetto alla manutenzione; istituisce un sistema di segnalazione di eventi nel quadro del sistema di gestione al fine di contribuire all'obiettivo di un costante miglioramento della sicurezza; realizza un sistema di gestione atto a garantire la conformità ai requisiti essenziali richiesti, gestire i rischi in materia di sicurezza e migliorare costantemente tale sistema.

In relazione alla fornitura dei servizi di assistenza a terra, si segnala che il Codice della Navigazione si limita a prevedere che il soggetto aeroportuale è tenuto ad assicurare agli utenti la presenza in aeroporto dei necessari servizi di assistenza a terra, fornendoli direttamente o coordinando l'attività dei soggetti idonei che forniscono i suddetti servizi a favore di terzi o in autoproduzione, demandando alla normativa speciale la compiuta disciplina di tali servizi (artt. 705-706).

Sotto tale aspetto deve segnalarsi che il Regolamento, nel definire il fornitore dei predetti servizi responsabile dello svolgimento in sicurezza delle sue attività nell'aeroporto, per la prima volta, elenca nell'art. 4 del medesimo allegato le sue responsabilità, tra le quali: disporre di tutti i mezzi necessari a garantire la fornitura in sicurezza dei servizi nell'aeroporto; conformarsi alle procedure contenute nel manuale dell'aeroporto, comprese quelle relative ai movimenti dei suoi veicoli, equipaggiamenti e personale, e al rischio collegato alle operazioni aeroportuali nella stagione invernale, di notte e in condizioni atmosferiche avverse; prestare servizi di assistenza a terra in conformità delle procedure e istruzioni dell'operatore dell'aeromobile a cui presta servizio; provvedere affinché siano disponibili manuali per l'esercizio e la manutenzione degli equipaggiamenti per l'assistenza a terra; avvalersi soltanto di personale adeguatamente qualificato e addestrato e garantire

l'attuazione e l'aggiornamento di programmi di addestramento e di verifica al fine di assicurare il mantenimento delle competenze, nonché l'idoneità fisica e psichica necessaria. Inoltre, analogamente per quanto avviene per il gestore, il fornitore di servizi di assistenza a terra deve realizzare un sistema di gestione atto a garantire la conformità ai requisiti essenziali, gestire i rischi in materia di sicurezza e migliorare costantemente tale sistema che è inevitabilmente coordinato con il sistema di gestione del gestore aeroportuale; istituire un sistema di segnalazione di eventi nel quadro del sistema di gestione al fine di contribuire all'obiettivo di un costante miglioramento della sicurezza, con obbligo di comunicazione degli eventi al sistema di segnalazione del gestore; elaborare e operare in conformità di un manuale contenente tutte le istruzioni, informazioni e procedure necessarie relative al servizio.

In tale contesto di omologazione giuridica di carattere continentale, nel quadro di un unico sistema europeo di sicurezza aerea ove la Commissione e gli Stati membri sono chiamati a cooperare, come detto, viene istituita un'Agenzia dell'Unione Europea per la sicurezza aerea indipendente (artt. 75 e ss.) al fine di creare un sistema comune di certificazione, sorveglianza e applicazione delle norme e di garantire il buon funzionamento e lo sviluppo dell'aviazione civile nell'Unione, in conformità degli obiettivi e finalità del Regolamento di cui all'articolo 1.

Alla neoistituita Agenzia sono attribuiti tutta una serie di competenze individuate nella sezione I del Capo V, tra le altre: poteri ispettivi e di monitoraggio con eventuale irrogazione delle sanzioni ad opera della Commissione, compiti di sostegno di carattere tecnico, scientifico e amministrativo alla medesima Commissione e di assistenza alle autorità nazionali competenti connesse alla certificazione, alla sorveglianza e all'applicazione delle norme come precisato nell'art. 62 e di adozione di misure volte alla protezione dell'ambiente.

L'Agenzia, inoltre, è chiamata a promuovere a livello internazionale gli standard e le norme dell'Unione nel settore dell'aviazione, istituendo una cooperazione appropriata con le autorità competenti dei paesi terzi e con le organizzazioni internazionali, nonché a cooperare con le altre istituzioni dell'Unione in settori in cui le loro attività si riferiscono ad aspetti tecnici dell'aviazione civile.

Infine, il Regolamento definisce i principi e le regole dello spazio aereo, dedicandosi anche al settore in rapida evoluzione dei droni, realizzando così il progetto di una

regolamentazione comune a livello europeo e ciò affinché gli aeromobili siano conformi ai requisiti fondamentali dell'UE in materia di sicurezza, security e protezione dei dati personali.

Gli APR utilizzano, infatti, lo stesso spazio aereo degli aeromobili e, pertanto, diviene di primaria importanza una regolamentazione uniforme in tutti Stati europei nell'ottica di sviluppare servizi, ricerca e opportunità di lavoro indipendentemente dalla loro massa operativa, nel rispetto della riservatezza, della vita familiare e della protezione dei dati di carattere personale, diritti garantiti appieno dal diritto dell'Unione.

Al riguardo, va evidenziato che le tecnologie per gli aeromobili senza equipaggio rendono oggi possibile un'ampia gamma di operazioni che dovrebbero essere soggette a regole proporzionate al rischio della particolare operazione o al tipo di operazione (considerando 26 e 27).

Di tal che, si prevede che la regolamentazione degli APR sia basata sulla proporzionalità dei rischi, lasciando margine di manovra alle singole Authority nazionali in base alla densità abitativa e ad altri parametri, garantendo, al tempo stesso, un adeguato livello di sicurezza.

Da sottolineare che il regolamento estende le regole europee a tutti i droni a prescindere dal loro peso (anche ai droni di peso inferiore a 150 kg, oggi di competenza nazionale), dettando norme uniformi in materia, prima tappa di un percorso complesso che sarà completato nei prossimi mesi ed avrà come traguardo finale l'adozione di un regolamento unico europeo con regole dettagliate da parte della Commissione Europea, la quale si avvarrà, a tal fine, del prezioso contributo dell'EASA, che si è espressa recentemente sul punto con una specifica Opinion 2018.

Tra le previsioni di rilievo, si segnala che il Regolamento (Sezione VII – artt. 55- 58):

- approfondisce la tematica della formazione degli operatori;
- richiede che la progettazione, produzione, manutenzione, l'esercizio di aeromobili, nonché il personale compresi i piloti remoti e le organizzazioni coinvolte nelle predette attività soddisfino i requisiti essenziali di cui all'allegato IX (requisiti di compatibilità ambientale; requisiti di registrazione, validi non solo per gli aeromobili ma anche per gli operatori di droni in grado di trasferire al corpo umano un'energia cinetica superiore a 80 joule e il cui utilizzo comporta rischi per la riservatezza, la protezione dei dati personali, la security o l'ambiente; requisiti di marcatura);

- prevede l'intervento della Commissione attraverso specifici atti di esecuzione.

Per approfondimenti, si riporta, di seguito, il link al testo integrale del provvedimento:

[REGOLAMENTO \(UE\) 2018/1139](#)

*Centro Studi Demetra*