

NOTA INFORMATIVA

– Sommario –

- 1) *L'addizionale comunale sui diritti d'imbarco passeggeri*
- 2) *Il sistema di gestione aree di sosta - stalli auto. Il caso dell'aeroporto Marco Polo di Venezia*
- 3) *Convegno Aviogei-Centro Studi Demetra: "E-mobility – sfide e opportunità"*
- 4) *Convegno Centro Studi Demetra: "Le smart city tra Stato e mercato"*

* * * * *

1) Una società di gestione aeroportuale ha fatto ricorso all'azione di accertamento al fine di avere certezza circa l'intervenuta estinzione del debito maturato a titolo di addizionale comunale per avvenuta prescrizione.

Il gestore aeroportuale, come noto, riscuote dai vettori i c.d. *diritti di imbarco per passeggeri*, ovvero corrispettivi che i vettori – rivalendosene sul prezzo del biglietto, nei confronti dei passeggeri – pagano per l'utilizzo delle infrastrutture e dei servizi forniti connessi all'atterraggio, al decollo, all'illuminazione e al parcheggio degli aeromobili e alle operazioni relative ai passeggeri e alle merci, nonché per l'uso delle infrastrutture centralizzate dei beni di uso comune e dei beni di uso esclusivo (cfr. legge n. 324/1976 e artt. 72 e ss. del D.L. n. 1/2012)¹.

¹ La finanziaria 2004 (art. 2, comma 11, legge 24 dicembre 2003, n. 350 e ss. mm. successivamente modificato dall'art. 11-*septies* del decreto legge 30 settembre 2005 n. 203 ha istituito l'addizionale comunale sui diritti d'imbarco dei passeggeri sugli aeromobili, prevedendo che la stessa fosse pari "ad 1 euro per passeggero imbarcato e che [fosse] versata all'entrata del bilancio dello Stato, per la successiva riassegnazione"

(i) quanto a 30 milioni di euro, "in un apposito fondo istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti destinato a compensare ENAV S.p.A. [di seguito, 'Enav']" dei costi sostenuti da quest'ultima "per garantire la sicurezza ai propri impianti e per garantire la sicurezza operativa";

(ii) quanto alla residua quota, "in un apposito fondo istituito presso il Ministero dell'Interno, e ripartito sulla base del rispettivo traffico aeroportuale", secondo i seguenti criteri:

(a) "il 20 per cento del totale a favore dei comuni del sedime aeroportuale o con lo stesso confinanti [...]";

Tale procedura di riscossione è stata, tra l'altro, utilizzata dal legislatore per veicolare l'addizionale comunale che i vettori – sempre sul prezzo del biglietto – riscuotono dai passeggeri e trasferiscono ai gestori aeroportuali che sono, poi, tenuti a riversare, in parte, all'erario e, per la restante parte, all'Istituto nazionale della previdenza sociale-INPS.

In altri termini, l'addizionale viene versata dal gestore aeroportuale, alla fine di un complesso procedimento, all'Amministrazione dello Stato per le finalità previste dalla normativa di riferimento.

A tal proposito, il dibattito circa l'effettiva natura da riconoscere al contributo è stato risolto dall'art. 39-bis del D.L. 159/2007 che, interpretando autenticamente la norma istitutiva della addizionale comunale, ha escluso che l'obbligo del pagamento di tale contributo abbia natura tributaria ma, piuttosto, di corrispettivo.

Quanto precede, è confermato direttamente dalla norma istitutiva dell'addizionale comunale, la quale prevede che una parte di essa è destinata al Fondo Speciale istituito presso la Tesoreria centrale dello Stato, a titolo di finanziamento del Fondo medesimo e, quindi, quale corrispettivo per il servizio di gestione del Fondo Speciale per il sostegno del reddito e dell'occupazione e della riconversione e riqualificazione del personale del settore del trasporto aereo offerto dall'Inps (art. 6 *quater*, comma 2, D.L. 7/2005) e trova altresì conferma nella giurisprudenza della Suprema Corte la quale, in una controversia avente ad

(b) *“al fine di pervenire ad efficaci misure di tutela dell'incolumità delle persone e delle strutture, l'80 per cento del totale per il finanziamento di misure volte alla prevenzione e al contrasto della criminalità e al potenziamento della sicurezza nelle strutture aeroportuali e nelle principali stazioni ferroviarie”.*

Successivamente, l'art. 6-*quater* del Decreto Legge 31 gennaio 2005 n. 7 (introdotto in sede di conversione dalla Legge 31 marzo 2005 n. 43), ha:

- (i) modificato le percentuali di ripartizione della quota destinata al MIN di cui al precedente punto e
- (ii) incrementato l'Addizionale Comunale, prevedendo, in particolare:

- un aumento di tale contribuzione da 1 a 3 euro a passeggero, con conseguente versamento, da parte dei soggetti tenuti alla riscossione, delle maggiori somme derivanti dal cennato incremento, fino al 31 dicembre 2018, *“direttamente su una contabilità speciale aperta presso la Tesoreria centrale dello Stato gestita dall'Istituto nazionale della previdenza sociale (INPS) e intestata al Fondo speciale di cui al comma 2”* (art. 6-*quater*, comma 3, D.L. 7/2005), ossia il *“Fondo speciale per il sostegno del reddito e dell'occupazione e della riconversione e riqualificazione del personale del settore del trasporto aereo”* (art. 6-*quater*, comma 2, D.L. 7/2005, come modificato da ultimo dall'art. 2, comma 48 lett. a) della legge n. 92/2012);

- che *“l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) [fosse tenuta a] comunicare semestralmente al Fondo di cui al comma 2 il numero dei passeggeri registrati all'imbarco dagli scali nazionali nel semestre precedente, suddiviso tra utenti di voli nazionali ed internazionali per singolo aeroporto”* (art. 6-*quater*, comma 3, D.L. 7/2005, sostituito e modificato dall'art. 2, comma 5-bis del D.L. n. 134/2008).

Con la Legge n. 92 del 18 luglio 2012, il legislatore ha poi previsto che i gestori dei servizi aeroportuali fossero tenuti a comunicare mensilmente all'Inps le somme riscosse dalle compagnie aeree a tale titolo *“con le modalità stabilite dall'Istituto”*, e che le medesime somme dovessero essere *“riversate allo stesso Istituto, entro la fine del mese successivo a quello di riscossione, secondo le modalità previste dagli articoli 17 e seguenti del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241”* (art. 6-*quater*, comma 3-ter, D.L. 7/2005 introdotto dall'art. 2, comma 48 lett. b) legge n. 92/2012.

oggetto il recupero di diritti aeroportuali, ha statuito espressamente che la legge interpretativa *ex art. 39-bis* del D.L. 159/2007 vale in tutte le ipotesi di diritti aeroportuali e che *“l’obbligo del pagamento dei diritti in esame non ha natura tributaria”* (Cass. SS. UU. 11 gennaio 2008 n. 379²).

In tal contesto, pare opportuno considerare i ricorsi presentati dal gestore aeroportuale che, avendo versato solo in parte l’addizionale comunale dovuta, mirano ad ottenere l’accertamento dell’insussistenza del restante debito per intervenuta prescrizione.

In particolare, la difesa della ricorrente fonda la propria tesi sulla asserita natura di obbligazione periodica dell’addizionale comunale sui diritti di imbarco (in quanto l’obbligo di pagamento assunto dalla ricorrente si fonda su un rapporto continuativo, maturando con il decorso del tempo al momento del versamento da parte delle compagnie aeree dei diritti di imbarco volta per volta dovuti), riconducendo così il regime prescrizione a quello quinquennale, di cui all’art. 2948, n. 4, c.c.

Ne deriva che, secondo la prospettata tesi, le addizionali non versate sono da considerarsi prescritte, atteso che durante tale lasso di tempo l’Inps è rimasta totalmente inerte, non avendo esercitato il proprio diritto di credito, né compiuto atti interruttivi della prescrizione.

Di contrario avviso, la tesi sostenuta in giudizio dalla difesa erariale che, facendo leva sulla espressa esclusione della natura tributaria del prelievo in questione, ritiene che non possa applicarsi la prescrizione quinquennale specificamente indicata per tale tipologia di obbligazioni.

Nello specifico, l’applicazione al caso di specie dell’ordinario termine di prescrizione decennale si fonderebbe, secondo la difesa erariale, sull’assunto per cui le addizionali in questione sono da considerarsi entrate di natura erariale e, quindi, assoggettabili a termini di prescrizione più lunghi rispetto a quelli civilistici, atteso che la società di gestione è titolare di concessione governativa di pubblico servizio ed è incaricata, giusta norme statali, di riscuotere e versare le addizionali per conto dello Stato.

Secondo tale impostazione che ravvisa, da parte della società di gestione aeroportuale, la

² L’art. 39 *bis* d.l. 1 ottobre 2007 n. 159, aggiunto dalla legge di conversione 29 novembre 2007 n. 279 ha precisato, con legge interpretativa, che non hanno natura tributaria la tassa di imbarco e sbarco sulle merci trasportate per via aerea né le tasse e i diritti di cui alla l. 5 maggio 1976 n. 324, né, ancora, i corrispettivi dei servizi di controllo di sicurezza e l’addizionale comunale sui diritti di imbarco. Deriva da quanto precede, pertanto, che sono devolute alla giurisdizione del g.o. e non a quella delle commissioni tributarie le controversie aventi per oggetto il pagamento dei diritti aeroportuali in questione.

violazione di un puntuale obbligo di legge, il termine prescrizione che deve trovare applicazione è, quindi, l'ordinario termine decennale ex art. 2946 codice civile.

Anche la difesa dell'INPS perviene alla medesima conclusione ed, in particolare, al fine di escludere la periodicità assunta da parte ricorrente, richiama l'orientamento espresso dalla Cassazione che, nel sostenere che la periodicità non sussiste, ad esempio in ipotesi di crediti tributari quando vi è autonomia dei singoli periodi d'imposta e delle relative obbligazioni, ha statuito che *“il credito erariale per la riscossione dell'imposta è soggetto non già al termine di prescrizione quinquennale previsto dall'art. 2948, n. 4, cod. civ. - “per tutto ciò che deve pagarsi periodicamente ad anno o in termini più brevi” - bensì all'ordinario termine di prescrizione decennale di cui all'art. 2946 c.c., in quanto la prestazione tributaria, attesa l'autonomia dei singoli periodi d'imposta e delle relative obbligazioni, non può considerarsi una prestazione periodica, derivando il debito, anno per anno, da una nuova ed autonoma valutazione in ordine alla sussistenza dei presupposti impositivi”* (Cass.civ., sez. trib., 14/11/2014, n. 24322).

Tale ipotesi, a dire del resistente Istituto, ricorrerebbe nel caso di specie, dove, volta per volta, occorre verificare se vi siano stati passeggeri paganti, il loro numero, il versamento delle somme da parte del vettore al gestore e sarebbe confermato dalla legge n. 92/2012 che prevede uno specifico obbligo di comunicazione all'INPS da parte del gestore aeroportuale, non essendo, in sostanza, il presupposto impositivo sempre il medesimo.

In ogni caso, la tesi della prescrizione breve pare più convincente, ritenendo che tale regime prescrizione sia da ritenere giustificato facendo riferimento al ragionevole principio di equità che, in assenza di specifica e tempestiva richiesta da parte del creditore, libererebbe sempre il debitore da obbligazioni scadute. Tale orientamento, peraltro, è stato, di recente, ribadito dalla Suprema Corte di Cassazione (cfr. Cass.civ. n. 30362 del 23 novembre 2018; SS UU., sentenza n. 23397 del 17 novembre 2016).

Per completezza di informazione, preme segnalare che, l'articolo 26 rubricato *“Fondo di solidarietà trasporto aereo”* del decreto-legge 28 gennaio 2019, n. 4, recante *“Disposizioni urgenti in materia di reddito di cittadinanza e di pensioni”*, ha previsto, per l'anno 2019, una nuova ripartizione della misura dell'incremento dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco passeggeri.

In applicazione dell'impianto normativo vigente, secondo quanto chiarito dall'INPS nella circolare n. 28 del 15 febbraio 2019, per gli imbarchi relativi ai periodi decorrenti da

gennaio 2019 a dicembre 2019, le società di gestione aeroportuale riverseranno all'INPS gli importi riscossi dai vettori aerei a titolo di incremento dell'addizionale passeggeri pari a 5 euro a passeggero (1,5 euro per il finanziamento del Fondo di solidarietà del trasporto aereo e 3,5 euro destinati alla Gestione degli interventi assistenziali e di sostegno alle gestioni previdenziali-GIAS). Terminato il periodo transitorio, e quindi dal 1° gennaio 2020, il gettito addizionale derivante dal predetto incremento sarà interamente destinato alla GIAS.

Di seguito, la circolare INPS:

[Inps-circ-n-28-del-15-02-2018-diritti-di-imbarco.pdf](#)

2) Il sistema viario *land side* dell'aeroporto Marco Polo di Venezia ed, in particolare, la gestione di aree di sosta destinate alle navette (shuttle) di collegamento con strutture esterne al sedime aeroportuale (parcheggi ed alberghi) da parte del gestore è stato oggetto di un contenzioso nel quale è stato ribadito il principio per cui la sicurezza nel mondo aeroportuale rappresenta la fondamentale esigenza destinata a prevalere su altri interessi egualmente meritevoli di tutela.

Tra le funzioni spettanti ad ENAC vi è quella di introdurre misure in materia di gestione dei flussi veicolari in entrata ed in uscita negli aeroporti aperti al traffico civile, nel rispetto del procedimento indicato dal legislatore e tenuto conto delle specifiche caratteristiche infrastrutturali e del traffico dell'aeroporto, ponendo a fondamento delle limitazioni la necessità di salvaguardia della sicurezza della circolazione, dell'accessibilità, della fruibilità e della sicurezza dell'utenza, la repressione degli abusi in materia di circolazione e sosta di detti autoveicoli nel sedime aeroportuale.

A tal riguardo, occorre richiamare l'ordinanza ENAC n. 26/2014/CNE ("*sistema viario land side dell'aeroporto di Venezia*") rivolta a tutti i soggetti che accedono ai parcheggi dell'aerostazione che, nel disciplinare in via generale ed astratta l'accesso e l'utilizzo degli spazi di sosta, ha introdotto, in difformità alla regola del libero parcheggio praticata in passato, l'accesso al parcheggio contro pedaggio.

Sulla base della concessione stipulata tra ENAC e SAVE avente ad oggetto la gestione

totale dell'aeroporto di Venezia, difatti, quest'ultima ha diritto di riscuotere, direttamente o per tramite di società controllate, un corrispettivo dai soggetti che utilizzano aree del sedime aeroportuale, inclusi i parcheggi.

Il contenzioso scaturito dall'adozione della predetta ordinanza ha visto protagonisti dinnanzi al Tribunale di Venezia da una parte gli operatori che svolgono attività di gestione di parcheggi fuori dal sedime aeroportuale, in prossimità dello scalo e, dall'altra, la Save, società concessionaria del demanio aeroportuale e la Marco Polo park srl, società sub concessionaria partecipata da Save per la gestione delle aree di parcheggio ad uso pubblico. Oggetto del contendere: la gestione del servizio di navetta per carico/scarico passeggeri tra i parcheggi adiacenti lo scalo ed il terminal aeroportuale nei pressi dell'ingresso all'area partenze.

Il giudizio, anche in sede di reclamo dell'ordinanza resa in primo grado, si è concluso con il rigetto delle istanze degli operatori che invocavano l'esistenza di una posizione privilegiata, giacchè secondo i Giudicanti, non può vantarsi da parte dei reclamanti alcuno spazio riservato nello scalo per il carico e lo scarico dei passeggeri che implicherebbe, tra l'altro, una evidente difformità tra la regolamentazione formale dei bei demaniali e la loro gestione in fatto.

Invero, il provvedimento gravato non riconosce alcun diritto all'utilizzo esclusivo dei parcheggi e delle loro porzioni, ma semplicemente la facoltà di accedervi con le stesse modalità ed alle stesse condizioni degli altri utenti, incluso il periodo gratuito iniziale di dieci minuti, tempo oltre il quale l'accesso diviene a pagamento e ciò al solo fine di soddisfare la necessità di razionalizzare la circolazione e la sosta dei veicoli in aeroporto ed arginare, per garantire esigenze di sicurezza, il crescente fenomeno dell'abusivismo di soggetti che operano nell'ambito del trasporto passeggeri.

I veicoli utilizzati per il servizio in contestazione, appartenendo agli operatori dei parcheggi esterni al sedime aeroportuale o agli hotel che svolgono attività commerciale di navetta di collegamento tra parcheggio/hotel e l'aeroporto con carico/scarico veloce della clientela e, per tali caratteristiche, equiparati ai sensi dell'ordinanza ENAC 26/2014 agli automezzi privati, non possono mai essere assimilati all'esercizio di un pubblico servizio (taxi, NCC) che, come tali, beneficiano di un trattamento riservato.

Va ricordato che una simile disciplina della viabilità aeroportuale, volta, nello specifico,

a limitare il tempo di permanenza in determinate corsie di adduzione al terminal, è stata adottata negli anni in molti altri scali nazionali (Verona, Bergamo, Napoli, Roma e Milano), i cui gestori, nello specifico, al fine di garantire sicurezza e regolarità della movimentazione ed una gestione efficace ed efficiente dei flussi veicolari a tutela delle aree più sensibili dell'aeroporto, hanno, parimenti, introdotto un sovrapprezzo alla sosta per i veicoli che effettuano passaggi multipli nell'arco della stessa giornata.

Del resto, tale orientamento - pur con qualche verifica da effettuare nei tratti di strada adiacenti a quelli onerati per evitare pericolose congestioni di traffico - appare condivisibile, giacchè teso a garantire, attraverso una ordinata e controllata gestione degli accessi, la costante sicurezza delle aree più critiche in prossimità dei terminal aeroportuali, considerando che la *sicurezza* rappresenta da sempre la primaria esigenza cui accordare prevalenza in campo aeroportuale attraverso una regolamentazione più stringente che, per l'appunto, sia in grado di prevenire ogni possibile rischio alla *safety* ed alla viabilità, ponendosi perfettamente in linea con le norme di settore.

Da ultimo, il diritto del gestore aeroportuale a percepire un equo corrispettivo dai soggetti che sfruttano il sedime aeroportuale per finalità di lucro è confermato, oltre che dall'Antitrust, anche dall'ENAC, per cui deve concludersi per la piena legittimità dei provvedimenti di limitazione delle franchigie temporali e numeriche di gratuità della sosta e la ragionevolezza del sovrapprezzo per gli accessi ai parcheggi successivi, nonchè del prezzo applicato agli stalli dedicati in prossimità dei terminal arrivi/partenze da corrispondersi al concessionario del bene, tenuto conto, altresì, che tale disciplina non comporta violazione dei principi comunitari in materia di concorrenza.

Al contrario, un transito indiscriminato, specie nei periodi di maggior afflusso di passeggeri e veicoli nelle aree *land side*, congestionerebbe il transito veicolare con inevitabili ricadute in termini di sicurezza per l'incolumità dell'utenza e per la qualificazione di tali zone quali aree sensibili.

3) Nel corso del convegno, tenutosi il 9 maggio u.s. presso l'Hotel Sheraton Parco dei Medici di Roma, organizzato dal Centro Studi Demetra ed Aviogei s.pa. (società leader del settore con un'esperienza notevole nell'ambito delle attrezzature elettriche aeroportuali), con il patrocinio di ENAC ed Assaeroporti, dal titolo “E-mobility – sfide e opportunità”, si è discusso dell'impatto della tecnologia nel settore aeroportuale con particolare attenzione alle ricadute in termini di ecosostenibilità.

L'evento, giunto ormai alla terza edizione, prende spunto, quest'anno, dalla recente adozione del DDL 787, ora all'esame della competente Commissione del Senato (VIII), recante “*Disposizioni per la sostituzione di automezzi e attrezzature alimentati con motori endotermici con automezzi e attrezzature a trazione elettrica negli hub aeroportuali*”.

Il disegno di legge detta disposizioni per la sostituzione o la conversione di automezzi e attrezzature alimentati con motori endotermici con automezzi e attrezzature a trazione elettrica nei tre aeroporti di particolare rilevanza strategica che rivestono, in Italia, il ruolo di *gate* intercontinentali: gli *hub* di Roma Fiumicino, Milano Malpensa e Venezia.

Il provvedimento di natura programmatica, da estendere a tutti gli aeroporti italiani, mira, evidentemente, a ridurre l'impatto ambientale in un settore a forti emissioni e a sostenere l'ecosostenibilità, ponendosi, così, in linea con la *policy* europea e, in particolare, con il Regolamento europeo sull'aviazione civile, n. 1139/2018, che individua nella tutela dell'ambiente uno dei principi cardine entro il quale il trasporto aereo deve svilupparsi.

Il convegno, cui hanno preso parte i più autorevoli esponenti istituzionale ed imprenditoriali del settore, si è articolato in tre sessioni - la prima di carattere istituzionale dedicata agli aspetti regolatori; la seconda e la terza, prettamente tecniche - contribuendo ad alimentare il dibattito su un provvedimento che, non soffermandosi sulle modalità applicative, appare, per lo più, una “legge quadro” che lascia spazio a perplessità ed interrogativi che, nel corso del dibattito parlamentare, richiedono, necessariamente, ulteriori interventi integrativi.

A tal riguardo, al fine di fornire costanti aggiornamenti in materia seguiremo da vicino

l'evoluzione della normativa ed i successivi interventi.

Di seguito, il programma dell'evento:

[Programma convegno Aviogei e-mobility 9 maggio 2019.pdf](#)

- 4) **Il 23 Maggio u.s. si è tenuto presso la Camera dei Deputati il convegno organizzato dal Centro Studi Demetra dal titolo “Le smart city tra Stato e mercato”, durante il quale ha avuto luogo la presentazione del libro *Smart city, agenda urbana multilivello e nuova cittadinanza amministrativa*, a cura del Prof. Francesco Gaspari, direttore della neonata rivista *Diritto e politica dei trasporti*, promossa dal Centro Studi.**

Lo studio tiene conto dell'impostazione tradizionale al tema – che si fonda sull'assunto secondo cui la realizzazione di *smart city* è subordinata, almeno in parte, all'attuazione dell'Agenda digitale europea e dell'Agenda digitale italiana – ma lo ricostruisce sottoponendo a revisione critica alcuni postulati delle menzionate politiche (o agende) al fine di offrire un quadro finalizzato a rendere le smart city più coerenti con fondamentali principi costituzionali (come l'art. 3, comma 2, Cost.), nell'ambito della (nuova) cittadinanza amministrativa.

La rivoluzione digitale in atto rappresenta, difatti, la più radicale trasformazione sociale, economica, antropologica, persino politica, dalla fine della seconda guerra mondiale, la quale investe inevitabilmente, anche le nostre città che, ben presto, si evolveranno in vere e proprie *smart city*.

Tale processo è subordinato all'attuazione dell'agenda digitale multilivello, che oggi assume un ruolo centrale per conseguire obiettivi di crescita in termini di miglioramento della produttività delle imprese e dell'efficienza della pubblica amministrazione, inclusione sociale e libertà sostanziale dei cittadini, nonché di opportunità diffusa di partecipazione ai benefici della società della conoscenza.

In base a tale approccio, si pongono sullo stesso piano due esigenze: da un lato, l'aumento quantitativo della produzione e l'incremento dell'efficienza, che si traducono nello

“sviluppo”; dall’altro lato, il miglioramento della qualità della vita in generale, in termini di inclusione sociale, partecipazione alla vita democratica delle comunità di riferimento, sanità, mobilità, guardando all’idea di “progresso”.

L’interrogativo cui occorre dare una risposta consiste nel verificare la compatibilità delle due richiamate esigenze, concepite come aventi pari dignità e poste a fondamento delle agende digitali (e dunque delle *smart city*), anche alla luce delle preoccupazioni espresse dalla Comunità scientifica sui rischi che la tecnologia può arrecare a beni primari, come la salute; nonché dei recenti dati pubblicati dalla Commissione europea (DESI report 2018), secondo cui il 43% dei cittadini dell’Unione non ha le competenze digitali di base.

A tal riguardo, si sottolinea che secondo il Prof. Francesco Gaspari, autore della pubblicazione, l’idea di *smart city* ha come obiettivo principale quello di rendere possibile il miglioramento della qualità della vita attraverso il “capitale territoriale”, inteso come quell’insieme di opportunità e di ricchezza collegata al vivere e lavorare in spazi urbani maggiormente forniti di servizi e di più alta qualità, tenendo conto del fatto che accanto ai notevoli vantaggi, il modello della *smart city* porta con sé anche significativi inconvenienti – direttamente o indirettamente – collegati alla rivoluzione digitale in atto, dalla quale la piena realizzazione del modello dipende.

La pubblicazione in esame è stata, altresì, presentata il 16 maggio u.s. presso l’Aula Magna dell’Università degli Studi G. Marconi di Roma nell’ambito del Convegno “*Le smart city tra progresso e sviluppo*”.

Ad entrambi gli eventi è intervenuto il Presidente del Centro Studi, Avv. Pierluigi Di Palma, che, soffermandosi sui profili istituzionali ed applicativi, nell’evidenziare i notevoli progressi compiuti negli anni dalla tecnologia e il grande interesse della tematica, oggi, ha ricordato l’attualità delle intuizioni del profeta della robotica etica, Isaac Asimov, secondo cui “l’informatizzazione rappresenta il futuro dell’uomo, ma, al contempo, qualsiasi innovazione tecnologica può essere pericolosa, dovendo necessariamente affrontare tutte quelle criticità legate all’uomo e ponendo l’attenzione, in particolare, verso tematiche di più ampio respiro come: il sovrappopolamento, l’inquinamento, la collaborazione tra le nazioni”.

Tale visione etica dell’intelligenza artificiale non pare prevalere nel futuro della scienza che, nonostante problematiche da superare con l’esperienza, “*spinge*”, come più volte ha

ricordato nei suoi illuminanti scritti Stephen Hawking, verso la subalternità dell'uomo alla macchina.

Questa concezione del futuro, anche prossimo, si manifesta concretamente nel mondo del trasporto aereo, da ultimo con gli incidenti del Boeing 737 Max 8 che saranno superati da ulteriori perfezionamenti della macchina e non certo riaffidando al pilota la piena responsabilità del volo.

Di seguito, il programma dei due eventi:

[Le smart city tra progresso e sviluppo.pdf](#)

[Le smart city tra Stato e mercato.pdf](#)

Centro Studi Demetra