

1. Classificazione degli aeroporti

Secondo la titolarità dell'esercizio, gli aeroporti si distinguono in:

- > Aeroporti Statali (a loro volta suddivisi in aeroporti civili ed aeroporti militari): in forza dell'art. 822 del cod. civile e dell'art. 692 del cod. della navigazione, fanno parte del demanio aeronautico e sono soggetti all'applicazione delle disposizioni vigenti per i beni demaniali;
- > Aeroporti privati: la loro realizzazione su suolo di proprietà privata, così come il loro ampliamento sono autorizzati da ENAC (art.694), fermo restando le attribuzioni degli enti locali e fatti salvi gli effetti derivanti dalla applicazione delle leggi vigenti. I mutamenti relativi ai diritti sui predetti aeroporti devono essere preventivamente comunicati all'ENAC, anche ai fini dell'esercizio dei poteri di vigilanza (art.695). Secondo il profilo strutturale, si possono distinguere:
 - > Aeroporti: dotati di particolari attrezzature, che variano in quantità e qualità a secondo dell'importanza, quali piste, aerostazione, edifici dei servizi, uffici, torre di controllo, attrezzature antincendio ed attrezzature per il rifornimento, il ricovero e la riparazione degli aeromobili;
 - > Campi di fortuna: aree destinate all'atterraggio e alla partenza di aeromobili costretti da impreviste difficoltà;
 - > Campi di volo: aree adibite in via esclusiva alla partenza e all'arrivo degli aianti;
 - > Idroscali: detti anche idrosuperfici, sono aree attrezzate per ricevere esclusivamente idrovolanti o elicotteri muniti di galleggianti;
 - > Elisuperfici: aree per l'assistenza al volo verticale (destinate all'uso esclusivo degli elicotteri);
 - > Aviosuperfici: aree idonee alla partenza e all'approdo di aeromobili, che non appartengono al demanio aeronautico (decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 1 febbraio 2006). L'uso dell'aviosuperficie è riservato ai soli voli intracomunitari ed è subordinato al consenso del gestore.

Secondo il punto di vista funzionale gli aeroporti si suddividono in:

- > Aeroporti aperti al traffico civile - Rientrano in questa categoria (art.697):
 - Gli aeroporti civili istituiti dallo Stato o appartenenti allo stesso e agli enti pubblici territoriali;
 - Gli aeroporti militari designati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di intesa con il Ministero della Difesa;
 - Gli aeroporti privati autorizzati ai sensi dell'art.694 ed adibiti dal gestore all'esercizio del traffico aereo.
- > Aeroporti destinati ad usi speciali diversi dal trasporto.

I servizi aeroportuali

I servizi aeroportuali si distinguono in:

- 1) Servizi di assistenza al volo - Questi riguardano, i servizi di navigazione aerea, in particolare il controllo del traffico aereo (ATC), il servizio informazioni volo (FIS), il servizio consultivo ed il servizio di allarme, la meteorologia aeronautica (MET), l'informazione aeronautica (AIS), le telecomunicazioni, la navigazione e sorveglianza (CNS). Dal gennaio 1996, l'organizzazione e l'erogazione di questi servizi (tranne gli aeroporti dove viene fornito il solo servizio FIS da gestori privati) sono di competenza dell'ENAV S.P.A.
- 2) Servizi di assistenza a terra – definiti servizi di handling che si distinguono in:
 - Assistenza amministrativa a terra e supervisione;
 - Assistenza passeggeri (controllo dei biglietti e dei documenti di viaggio, registrazione dei bagagli e trasporto degli stessi fino ai sistemi di smistamento);
 - Assistenza bagagli (carico, scarico e smistamento);
 - Assistenza merci e posta;
 - Assistenza alle operazioni in pista (guida dell'aereo all'arrivo e alla partenza, assistenza al parcheggio, trasporto dell'equipaggio e dei passeggeri dall'aereo all'aerostazione);
 - Assistenza pulizia e servizi di scalo (pulizia interna ed esterna dell'aereo, climatizzazione e riscaldamento della cabina);
 - Assistenza carburante e olio (rifornimento);
 - Assistenza manutenzione dell'aereo;
 - Assistenza operazioni aeree e gestione degli equipaggi (preparazione del volo, assistenza in volo);
 - Assistenza trasporto a terra;
 - Assistenza ristorazione (catering).

2. IL PERSONALE AEROPORTUALE

2.1 Il gestore aeroportuale

Il gestore aeroportuale è il soggetto al quale 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. L'idoneità del gestore aeroportuale ad espletare le attività di cui sopra, nel rispetto degli standard tecnici di sicurezza, è attestata da apposita certificazione rilasciata dall'ENAC.

Il gestore aeroportuale, fermo restando le competenze attribuite agli organi statali in materia di ordine e sicurezza pubblica, difesa civile, prevenzione degli incendi e lotta agli incendi, soccorso e protezione civile, ha il dovere di:

- 1) Assicurare il puntuale rispetto degli obblighi assunti con la convenzione ed il contratto di programma;
- 2) Organizzare l'attività aeroportuale allo scopo di garantire l'efficiente ed ottimale utilizzazione delle risorse per la fornitura di attività e di servizi di livello qualitativo adeguato, anche per mezzo di pianificazione degli interventi in relazione alla tipologia di traffico;
- 3) Corrispondere il canone di concessione;
- 4) Assicurare agli utenti la presenza in aeroporto dei necessari servizi di assistenza a terra, di cui all'art. 706;
- 5) Sotto la vigilanza dell'ENAC e coordinandosi con la società ENAV, assegnare le piazzole di sosta agli aeromobili ed assicurare l'ordinato movimento degli altri mezzi e del personale sui piazzali, al fine di non interferire con l'attività di movimentazione degli aeromobili, verificando il rispetto delle prescrizioni del regolamento di scalo da parte degli operatori privati fornitori di servizi aeroportuali;
- 6) Proporre all'ENAC l'applicazione di misure sanzionatorie previste per l'inosservanza delle condizioni d'uso degli aeroporti e delle disposizioni del regolamento di scalo da parte degli operatori privati fornitori di servizi aerei ed aeroportuali;
- 7) Applicare, in casi di necessità ed urgenza e salvo ratifica dell'ENAC, le misure interdittive di carattere temporaneo previste dal regolamento di scalo e dal manuale di aeroporto;
- 8) Fornire tempestivamente notizie all'ENAC, alla società ENAV, ai vettori e agli enti interessati in merito a riduzioni del livello del servizio e ad interventi sull'area di movimento dell'aeroporto, nonché alla presenza di ostacoli o di altre condizioni di rischio per la navigazione aerea nell'ambito del sedime in concessione;
- 9) Redigere la carta dei servizi in conformità alle direttive emanate dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e dall'ENAC e garantire il rispetto dei previsti livelli di qualità dei servizi offerti all'utenza;
- 10) Assicurare i controlli di sicurezza su passeggeri, bagagli e merci, conformemente alle disposizioni vigenti, nonché la gestione degli oggetti smarriti.

2.2 Il Caposcalo

Il caposcalo, nella navigazione aerea, per le necessità pratiche delle imprese di trasporto aereo deve:

- Provvedere ad una efficiente organizzazione delle loro strutture e del servizio all'interno di un determinato aeroporto;
- Intrattenere corrette relazioni di proficua collaborazione con le autorità aeroportuali.

L'art.882 conferisce al caposcalo le seguenti attribuzioni:

- > La compilazione dei documenti doganali e sanitari relativi a ciascun arrivo e partenza di aeromobili (nella maggior parte dei casi questi documenti vengono assemblati dal comandante dell'aeromobile, ma il caposcalo deve accertare che essi siano stati effettivamente formulati, controllandoli ed assumendone la responsabilità);
- > La redazione dell'elenco dei passeggeri e degli altri documenti prescritti dal regolamento;
- > La tenuta dei libri dell'aeromobile, con esclusione del giornale di bordo;
- > La possibilità di ordinare al comandante, con comunicazione scritta, la sospensione della partenza dell'aeromobile e, in caso di sovraccarico dello stesso, di stabilire quali siano i passeggeri e le cose che devono escludersi dall'imbarco, secondo le istruzioni dell'esercente.

L'evoluzione tecnologica nel traffico aereo ha fatto in modo di togliere al caposcalo alcune funzioni tecnico operative che richiedono una aggiornata professionalità. Queste sono state assicurate da ausiliari tecnici denominati flight operations officer (incaricato del servizio operazioni volo) e flight dispatcher officer (incaricato del controllo di volo), aventi mansioni relative alle operazioni di partenza ed arrivo degli aeromobili (piano e bilanciamento del carico; controllo del grado di addestramento e di competenza del personale di volo; soluzione di problemi tecnici inerenti al volo).

Nel tempo, quindi, la competenza tecnica del caposcalo si è ridotta ridimensionandone la rilevanza di tale figura professionale.

Va ricordato e precisato, che gli incaricati ausiliari tecnici, sono anche essi ausiliari terrestri dell'impresa aerea e non devono essere confusi con gli organi ai quali è affidato il servizio pubblico di assistenza al volo e di controllo del traffico aereo, proprio nell'interesse della sicurezza della navigazione aerea.

Il ruolo e le funzioni dell'ENAC negli aeroporti dove è presente il gestore aeroportuale

Secondo il recente "Regolamento dell'organizzazione e del personale" adottato dall'ENAC, le strutture territoriali di questo ente sono state divise in tre aree regionali: Direzione Regionale Nord, Direzione Regionale Centro e Direzione Regionale Sud, che hanno responsabilità amministrative e di coordinamento sulle Direzioni Aeroportuali comprese nell'ambito territoriale di competenza.

Negli scali in cui è presente il gestore, la Direzione Aeroportuale non ha più la funzione di assicurare l'ordinato svolgimento delle attività aeroportuali, ma il compito di vigilare affinché le attività svolte dagli altri soggetti (gestore, utenti aeroportuali, ecc.) siano conformi alle procedure approvate e riportate nel "Regolamento di scalo e nel Manuale di aeroporto" e raggiungano l'obiettivo della gestione dell'aeroporto e del traffico aereo in condizioni di sicurezza e con il previsto livello di qualità di servizio.

Questa distinzione di funzioni tra l'ENAC ed i vari soggetti che operano negli scali risponde alle esigenze della politica comunitaria, che intende separare l'attività di gestione da quella di regolazione e vigilanza. Negli scali in cui è presente il gestore aeroportuale, l'ENAC attraverso le proprie Direzioni Aeroportuali:

- Verifica il rispetto del contratto di programma da parte dei gestori;
- Assicura la vigilanza sui gestori esui fornitori dei servizi di assistenza;
- Vigila sul rispetto della qualità dei servizi e della carta dei diritti del passeggero;
- Provvede al rilascio ed al rinnovo delle licenze aeronautiche, delle abilitazioni, attestati ed autorizzazioni;
- Provvede all'immatricolazione ed al rilascio dei certificati e documenti di bordo degli aeromobili;
- Provvede alla trascrizione e cancellazione dell'esercenza degli aeromobili e dei diritti reali di proprietà;
- Assicura il monitoraggio dei servizi di linea ed intracomunitari;
- Assicura la vigilanza sulle aviosuperfici ed elisuperfici non occasionali;
- Provvede all'effettuazione dei controlli sugli operatori nazionali ed esteri;
- Assicura la vigilanza sui gestori o sulle imprese autorizzate al fine del rispetto di quanto previsto nel piano nazionale di sicurezza e da ogni altra normativa in materia;
- Assicura il rilascio e rinnovo del certificato di addetto alla sicurezza aeroportuale;
- Assicura l'attività di registrazione e controllo delle organizzazioni di addestramento registrate;
- Assicura il monitoraggio dell'attività di verifica delle condizioni operative degli aeroporti effettuata dai gestori;
- Verifica la corretta destinazione dei fondi relativi all'art.17 D.Lgs. n. 67/1997;
- Assicura il rilascio della certificazione alle imprese di sicurezza e agli altri operatori ove previsto.

2.3 Il comandante dell'aeromobile

Il comando di un aeromobile può essere affidato solo a persone munite della prescritta abilitazione (art.883). Spetta inoltre al comandante accertarsi, prima della partenza, che le condizioni atmosferiche consentano una navigazione sicura (art.889), e allo stesso è affidata la sorveglianza dell'aeromobile durante le soste (art. 887).

Attribuzioni quale capo della spedizione

Al comandante dell'aeromobile, nell'interesse pubblico della spedizione, spettano i poteri-doveri:

- Di prendere provvedimenti eccezionali per la salvezza della spedizione stessa (art. 893);
- Di provvedere alla mancanza di viveri durante il viaggio;
- Di chiedere soccorso se l'aeromobile è in pericolo (art.981);
- Di ordinare l'abbandono dell'aeromobile alle imprese di sicurezza ed agli altri operatori ove previsto pericolo (art.891, 1196).

Il comandante di aeromobile è soggetto ai seguenti obblighi di carattere pubblicistico:

a) Attinenti alla sua veste di capo spedizione:

- Osservare le prescrizioni di polizia relative alla partenza, al viaggio e all'arrivo degli aeromobili (da art. 799 ad art. 803, da art. 805 ad art. 808);
- Curare che siano a bordo i prescritti documenti relativi all'aeromobile, all'equipaggio, ai passeggeri ed al carico (art. 890 e 1193);
- Curare che sia tenuto regolarmente il giornale di bordo (art.890 e 1193);
- Ottemperare all'ordine, emanato dall'ENAC in caso di urgente necessità di servizio, di mettersi a sua disposizione con l'aeromobile ed il relativo personale (art. 726 e 1113);
- Prestare soccorso a nave o ad aeromobile in pericolo di perdersi e ad aeromobile caduto o atterrato in zone desertiche (art. 981 e 1158);

b) Attinenti alla sua veste di conducente dell'aeromobile:

- Provvedere , prima della partenza, affinché l'aeromobile sia sottoposto a visita di controllo da parte di ENAC (art.801);
- Accertarsi di persona che l'aeromobile sia idoneo al viaggio da intraprendere, convenientemente attrezzato ed equipaggiato, che il carico sia ben disposto e centrato e che le condizioni atmosferiche consentano una sicura navigazione (art. 889);
- Osservare il divieto di getto dell'aeromobile in volo di oggetti o materie che non siano zavorra regolamentare, senza autorizzazione dell'ENAC e fuori dal caso di necessità (art. 819 e 1228).

2.4 L'equipaggio

I componenti dell'equipaggio dell'aeromobile si distinguono in (art.732):

- a) Personale addetto al comando, alla guida, al pilotaggio;
- b) Personale addetto al controllo degli apparati motori e degli altri impianti di bordo;
- c) Personale addetto ai servizi complementari.

Gerarchia

L'equipaggio costituisce un'organizzazione rigidamente gerarchica, al cui vertice è posto il comandante. L'articolazione gerarchica dipende dalle qualifiche di arruolamento e non dal semplice titolo professionale. I componenti dell'equipaggio devono rispettare i superiori (art.1251 e 1104), prestare ad essi obbedienza ed uniformarsi alle loro istruzioni per il servizio e la disciplina di bordo (art. 187 e 810). A differenza della navigazione marittima, il comandante dell'aeromobile non ha poteri disciplinari, ma solo un obbligo di denuncia, le infrazioni vengono accertate dall'ENAC e dalle autorità consolari all'estero (art.1250). È previsto ricorso ad una Commissione di reclami.

3. L'aeromobile

L'aeromobile non è identificato da un nome, ma si individua mediante la marca di nazionalità (la lettera I – Italia) e la marca di immatricolazione (composta da un gruppo di quattro lettere, è assegnata dall'ENAC e deve essere diversa per ogni aeromobile (art.750, 752 e 753). L'art.754 prevede, che su richiesta del costruttore, possono essere assegnate marche temporanee, nei casi previsti (effettuazione dell'attività di volo per prove, esperimenti, dimostrazioni, consegna ad acquirenti ecc.)

Documenti a bordo dell'aeromobile

Gli aeromobili durante il volo devono avere a bordo (art. 771):

- > Certificato di immatricolazione;
- > Certificato di navigabilità;
- > Giornale di bordo (su questo documento vanno annotate le nascite, le morti, le scomparizioni da bordo, i testamenti, gli interventi del comandante nella veste di ufficiale di polizia giudiziaria. Gli aeromobili non impiegati in attività di trasporto pubblico non hanno obbligo di tenuta del giornale di bordo;
- > Certificazione relative alle assicurazioni obbligatorie; documenti doganali e sanitari e altri documenti, dove prescritti da leggi o regolamenti.

Possono considerarsi carte di bordo:

- Il certificato di immatricolazione - Rilasciato dall'ENAC, dichiara i contrassegni di individuazione dell'aeromobile, il tipo e le caratteristiche principali, le generalità del proprietario, nonché le altre indicazioni richieste dai regolamenti dell'ENAC.
- Il certificato di navigabilità - Attesta l'idoneità dell'aeromobile alla navigazione aerea. Descrive inoltre le caratteristiche della cellula, del gruppo propulsore, il peso a vuoto, il carico utile, il peso massimo al decollo, ecc.

La validità può estendersi da un anno a tre anni, ma viene meno con la cancellazione dell'aeromobile, che prevede il ritiro del certificato a cura dell'ENAC (art. 760). Il certificato, inoltre scade immediatamente nei casi di atterraggio fuori campo, di avarie e di incidenti di volo.

A norma dell'art.797 (modificato dall'art.18 della legge 213/1983), l'aeromobile nazionale o straniero non può circolare se il personale di bordo non è munito delle licenze, degli attestati e delle abilitazioni prescritti e se tali documenti non sono portati a bordo.

3.1 RAN (Registro Aeronautico Nazionale)

Libro in cui sono iscritti tutti gli aeromobili naviganti dello Stato che appartengono a cittadini italiani o che sono nella disponibilità di determinate società nazionali di navigazione. Per gli alianti liberatori l'iscrizione è prevista in un registro matricolare tenuto dall'Aereo club d'Italia. L'iscrizione ha efficacia sul regime di diritto privato degli aeromobili ed in particolare sui modi di acquisto, trasferimento ed estinzione della proprietà, sull'ipoteca, i privilegi, il sequestro, il pignoramento, la vendita giudiziale. Il registro di cui si tratta non deve essere confuso con il Registro Aeronautico Italiano, ente pubblico che aveva per scopo il controllo sulla costruzione e sulle buone condizioni di navigabilità degli aeromobili e i cui compiti sono stati attribuiti all'Ente nazionale per l'aviazione civile-ENAC, istituito dal d.lg. 25.7.1997 n. 250.

Cancellazione dai registri di iscrizione o di immatricolazione

La cancellazione dell'aeromobile dal registro di iscrizione o di immatricolazione è l'atto con il quale si attua il termine all'iscrizione, impedendole di continuare ulteriore attività.

Alla cancellazione si procede quando il mezzo:

- > Sia Perito - Per un aeromobile, l'art. 828 si limita a stabilire che il Direttore dell'aeroporto, l'ente preposto ai servizi di assistenza al volo, l'autorità di pubblica sicurezza ed ogni altra pubblica autorità, quando abbiano notizia di un incidente aeronautico e quando valutino che sussistano ragionevoli motivi per ritenere che un aeromobile sia perduto o scomparso, devono darne immediata comunicazione all'autorità giudiziaria, all'ENAC e all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV).

L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo effettua l'inchiesta tecnica (art.826) e redige una relazione conclusiva. La presunzione di perdita viene meno se l'aeromobile è ritrovato o se si raccolgono notizie sulla sua esistenza, in questo caso la cancellazione deve essere annullata.

- > Sia Demolito - La demolizione di un aeromobile è sempre volontaria ed il proprietario che intende procedere deve dare notizia all'ENAC. L'ENAC ricevuta la comunicazione, pubblica un avviso con il quale si invitano gli interessati a far valere entro 60 giorni dall'annotazione dell'avviso nel Registro Aeronautico Nazionale i loro diritti. Espletata la procedura prevista dall'art 759, l'ENAC autorizza la demolizione.

3.2 Locazione

La locazione è il contratto con il quale “una delle parti si obbliga a fare godere ad un'altra, per un determinato tempo, l'aeromobile verso un determinato corrispettivo” (art.939).

La locazione può essere di due tipi:

- Locazione a scafo nudo, cioè locazione dell'aeromobile con le sue pertinenze;
- Locazione dell'aeromobile armato ed equipaggiato, in questo caso il conduttore succede al locatore in tutti i diritti ed obblighi derivanti dai contratti di arruolamento dei componenti l'equipaggio.

Sono le pertinenze di un aeromobile, le cose che non partecipano alla costituzione fisica del bene, ma sono ad esso legate da un rapporto strumentale, poiché sono destinate in modo durevole al suo servizio ed armamento.

Sono pertinenze di un aeromobile:

- Il paracadute;
- Gli attrezzi e gli strumenti;
- Gli arredi;
- Tutte le altre cose destinate in modo durevole al servizio ed ornamento dell'aeromobile (art. 862).

Tra le più comuni forme di locazione di aeromobile vanno ricordate:

- a) Il fly-yourself service con cui si ottiene la disponibilità di un aereo da turismo per guidarlo personalmente;
- b) Il bare-hull charter, che ha per oggetto la cessione da parte del proprietario, dell'aeromobile senza equipaggio ad un altro soggetto, che ne diventa esercente assumendosene spese, rischi e responsabilità connessi all'esercizio;
- c) Interchange agreement, adottato su linee che comprendono tratte servite da compagnie aeree diverse, allo scopo di evitare una serie di trasbordi per passeggeri e merci.

3.3 L'esercente

Nella legislazione aeronautica, colui che assume l'esercizio di un aeromobile si definisce esercente (art.874) e tale figura, nella navigazione aerea, corrisponde correttamente all'armatore della navigazione per acqua.

L'esercente, prima di assumere l'esercizio di un aeromobile, deve effettuare la dichiarazione all'ENAC. La dichiarazione deve essere trascritta nel registro aeronautico nazionale ed annotata sul certificato di immatricolazione. In caso di discordanza tra la trascrizione e l'annotazione, prevalgono le risultanze del registro.

La dichiarazione di esercente deve contenere:

- Il nome, la nazionalità ed il domicilio dell'esercente;
- Gli elementi di individuazione dell'aeromobile;
- Il nome, la nazionalità ed il domicilio del proprietario;
- L'indicazione del titolo che attribuisce l'uso dell'aeromobile.

3.4 Contratto di lavoro del Personale di volo

L'assunzione e quindi il contratto di lavoro del personale di volo può avvenire solo nei confronti di persone iscritte negli albi o nel registro del personale di volo, in possesso di visita medica che accerti l'idoneità degli arruolandi ai servizi cui devono essere destinati. Per ottenere tale iscrizione il richiedente deve essere in possesso dei requisiti stabiliti dall'ENAC (art.736).

Il personale di volo si distingue in tre categorie che comprendono gli addetti (art. 732):

- Al comando, alla guida e al pilotaggio;
- Al controllo degli apparati e degli impianti di bordo (flight crew member o equipaggio di condotta);
- Ai servizi complementari di ospitalità e di assistenza verso i passeggeri (assistenti di volo).

Al lavoratore oltre alla retribuzione pattuita deve essere corrisposta un'indennità di volo, secondo quanto stabilito dal contratto collettivo (art.907).

Inoltre sono riconosciuti i seguenti diritti:

- 1) All'assistenza in caso di malattia o lesione, contratta o riportata senza grave colpa (art.909);
- 2) Ad una speciale indennità, in caso di perdita del bagaglio o degli indumenti, in conseguenza di un sinistro della navigazione (art. 910);
- 3) Ad uno speciale compenso in caso in cui presti la propria opera per il recupero dei relitti dell'aeromobile (art.911);
- 4) Al rimpatrio a spese dell'esercente, nel luogo di assunzione, quando il rapporto di lavoro si estingue in luogo diverso (art.924-929).

Il contratto di lavoro a bordo ha termine:

- Se a tempo determinato con la scadenza del termine stabilito, se il termine dovesse scadere nel corso di viaggio, il contratto si ritiene prorogato fino a quando l'aeromobile non sia ritornato nel luogo di partenza (art. 912);
- Se a tempo indeterminato per recesso volontario dell'esercente o del lavoratore, purché ne sia dato preavviso nei termini stabiliti dalla contrattazione collettiva (art. 913).

3.5 L'ipoteca

L'ipoteca è un diritto reale di garanzia, concesso dal debitore (o da un terzo) su un bene a garanzia di un credito, che attribuisce al creditore il potere di espropriare il bene e di essere soddisfatto con preferenza sul prezzo ricavato.

La legge, in relazione al titolo, distingue:

- 1) Ipoteca legale – Si ha quando è la legge che attribuisce ad alcuni creditori, in considerazione della causa del credito o della posizione assunta dal creditore, il diritto ad ottenere l'iscrizione ipotecaria senza il concorso della volontà del debitore;
- 2) Ipoteca giudiziale – è quella accesa da un creditore che abbia come titolo un provvedimento giudiziale di condanna al pagamento della somma o all'adempimento di un'altra obbligazione o al risarcimento di danni;
- 3) Ipoteca volontaria – è quella nascente da contratto o da dichiarazione unilaterale di volontà da parte del concedente.

4. Organi Istituzionali Europei

4.1 Il Consiglio d'Europa

È un'organizzazione internazionale che ha lo scopo di promuovere la democrazia, i diritti dell'uomo, l'identità culturale europea e la ricerca di soluzioni ai problemi sociali in Europa. Fu fondata il 5 maggio del 1949 con il Trattato di Londra e conta 47 membri. La sede istituzionale è a Strasburgo, la sua attività consiste nel favorire la stipulazione di accordi o convenzioni tra gli stati membri e non, queste iniziative non sono vincolanti e vanno ratificate dagli stati membri. Il Consiglio d'Europa non fa parte dell'Unione Europea e non va confuso con il Consiglio dell'Unione Europea.

4.2 Consiglio dell'Unione Europea

Anno istituzione 1958 con sede a Bruxelles è la voce dei governi dei paesi dell'UE, adotta gli atti normativi e ne coordina le politiche, i membri sono i ministri dei governi di ciascun paese UE competenti per la materia in discussione. Il Presidente è nominato a rotazione fra i vari paesi e esercita per 6 mesi. I ministri dei governi di ciascun paese dell'UE si incontrano per discutere, modificare e adottare le leggi e a impegnare i rispettivi governi a mettere in atto quanto concordato.

Negozia e adotta le leggi UE, coordina le politiche dei paesi UE, elabora la politica estera e di sicurezza dell'UE, firma accordi tra l'UE e altri paesi o organizzazioni internazionali, approva il bilancio annuale UE insieme al Parlamento europeo.

4.3 Commissione Europea (CE)

È uno dei principali organi dell'Unione Europea, previsto dai trattati fondamentali. È l'organo esecutivo dell'UE, rappresenta gli interessi dell'Europa e propone al parlamento europeo e al consiglio dell'Unione Europea la legislazione da adottare. Svolge anche attività di vigilanza sulla corretta applicazione di quanto emanato. Come i governi nazionali la Commissione europea si assicura che le leggi europee vengano rispettate e i regolamenti vengano messi in pratica. Una delle attività più importanti della commissione è quella di proporre leggi alle due camere dell'Unione. Le due camere sono il Parlamento europeo ed il Consiglio dell'Unione Europea, dove si riuniscono i ministri dei paesi membri dell'Unione.

4.4 Il Parlamento Europeo

Conosciuto come Europarlamento è l'unica istituzione dell'UE ad essere eletta direttamente dai suoi cittadini. Insieme al Consiglio dell'UE costituisce una delle due camere che esercitano il potere legislativo nell'Unione. Il suo operato riguarda:

- Controllo politico sull'operato della Commissione con interrogazioni scritte ed orali e mozioni di censura;
- Esame delle proposte legislative della Commissione;
- Approvazione del bilancio annuale dell'Unione;
- Nomina del mediatore Europeo (è eletto dal parlamento per lo studio della legislazione; è una carica istituzionale e riceve le denunce di qualsiasi cittadino o persona fisica o giuridica che risiede o abbia la sede sociale in uno Stato membro, riguarda casi di cattiva amministrazione delle istituzioni)

4.5 BCE

La Banca Centrale Europea è la banca centrale incaricata dell'attuazione della politica monetaria per i 19 paesi dell'Unione Europea, che hanno aderito alla moneta unica e che formano la cosiddetta zona euro. Scopo principale della Banca Centrale Europea è quello di mantenere sotto controllo l'andamento dei prezzi mantenendo il potere d'acquisto nell'area dell'euro. La BCE, infatti, esercita il controllo dell'inflazione nell'area euro, controllando la base monetaria o fissando i tassi di interesse. (Federal Reserve).

4.6 Diritto dell'Unione Europea Atti di normazione

Le istituzioni europee emanano diversi tipi di atti:

- Regolamenti - hanno portata generale (si rivolgono ad un numero indeterminato di destinatari) e direttamente obbligatori e applicabili in tutti gli Stati.
- Direttive - vincolano lo stato membro per il risultato da raggiungere, la competenza e la libertà di utilizzare le forme ed i mezzi per raggiungere il risultato sono demandati allo Stato.
- Raccomandazioni - non sono vincolanti sono solo esortazioni

4.7 Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti "MIT" è il dicastero con portafoglio del Governo italiano, che ha competenza sulle reti infrastrutturali nazionali (stradali, ferroviarie, portuali e aeroportuali) a servizio dei mezzi di trasporto e sui trasporti terrestri, marittimi e aeronautici.

Esprime inoltre il piano generale dei trasporti e della logistica, e i piani di settore per i trasporti, compresi i piani urbani di mobilità

Il Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione ed i Sistemi Informativi e Statistici è il secondo dipartimento in cui è diviso il dicastero ed è diviso in 9 direzioni generali:

- DG per la motorizzazione;
- DG per la sicurezza stradale;
- DG per il trasporto stradale e per l'intermodalità;
- DG per il trasporto ferroviario;
- DG per il trasporto pubblico locale;
- DG per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne;
- DG per gli aeroporti ed il trasporto aereo;
- DG per i sistemi informativi, statistici e la comunicazione

Il Ministero vigila su taluni enti di cui nomina i vertici o eventuali commissari. Essi sono:

- le autorità portuali, quale autorità di vigilanza dei porti italiani;
- l'Aero Club d'Italia, quale ente di promozione in ambito aereo;
- l'Ente nazionale per l'aviazione civile, ENAC, quale unica autorità di regolazione tecnica, certificazione, vigilanza e controllo dell'aviazione civile;
- l'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale, INSEAN, quale ente di ricerca in ambito navale;
- l'Ente nazionale per le strade - ANAS S.p.A, quale società pubblica per la gestione e la manutenzione del sistema viario nazionale;
- il CIRM - Centro internazionale radio medico;
- CETENA S.p.A. - Centro per gli studi di tecnica navale;
- l'ENAV S.p.A. - Società nazionale per l'assistenza al volo;
- le Ferrovie dello Stato S.p.A.;
- la LNI - Lega navale italiana;
- il RINA - Registro italiano navale;
- il RID - Registro italiano dighe

4.8 L'ONU

L'Organizzazione delle Nazioni Unite, in sigla ONU, spesso abbreviata in Nazioni Unite, è un'organizzazione intergovernativa a carattere internazionale.

All'organizzazione, nata il 24 ottobre 1945 sulla scia della vecchia Società delle Nazioni, subito dopo la fine della seconda guerra mondiale, con l'entrata in vigore dello Statuto delle Nazioni Unite, aderiscono 193 Stati sul totale dei 196 riconosciuti sovrani.

L'articolo 1 e 2 dello Statuto delle Nazioni Unite riassumono gli scopi e i principi che l'organizzazione internazionale si è prefissata:

1. Mantenere la pace e la sicurezza internazionale;
2. Promuovere la soluzione delle controversie internazionali e risolvere pacificamente le situazioni che potrebbero portare a una rottura della pace;
3. Sviluppare le relazioni amichevoli tra le nazioni sulla base del rispetto del principio di uguaglianza tra gli Stati e l'autodeterminazione dei popoli mondiali;
4. Promuovere la cooperazione economica e sociale;
5. Promuovere il rispetto dei diritti umani e delle libertà fondamentali a vantaggio di tutti gli individui;
6. Promuovere il disarmo e la disciplina degli armamenti;
7. Promuovere il rispetto per il diritto internazionale e incoraggiarne lo sviluppo progressivo e la sua codificazione.

I Membri dell'ONU sono degli Stati Sovrani. Le Nazioni Unite non sono un governo mondiale e non legiferano. Esse, tuttavia, forniscono i mezzi per aiutare a risolvere i conflitti internazionali e formulano politiche appropriate su questioni di interesse comune. Alle Nazioni Unite tutti gli Stati Membri, grandi e piccoli, ricchi e poveri, con differenti visioni politiche e diversi sistemi sociali, fanno sentire la propria voce e votano in questo processo.

L'ONU ha sei organi principali. Cinque di questi - l'Assemblea Generale, il Consiglio di Sicurezza, il Consiglio Economico e Sociale, il Consiglio di Amministrazione Fiduciaria e il Segretariato - si trovano

presso il Quartier Generale di New York. Il sesto, la Corte Internazionale di Giustizia, ha sede all'Aia, in Olanda.

4.9 LA NATO

L'Organizzazione del Trattato dell'Atlantico del Nord (*North Atlantic Treaty Organization* NATO), in francese: *Organisation du Traité de l'Atlantique Nord*, in sigla OTAN), è un'organizzazione internazionale per la collaborazione nel settore della difesa.

Il trattato istitutivo della NATO, il Patto Atlantico, fu firmato a Washington il 4 aprile 1949, ed entrò in vigore il 24 agosto dello stesso anno. Attualmente, fanno parte della NATO 29 Stati.

I **principi generali** che regolano le attività dell'Alleanza sono mutati nel tempo, adattandosi ai continui cambiamenti del panorama geopolitico internazionale, e attualmente possono essere riassunti nei seguenti punti:

- ogni attività dell'Alleanza avviene sulla base di decisioni prese a consenso unanime, anche ai livelli organizzativi più bassi;

- ogni paese contribuisce alle capacità militari della NATO secondo un rigido principio di volontarietà;
- le truppe o i materiali messi a disposizione della NATO, dalle varie Nazioni, sono sotto comando permanente della nazione che li esprime, e vengono assegnati alla NATO e impiegati solo in caso di necessità;

- le truppe assegnate alla NATO durante un'operazione, vengono impiegate dal comandante NATO secondo criteri di impiego delle truppe definiti in un "piano operativo" (OPLAN) approvato a livello di "Comando strategico" (Comando Alleato per le operazioni, Allied Command Operations, ACO). Tuttavia, le "regole di ingaggio" (rules of engagement, ROE), ossia la caratterizzazione pratica delle azioni militari, sono espressamente concordate con il Governo della Nazione di appartenenza delle truppe che, per verificarne la loro osservanza, mantiene nell'Area di Operazioni un proprio Rappresentante Nazionale di alto livello (Senior National Representative, SNR);

- i costi di funzionamento dell'Alleanza sono ripartiti tra i paesi membri in funzione dei loro PIL;
- nessuna attività (operativa, logistica, o di addestramento militare) viene operata in ambito NATO senza che sia preceduta da un'apposita consultazione (in ambito NATO non esistono votazioni in quanto tali consultazioni si basano sul principio del silenzio/assenso), in cui ogni paese membro ha facoltà di esprimere la propria volontà;

- Tutti i paesi membri della NATO hanno la stessa importanza e uguale peso al tavolo negoziale. Ognuno di essi ha facoltà, a tutti i livelli decisionali, di rompere l'unanimità esprimendo il proprio parere contrario alle varie questioni poste sul tavolo del Comitato Atlantico o di ogni altro comitato a esso subordinato. In pratica il parere contrario di un qualsiasi Alleato, anche il più piccolo, equivale a un veto in quanto impedisce il raggiungimento del consenso stabilito dal Trattato Atlantico.