Vesper
Rivista di architettura, arti e teoria
Journal of Architecture, Arts & Theory

No. 7 | Cielo | Sky
Autunno | Inverno 2022
Fall | Winter 2022

ISBN 978-88-229-0817-9
ISSN 2704-7598
DOI 10.57644/Vesper007

Traduzione | Translation
190 – 193

Micol Roversi Monaco

“Diritto del cielo”: il caso francese
‘Right to the Sky’: Air Law in France

DOI 10.57644/Vesper007_018

Parole chiave
Keywords

Cielo, spazio aereo, legge, navigazione aerea, Francia
Sky, airspace, law, air navigation, France

Abstract

“Diritto del cielo”: il caso francese

Il “diritto del cielo”, ovvero il diritto della navigazione aerea, è oggi un ramo del diritto ben definito, a livello internazionale e nazionale. La disciplina francese, prima nazione a interessarsi del tema, è paradigmatica. Il contributo ne tratteggia gli aspetti principali, che si occupano della sicurezza in volo ma anche delle posizioni giuridiche degli abitanti il territorio.

‘Right to the Sky’: Air Law in France

The ‘law of the sky’, i.e. air navigation law, is now a well-defined branch of law, internationally and nationally. The French discipline, the first nation to take an interest in the subject, is paradigmatic. This contribution outlines its main aspects, which deal with in-flight safety but also with the legal positions of the inhabitants of the territory.

Daro Sulakauri, *I started to observe the nature, just like I did when I was a kid*, dalla serie | from the series *I was dreaming when I wrote this*, 2020

Università Iuav di Venezia
Department of Architecture and Arts

VESPER No. 7

9 788822 908841
ISBN 978-88-229-0884-1
ISSN 2704-7598 € 18

Università Iuav di Venezia
Dipartimento di Culture del progetto

VESPER No. 7

SKY

VESPER No. 7

CIELO

CIELO | SKY

Fall | Winter 2022
Journal of Architecture, Arts & Theory

Quodlibet

Autunno | Inverno 2022
Rivista di architettura, arti e teoria

Vesper
Rivista di architettura, arti e teoria

Vesper è una rivista scientifica semestrale, multidisciplinare e bilingue, si occupa delle relazioni tra forme e processi del progetto e del pensiero. Ponendo lo sguardo al crepuscolo, quando la luce si confonde con il buio e l'oggetto illuminante non è più visibile, *Vesper* intende leggere l'atto progettuale seguendo e rendendo evidente il moto della trasformazione. Pitagora identificò nel pianeta Venere sia la stella della sera (*Hesperos*) che quella del mattino (*Phosphoros*), i due nomi si riferiscono allo stesso astro ma posto in condizioni temporali differenti. *Vesper* dichiara quindi una posizione più che un oggetto e privilegia il situarsi che ne profila lo statuto. Non è qui accesa la luce tagliente dell'alba, che promette giorni completamente nuovi e alti sol dell'avvenire, ma quella che fa intravedere nella penombra una possibilità nell'esistente.

Richiamando e rinnovando la tradizione delle riviste cartacee italiane, *Vesper* ospita un paesaggio articolato di modalità narrative, accoglie forme di scrittura e stili differenti, privilegia l'intelligenza visiva del progetto, dell'espressione grafica, dell'immagine e delle contaminazioni tra linguaggi. La rivista è pensata nella sua successione di numeri tematici come discorso sulla contemporaneità, nello spazio di ogni singolo numero è articolata in un insieme di rubriche che gettano luci differenti sul tema. Nel procedere delle diverse sezioni – editoriale, citazione, progetto, racconto, lezione, saggio, inserto, traduzione, archivio, viaggio, ring, tutorial, dizionario – mutano i riverberi tra idee e realtà, si accende l'intreccio tra evidenze concrete e loro potenzialità, potenziali trasformativi, immaginari. Le rubriche sono pensate non per aggiornare istantaneamente ma per indagare condizioni progettuali e per fornire strumenti e materiali dall'*ombra lunga*.

Vesper
Journal of Architecture, Arts & Theory

Vesper is a six-monthly, multidisciplinary and bilingual scientific journal which deals with the relationships between forms and processes of thought and of design. Gazing into the dusk, when light slowly merges with darkness and the illuminating object is no longer visible, *Vesper* aims to interpret the act of designing through tracing and revealing the movement of transformation. Pythagoras identified in the planet Venus both the evening star (*Hesperos*) and the morning star (*Phosphoros*), assigning the two names to the same star observed in different temporal conditions. *Vesper* thus states a perspective rather than an object, privileging the condition that defines its status. Rather than the sharp light of dawn, heralding a brand-new day and promising a brighter future, it is the twilight that allows you to have a glimpse at the potential of what is already there.

Following the tradition of Italian paper journals, *Vesper* revives it by hosting a wide spectrum of narratives, welcoming different writings and styles, privileging the visual intelligence of design, of graphic expression, of images and contaminations between different languages. The journal is conceived as a series of thematic issues that build a discourse on the contemporary. Each issue is divided into sections that offer a range of diverse perspectives on the theme analysed: editorial, quote, project, tale, lecture, essay, extra, translation, archive, journey, ring, tutorial, dictionary. Throughout the different sections, reverberations between ideas and reality change, connections emerge between tangible facts and their potentials, transformative prospects, collective perception. The principal aim of these sections is not to provide instant news, but to offer an in-depth investigation of different instances of design and to provide tools and materials that have a long-lasting effect.

Università Iuav di Venezia
Department of Architecture and Arts

Università Iuav di Venezia
Dipartimento di Culture del progetto

VESPER No. 7

CIELO

Fall | Winter 2022
Journal of Architecture, Arts & Theory

Autunno | Inverno 2022
Rivista di architettura, arti e teoria

Daro Sulakauri, *Chiatura City. Cable Car System*, from the series | dalla serie *The Black Gold*, Georgia, 2018.

Editoriale | Editorial
8 – 17 Sara Marini
Cielo
Sky

Citazione | Quote
18 – 22 Cedric Price
Flocks

Breve estratto da un testo critico che definisce la rotta o le coordinate di attraversamento del tema. | Brief excerpt from a critical text concerning different perspectives on the topic.

Progetti | Projects
24 – 35 Mark Foster Gage
The Architecture of Ouranos

36 – 49 Sandro Marpillero, Patricia Dailey
Terminal Iron Works: Skies in a Room
Terminal Iron Works: cieli in una stanza

50 – 61 Lina Malfona
Interno manierista. Il nuovo Casinò di Venezia
A Mannerist Interior. Venice's New Casino

62 – 79 Alberto Bertagna
Il bivacco evolutivo
The Evolutionary Bivouac

Contributi che indagano le ragioni, le *mise-en-scène*, le risultanti di progetti realizzati attraverso le voci degli autori e/o di critici. | Contributions that investigate the reasons, the *mise-en-scènes*, and the results of an accomplished project throughout the voices of the authors and/or the critics.

Inserto | Extra
80 – 89 Michelangelo Frammartino
Il buco
The Hole

Forma e modo d'espressione di questa rubrica sono a discrezione dell'autore. | The section consists in the original contribution of an author.

Viaggio | Journey
90 – 96 Alessandro Calefati
L'espressione del cielo. Le interfacce estetiche in Watsuji Tetsurō
The Expression of the Sky. Aesthetic Interfaces in Watsuji Tetsurō

Resoconto di un viaggio fisico o immaginario e delle sue evoluzioni temporali e spaziali. | A physical or imaginary journey in its temporal and spatial development.

Saggi | Essays
98 – 111 Massimo Palma
Lenz e *Lesabéndio*. Il progetto contro il cielo in Scheerbart e Celan
Lenz and *Lesabéndio*. Design Against the Sky in Scheerbart and Celan

Saggi critici articolati in citazioni, note, iconografie e una bibliografia. | Essays including quotes, notes, iconography and bibliography.

112 – 125 Giuseppe D'Acunto
Il cielo in terra: artificio, inganno e prospettiva nel *Trionfo del Nome di Gesù* di Giovan Battista Gaulli
Heaven on Earth: Artifice, Deception, and Perspective in Giovan Battista Gaulli's *Trionfo del Nome di Gesù*

126 – 139 Luca Lanini
Al di là del cielo. Georgij Krutikov e il cosmismo nell'avanguardia sovietica
Beyond the Sky. Georgy Krutikov and Cosmism in the Soviet Avant-garde

140 – 154 Ludovico Centis
Life and Death in the Clouds. Design and the Meteorological Obsession
Vita e morte tra le nuvole. Il design e l'ossessione meteorologica

155 – 156 Bibliografie | Bibliographies

Archivi | Archives

Testo critico che accompagna una selezione di materiali d'archivio presentati con le loro coordinate di provenienza. | Critical text accompanying a selection of archival material presented with its source reference.

158 – 169 Manuel Orazi
Resistenza celeste. Un monumento di provincia e la sua "forma aperta" nell'epoca del relazionismo spaziale
Celestial Resistance. A Provincial Monument and Its 'Open Form' in the Era of Spatial Relations

170 – 178 Marzia Marandola
Costruire una tenda sotto il cielo
Building a Tent Under the Sky

Racconti | Tales

Narrazioni testuali o per immagini attraverso realtà note o ipotetiche. | Textual or visual narratives exploring actual or hypothetical worlds.

180 – 182 Roberto Conte
Il cielo al limite dello spazio
The Sky at the Edge of Space

183 – 187 Michael Hirschbichler
Dissolves (Sky Pieces)

Traduzione | Translation

Traduzione inedita di un documento anticipata da un commento critico che ne evidenzia rilevanza e attualità. | Unreleased translation of a document introduced by a critical comment highlighting its relevance.

190 – 193 DROIT AU CIEL
Micol Roversi Monaco
"Diritto del cielo": il caso francese
'Right to the Sky': Air Law in France

194 – 203 République française
Codice dei Trasporti e Codice dell'Aviazione Civile
Transports Code and Civil Aviation Code

Dizionario | Dictionary

Definizioni critiche di tre lemmi in italiano e tre lemmi in inglese contribuiscono alla precisazione del tema. Il dizionario prosegue con l'evolvere di "Vesper", si compone in itinere. | Critical definitions of three headwords in Italian and three headwords in English that contribute to point out the issue's topic. The definitions through the issues of "Vesper" will compose an ongoing dictionary.

204 – 205 Fred Scharmen
Space

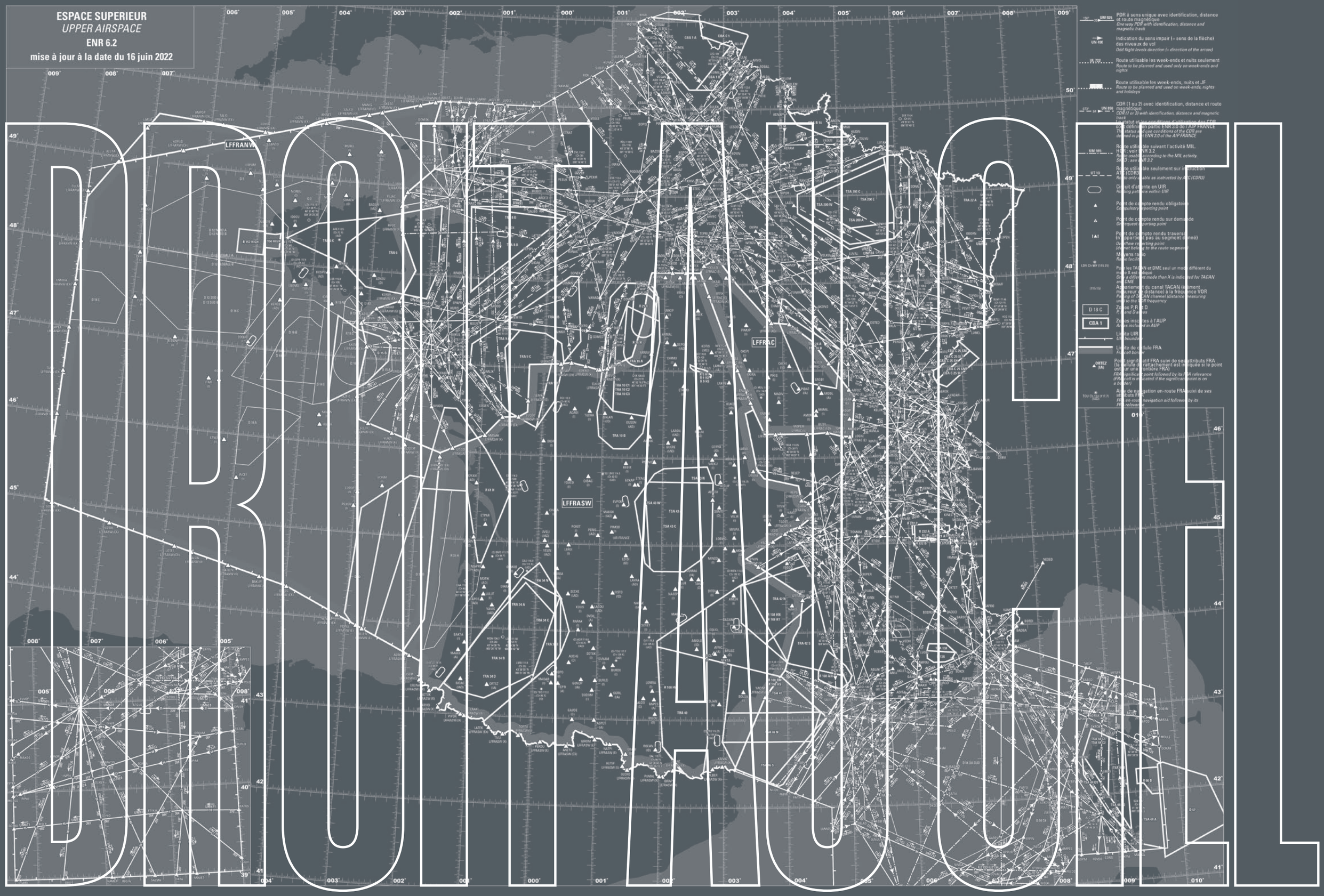
206 – 207 Ettore Rocca
Timaeus

208 – 209 Sara Buoso
Universe

210 – 211 Federico Deambrosis
Australe

212 – 213 Claudia Pirina
Boreale

214 – 215 Silvia Dalzero
Città (volanti)

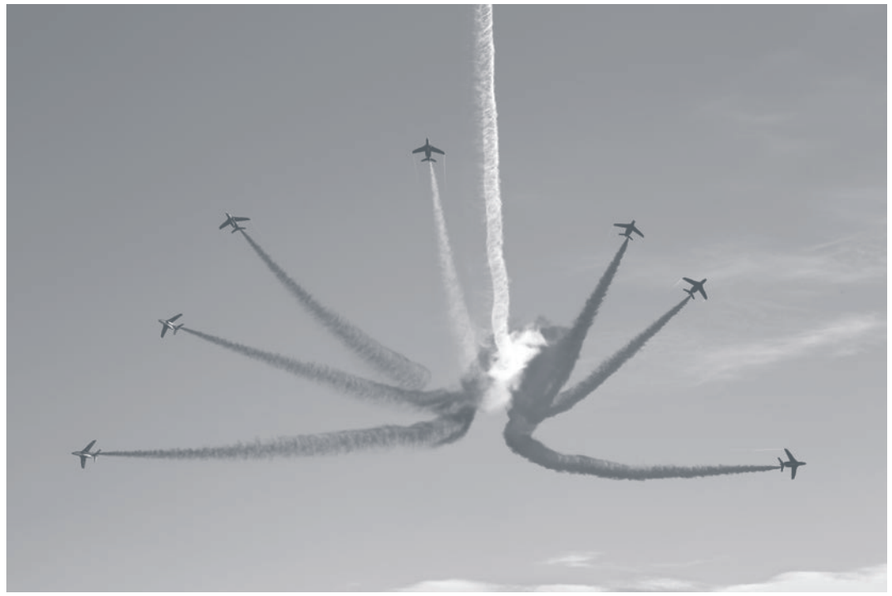


DIRETTAMENTE

DIRECTFUL

“Diritto del cielo”: il caso francese

‘Right to the Sky’: Air Law in France



La Patrouille de France all’airshow nel centro di Oslo, Norvegia, 2012. | Patrouille de France at airshow in central Oslo, Norway, 2012. Ph. Hans A. Rosbach.

Micol Roversi Monaco

Il “diritto del cielo” ha avuto origine dopo la Conférence internationale de navigation aérienne di Parigi del 1910, la prima conferenza diplomatica che ha dato il via alla formulazione del diritto internazionale sull’aviazione. Oggi, si tratta di un ramo del diritto ben definito[1], costituito da fonti di livello internazionale, eurounitario e nazionale, che si occupano di profili sia di diritto pubblico, sia di diritto privato.

Infatti, le “libertà dell’aria”, i diritti di sorvolo e di atterraggio, di sbarco e imbarco, di trasporto di passeggeri e merci, riconosciuti e regolati dal diritto internazionale (Convenzione sull’aviazione civile internazionale di Chicago del 1944, con l’annesso Rules of the Air e gli accordi internazionali attuativi; Convenzione sulla soppressione di atti illeciti contro la sicurezza dell’aviazione civile di Montréal del 1971)[2], si esercitano su uno spazio, lo spazio aereo, che laddove si trovi al di sopra del territorio (comprendente le acque territoriali) di uno Stato, appartiene alla sovranità piena ed esclusiva dello Stato medesimo (art. 1 della Convenzione di Chicago): la sovranità sul territorio si estende alla sovranità sullo spazio aereo.

Ciò comporta non solo che nessun aeromobile di Stato (adoperato in servizi militari, di dogana o di polizia) può sorvolare il territorio di un altro Stato o atterrarvi senza l’autorizzazione di quest’ultimo, ma che lo Stato interviene a disciplinare la circolazione aerea sul proprio spazio aereo.

I paesi europei, poi, hanno ceduto parte della loro sovranità all’Unione europea, che si è occupata di regolamentare il “cielo unico europeo” attraverso diversi atti normativi che armonizzano le previsioni nazionali e dettano norme tecniche nel settore dell’aviazione: tra questi, il regolamento n. 551/2004, sull’organizzazione e l’uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo; il regolamento n. 1139/2018, recante regole comuni nel settore dell’aviazione civile e che istituisce un’Agenzia europea per la sicurezza aerea; e il regolamento n. 923/2012, contenente le Standardised European Rules of the Air.

La Francia è stata una delle prime nazioni a interessarsi del diritto aeronautico, e la sua disciplina di questo ramo del diritto è paradigmatica a livello internazionale. Ciò, unitamente alla valenza esemplare del diritto amministrativo francese nella costruzione dei diritti amministrativi europei, in contrapposizione al modello anglosassone, è alla base della scelta di tradurne alcuni significativi passaggi in lingua italiana e inglese.

Nell’ordinamento francese, la disciplina della circolazione aerea è delineata dal Code des transports e dal Code de l’aviation civile. Sono fonti statali a occuparsi di questo tema, così come le competenze amministrative in materia sono statali: la regolazione del traffico aereo è dettata, infatti, dal ministro della Difesa per il traffico aereo militare, e dal ministro responsabile dell’Aviazione Civile per il traffico aereo generale (Code de l’aviation civile, art. D131-2). Quest’ultimo – attualmente corrispondente al ministro dell’Ecologia, dello Sviluppo Sostenibile e dell’Energia, che ha la delega per l’aviazione civile – stabilisce, con provvedimento emanato d’intesa con la Direzione dello spazio aereo, le norme specifiche del traffico aereo generale (Code de l’aviation civile, art. D131-6). In Italia, invece, oltre alle norme dettate con decreti del ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili (ai sensi del d.P.R. n. 461/1985), l’attività di regolazione tecnica, di certificazione, di vigilanza e controllo nel settore dell’aviazione civile è stata attribuita a un ente pubblico, l’Ente nazionale per l’aviazione civile (Enac), sul quale il suddetto ministro esercita poteri di indirizzo (art. 687 del Codice della navigazione).

Il Code des transports prevede che qualsiasi aeromobile può circolare liberamente al di sopra del territorio francese, ma gli aeromobili di nazionalità straniera possono circolarvi solo in forza di una convenzione diplomatica o di un’autorizzazione (Code des transports, art. L6211-1). L’aeromobile che effettua un volo internazionale, inoltre, è tenuto a seguire, per attraversare il confine, la rotta aerea impostagli (Code des transports, art. L6211-2). Il sorvolo di alcune aree del territorio francese può essere vietato per motivi militari, come nel caso in cui siano dichiarate sotto assedio, o per motivi di pubblica sicurezza (Code des

Air law originated after the Conférence internationale de navigation aérienne in Paris in 1910, the first diplomatic conference that initiated the formulation of international aviation law. Today, it is a well-defined field of law[1], made up of international, EU and national legislative sources, which deal with both public and private law issues.

In fact, the ‘Freedoms of the Air’, the rights to enter and land in other countries’ airspace, disembarkation and embarkation, the transport of passengers and goods, recognised and regulated by international law (the Chicago Convention on International Civil Aviation of 1944, with the annexed Rules of the Air and international implementing agreements; the Montreal Convention on the Suppression of Unlawful Acts Against Civil Aviation Safety of 1971)[2], are exercised over a space, airspace, which, when it is located above the territory (including the territorial waters) of a State, belongs to the full and exclusive sovereignty of that State (Article 1 of the Chicago Convention). Thus, sovereignty over the territory extends to sovereignty over the airspace.

This implies not only that no state aircraft (be it used in military, customs, or police services) can fly over the territory of another state or land there without the latter’s authorisation, but that the state intervenes to regulate air traffic in its own airspace.

European countries have ceded part of their sovereignty to the European Union, which has undertaken to regulate the Single European Sky through various legislative acts that harmonise national provisions and dictate technical standards in the aviation sector: among these, regulation no. 551/2004, on the organisation and use of airspace in the Single European Sky; regulation no. 1139/2018, laying down common rules in the civil aviation sector and establishing a European Aviation Safety Agency; and regulation no. 923/2012, containing the Standardised European Rules of the Air.

France was one of the first nations to take an interest in aviation law, and its discipline of this branch of law is paradigmatic internationally. This, together with the exemplary value of French administrative law in the construction of European administrative law, as opposed to the Anglo-Saxon model, underlies the decision to translate some significant passages into Italian and English.

In French law, the regulation of air navigation is outlined by the Code des transports and the Code de l’aviation civile. Both these issues and the administrative powers in this area pertain to national legislation: the regulation of air traffic is overseen by the Minister of Defense for military air traffic, and by the Minister responsible for Civil Aviation for civil air traffic (Code de l’aviation civile, Art. D131-2). The latter – currently the Minister of Ecology, Sustainable Development and Energy, who has the mandate for civil aviation – establishes specific air traffic rules through orders issued in agreement with the Airspace Directorate (Code de l’aviation civile, Art. D131-6). In Italy, on the other hand, in addition to the regulations dictated by decree of the Minister of Sustainable Infrastructure and Mobility (pursuant to Presidential Decree No. 461/1985), the activities of technical regulation, certification, supervision and control in the civil aviation sector have been attributed to a public body, the Ente Nazionale per l’Aviazione Civile (ENAC, the national Civil Aviation Authority) over which the aforementioned Minister exercises powers of direction (Article 687 of the national Navigation Code).

The Code des transports provides that any aircraft can circulate freely over the French territory, but those from another State can only circulate there by virtue of a diplomatic agreement or authorisation (Code des transports, Art. L6211-1). Moreover, an aircraft making an international flight is required to follow the air route set for it in order to cross the border (Code des transports, Art. L6211-2). Overflight of some areas of the French territory may be prohibited for military reasons, in case they are declared under siege, or for reasons of public safety (Code des transports, Art. L6211-4), but exclusively by the Minister responsible for Civil Aviation: this power, as

1 In Italia, ad esempio, risale al 1924 il primo numero della rivista diretta da | In Italy, for example, the first issue of the magazine directed by Antonio Ambrosini e | and Amedeo Giannini, “Il diritto aeronautico. Rivista bimestrale di dottrina, legislazione, giurisprudenza”, Usila, Roma. Cfr. | Cf. M. De Meo, W. Saccomanno, *Bibliografia generale italiana di diritto della navigazione aerea dal 1900 al 2000*, Isdit, Cagliari 2000. Numerose, inoltre, sono le monografie che analizzano i profili di diritto pubblico e privato nelle fonti, internazionali, europee e nazionali, del diritto aeronautico, talvolta accostato al diritto della navigazione marittima (e, infatti, la principale fonte di disciplina nell’ordinamento italiano è unica, essendo costituita dal Codice della navigazione): | Furthermore, there are numerous monographs that analyse public and private law provisions in the international, European, and national sources of aviation law, sometimes compared to the law of maritime navigation (as a matter of fact, the main source of discipline in the Italian legal system is unique, being constituted by the Navigation Code): A. Masutti, *Il diritto aeronautico*, Giappichelli, Torino 2020; B. Franchi, S. Vernizzi (a cura di | eds.), *Il diritto aeronautico fra ricodificazione e disciplina comunitaria*, atti del convegno | proceedings of the conference, Giuffrè, Milano 2007; A. Antonini, B. Franchi (a cura di | eds.), *Il diritto aeronautico a cent’anni dal primo volo*, atti del convegno | proceedings of the conference, Giuffrè, Milano 2005; *Il nuovo diritto aeronautico*, Giuffrè, Milano 2002; S. Piazza, R. Fettarappa, R. Borile, *Diritto della navigazione aerea,* Zanichelli, Bologna 2000; M. Spada, *Diritto della navigazione aerea e spaziale,* Giuffrè, Milano 1999; A. Di Giorgi, *Diritto aeronautico*, Aviolibri, Roma 1995; T. Ballarino, *Diritto aeronautico*, Giuffrè, Milano 1983; L.M. Bentivoglio, S. Busti (a cura di | eds.), *Diritto aeronautico. Le fonti convenzionali*, Vita e pensiero,

transports, art. L6211-4), ma esclusivamente dal ministro preposto all'Aviazione Civile: questo potere, come riconosciuto dalla giurisprudenza, non può essere in alcun modo esercitato dai Comuni, seppur in presenza di considerazioni emergenziali o di particolari circostanze locali[3]. Analoghe previsioni vi sono nell'ordinamento italiano, in cui è stabilito che gli aeromobili stranieri possono sorvolare il territorio nazionale quando ciò sia stabilito dalla normativa comunitaria o da convenzioni internazionali, salva la facoltà dell'Enac di rilasciare autorizzazioni temporanee, e che l'Enac può vietare il sorvolo su determinate zone del territorio nazionale per motivi di sicurezza, militari o di ordine pubblico (art. 793 del Codice della navigazione).

Il Code de l'aviation civile, invece, disciplina l'altezza di sorvolo su città o centri abitati, che può essere solo una quota tale che sia sempre possibile l'atterraggio, anche se i mezzi di propulsione sono fermi, al di fuori dell'abitato o su un aeroporto pubblico (Code de l'aviation civile, art. R131-1). Inoltre, esso prevede che il ministro della Difesa e il ministro preposto all'Aviazione Civile organizzino lo spazio aereo nazionale e ne regolino l'uso (Code de l'aviation civile, artt. D131-1, D131-1-3), attraverso la suddivisione dello spazio aereo in porzioni limitate lateralmente e verticalmente, i cui utilizzi sono disciplinati temporalmente. In particolare, si individuano aree controllate, zone regolamentate, aree riservate a utenti specifici (anche temporaneamente), aree pericolose, aree in cui è obbligatorio l'uso della radio, e aree dove è obbligatorio l'uso del transponder.

Il "diritto del cielo" francese prende in considerazione anche i "diritti in terra", ovvero le posizioni giuridiche riconosciute a chi abbia uno stabile collegamento con il territorio sottostante lo spazio aereo.

In primo luogo, il Code des transports prevede che il diritto di un aeromobile a sorvolare una proprietà privata non può essere esercitato a condizioni tali da ostacolare l'esercizio del diritto del proprietario (Code des transports, art. L6211-3): infatti, ai sensi dell'articolo 552 del Codice civile, "la propriété du sol emporte la propriété du dessus et du dessous".

Tuttavia, in uno dei rari casi in materia portati all'attenzione delle cronache giudiziarie, una signora che chiedeva di inibire il sorvolo a bassa quota della sua proprietà non ha trovato accolte le proprie richieste. La signora lamentava che le mongolfiere che sorvolavano giornalmente il castello dove risiedeva violassero la *privacy* della sua famiglia e creassero un disturbo illegittimo che le aveva fatto insorgere una malattia psicosomatica: la psoriasi. Il giudice di primo grado, quindi, con ordinanza cautelare aveva vietato i sorvoli e condannato la società che gestiva le mongolfiere a risarcirle il danno cagionato. Tale ordinanza è stata però annullata dal giudice d'appello[4], che ha ritenuto che la signora non fosse riuscita a provare il nesso di causalità tra la malattia e il passaggio delle mongolfiere. Infatti, il certificato medico prodotto, che confermava l'insorgenza di sintomi di ansia, depressivi e psicosomatici, secondo il giudice si era basato sulle dichiarazioni della signora, e non era sufficiente per stabilire con certezza un nesso causale diretto ed esclusivo tra i sorvoli delle mongolfiere e la sua malattia dermatologica. Tale pronuncia è paradigmatica nel mostrare la difficoltà di definire il confine tra "diritti in cielo" e "diritti in terra", ovvero individuare il danno provocato da attività che si svolgano nello spazio soprastante il suolo di proprietà (o l'interesse a escludere tali attività, di cui si parla nella disciplina italiana[5]).

Una seconda modalità con cui il "diritto del cielo" francese considera anche i "diritti in terra", è procedimentale: l'ordinamento francese prevede la consultazione dei residenti circa questioni relative al funzionamento degli aeroporti, comprese le questioni relative alle condizioni di sorvolo.

Il Code de l'environnement prevede, infatti, la costituzione di una Commissione consultiva per l'ambiente aeroportuale, composta per un terzo dei suoi membri da rappresentanti delle associazioni dei residenti in prossimità dell'aeroporto e da rappresentanti delle associazioni per la tutela dell'ambiente, oltre che per un altro terzo da rappresentanti degli enti locali interessati, e per un terzo da rappresentanti delle professioni aeronautiche (art. L571-13). Ma non solo: il Code

Milano 1974; M. Petrarulo, *Manuale di diritto della navigazione aerea*, Cielo, Roma 1962; P. Cogliolo, S. Cacopardo, *Manuale di diritto aeronautico*, Barbèra, Firenze 1937; P.L. Viola, *La telegrafia senza fili e la navigazione aerea nei loro rapporti col diritto internazionale: questioni di diritto aereo*, Figli Della Provvidenza, Milano 1912.

2 Sul diritto internazionale del cielo, cfr. | On the international law of air space, cf. D. Amoroso, *Alta tensione nei cieli di Minsk, quale ruolo per il diritto internazionale?*, in "Diritto dei trasporti", no. 2, 2021, pp. 666-670; *Studies in International Air Law. Collected Work of Cheng Bin*, a cura di | edited by Chia-Jui Cheng, Brill Nijhoff, Boston 2018; M. Milde, *International Air Law and ICAO*, Eleven International Publishing, Den Haag 2016; R. Abeyratne, *Air Navigation Law*, Springer, Berlin 2012; G. Righetti, M. Rimaboschi, *Le convenzioni internazionali della navigazione marittima, interna e aerea: annotate con la giurisprudenza ed integrate con gli usi nazionali e internazionali, le leggi straniere di uso comune in materia ed altri strumenti normativi di interesse per i giuristi, gli armatori e gli altri operatori marittimi e plurimodali*, Giuffrè, Milano 2008; P.S. Dempsey, *Public International Air Law*, Centre for Research of Air and Space Law-McGill University, William S. Hein & Co, Montréal 2008; J.C. Batra, *International Air Law. Including Warsaw Convention 1929 & Montréal Convention 1999*, Reliance Publishing House, New Delhi 2003; M. Fragali, *L'internazionalismo dell'aviazione e la sovranità sullo spazio aereo*, in "Il diritto aereo", no. 35, 1970, pp. 139-149; M. Giuliano, *La navigazione aerea nel diritto internazionale generale*, Giuffrè, Milano 1941.

3 Consiglio di Stato | Council of State, assemblea | assembly, 7 marzo | March 1930; Consiglio di Stato | Council of State, 10 aprile | April 2002, no. 238212; Corte amministrativa d'appello di Versailles | Administrative Court of Appeal of Versailles, 23 giugno | June 2005, no. 02VE04230. Per

recognized by jurisprudence, cannot in any way be exercised by the Municipalities, even in the presence of emergency considerations or particular local circumstances[3]. Similar provisions exist in the Italian legal system, which establishes that foreign aircraft can fly over the national territory when this is established by EU legislation or international conventions, without prejudice to the right of ENAC to issue temporary authorisations, or to prohibit overflight on certain areas of the national territory for reasons of security, military or related to public order (Article 793 of the Navigation Code).

The Code de l'aviation civile, on the other hand, regulates the height of overflight over cities or inhabited centres, which can only be such that landing is always possible outside the built-up area or on a public airport, even if the means of propulsion are not in use (Code de l'aviation civile, Art. R131-1). Furthermore, it provides that the Minister of Defense and the Minister in charge of Civil Aviation organise the national airspace and regulate its use (Code de l'aviation civile, Articles D131-1, D131-1-3), through the subdivision of the airspace into portions divided horizontally and vertically, the use of which are temporally regulated. In particular, these portions include controlled areas, regulated areas, areas reserved for specific users (including temporarily), dangerous areas, areas where the use of the radio is mandatory, and areas where the use of the transponder is mandatory.

The French 'air law' also takes into consideration 'surface rights', that is the rights recognised to those who have a stable connection with the territory below the airspace.

Firstly, the Code des transports provides that the right of an aircraft to fly over private property cannot be exercised under conditions that interfere with the exercise of the property owner's right (Code des transports, Art. L6211-3): in fact, pursuant to Article 552 of the Civil Code, 'la propriété du sol emporte la propriété du dessus et du dessous'.

However, in one of the rare cases on the subject recorded in court reports, a woman's request to prevent the low-altitude overflight of her property was not granted. The woman complained that the hot air balloons that flew daily over the castle where she resided violated the privacy of her family and created undue disturbance, which had caused her to develop a psychosomatic illness, psoriasis. Therefore, the first instance judge with a precautionary order had forbidden the overflight and sentenced the company that managed the balloons to compensate them for the damage caused. However, this order was annulled by the appeal judge[4], who found that the woman had not been able to prove the causal link between the disease and the passage of the hot air balloons. The medical certificate produced, which confirmed the onset of anxiety, depression and psychosomatic symptoms, according to the judge was based on the woman's own statements, and was not sufficient to establish with certainty a direct and exclusive causal link between the overflights of the hot air balloons and her skin disease. This pronouncement is emblematic in demonstrating the difficulty of defining the boundary between air rights and surface rights, or rather identifying the damage caused by activities that take place in the space above privately owned land (or the interest in excluding such activities, which is dealt with by Italian legislation[5]).

Another way in which the French air law also considers surface rights is procedural: the French law provides for consultation of residents on issues relating to the operation of airports, including issues relating to overflight conditions. In that regard, the Code de l'environnement provides for the establishment of an advisory Commission for the airport environment, made up for one third of its members by representatives of the associations of residents who live near the airport and by representatives of the associations for the protection of environment; for another third by representatives of the local authorities concerned; for the other third by representatives of the aeronautical professions (Art. L571-13). But not only that: the Code des transports also establishes a procedure open

des transports stabilisce anche un procedimento aperto alla partecipazione pubblica per modifiche del traffico aereo in partenza e in avvicinamento rispetto agli aeroporti, se permanenti e aventi l'effetto di modificare in modo significativo le condizioni di sorvolo (Code des transports, art. L6362-2, Code de l'aviation civile, art. R227-7). È infatti previsto che tale decisione sia oggetto di istruttoria pubblica, secondo quanto previsto dal Code de l'environnement (artt. L123-1-A-L123-19-11). Si tratta del procedimento di inchiesta pubblica per progetti, piani e programmi capaci di avere effetti sull'ambiente, condotta da un commissario o una commissione nominati dal presidente del tribunale amministrativo: l'autorità deve informare il pubblico interessato con un avviso, mettere a sua disposizione informazioni complete per poter partecipare, e ricevere e pubblicare osservazioni e proposte presentate dal pubblico. Eventualmente, chi conduce l'inchiesta può ascoltare le persone interessate che ne facciano richiesta e convocare le persone la cui audizione ritenga utile, e organizzare incontri di informazione e discussione con il pubblico. Il commissario o la commissione redigono, quindi, la propria relazione e le proprie motivate conclusioni, riportando le osservazioni e le proposte che sono state presentate durante l'istruttoria. I risultati dell'indagine pubblica sono portati all'attenzione della Commissione consultiva per l'ambiente aeroportuale e dell'Autorità per il controllo sui disturbi aeroportuali, che emettono un parere sulla prevista modifica del traffico aereo. Il rumore e gli altri effetti dannosi per i residenti locali, quindi, saranno presi in considerazione, essendo peraltro possibile per l'autorità pubblica anche dettare vincoli e restrizioni proprio per limitare il rumore degli aerei (Code de l'aviation civile, art. R. 221-3).

Quando, però, alcuni Comuni e associazioni per la difesa degli interessi dei residenti hanno presentato ricorso per l'annullamento per eccesso di potere dell'ordinanza del ministro incaricato per l'aviazione civile, che aveva modificato le traiettorie di arrivo degli aeroporti di Parigi, il Consiglio di Stato lo ha rigettato[6], giudicando infondate le censure relative a difetti del procedimento di istruttoria pubblica. Il Consiglio di Stato, infatti, operando un sindacato pieno sulle valutazioni tecniche e discrezionali effettuate, ha considerato che il provvedimento impugnato realizzava l'obiettivo di abbattimento acustico in prossimità degli aeroporti innalzando l'altitudine degli aeromobili e riducendo il numero degli abitanti esposti al rumore del sorvolo; ha riconosciuto che la procedura non aveva rilievo nazionale e pertanto non erano applicabili le forme di pubblicità e informazione previste in questi casi; e ha affermato che il fatto che la natura tecnica del fascicolo, inerente al tipo di intervento previsto, avrebbe potuto renderne più complessa la comprensione da parte del pubblico, è circostanza che, da sola, non può viziare l'ordinanza impugnata. Di nuovo, si manifesta anche con questa pronuncia la difficoltà di riconoscere i "diritti in terra" di fronte al "diritto del cielo", questa volta dal punto di vista procedimentale.

Una terza modalità con cui il "diritto del cielo" francese si relaziona con i "diritti in terra", consiste nel limitarli: in quanto diritto che si occupa della terza dimensione, il "diritto del cielo" può "sconfinare" sui "diritti in terra" che si sviluppano in altezza, ovvero incidere sulla possibilità di edificare o installare impianti, ponendo limiti per tutelare la circolazione aerea. Vi sono, infatti, norme nazionali che stabiliscono le altezze massime degli edifici vicino agli aeroporti, e disposizioni particolari per installazioni che possano ostacolare la circolazione aerea, come le pale eoliche (Code de l'aviation civile, art. R244-1). Ciò avviene anche nell'ordinamento italiano, in cui è previsto che l'Enac possa stabilire zone limitrofe agli aeroporti soggette a limitazioni alla proprietà per evitare ostacoli e potenziali pericoli per la navigazione aerea, cui si devono conformare gli strumenti urbanistici degli enti locali (art. 707 del Codice della navigazione), e può ordinare l'abbattimento degli ostacoli (art. 714 del Codice della navigazione).

Il cielo, dunque, è, da una parte, spazio libero, *res communis omnium*; dall'altra parte è spazio tridimensionale regolato dal diritto, sia per l'interesse pubblico di garantire la sicurezza in volo, sia (pur con notevoli difficoltà applicative) per garantire i diritti degli abitanti del territorio sottostante.

un commento critico, cfr. | For a critical commentary, cf. J.B. Auby, *La commune, le dessus et le dessous*, in "Droit Administratif", no. 4, 2011.

4 Corte d'Appello di Orléans | Court of Appeal of Orléans, 5 maggio | May 2010, no. 09/02512.

5 L'articolo 840 del Codice civile italiano (Sottosuolo e spazio sovrastante al suolo), invece di riconoscere espressamente l'estensione del diritto di proprietà del suolo sullo spazio sovrastante, prevede che "il proprietario del suolo non può opporsi ad attività di terzi che si svolgano […] a tale altezza nello spazio sovrastante, che egli non abbia interesse ad escluderle". L'articolo 823 del Codice della navigazione stabilisce che il sorvolo dei fondi di proprietà privata da parte di aeromobili deve avvenire in modo da non ledere l'interesse del proprietario del fondo. | Article 840 of the Italian Civil Code (Underground and above ground space), instead of expressly recognising the extension of property rights to the airspace above, provides that 'the owner of the land cannot oppose the activities of third parties that take place […] at such a height in the space above that he has no interest in excluding them'. Article 823 of the Navigation Code establishes that the overflight of privately owned lots by aircraft must take place in such a way as not to harm the interest of the owner of the property.

6 Consiglio di Stato | State Council, sottosezione | sou-section 2, 12 febbraio | February 2014, no. 363655.

to public participation for proposed changes in air traffic departing from and approaching airports if these are permanent and liable to significantly change overflight conditions (Code des transports, Art. L6362-2, Code de l'aviation civile, Art. R227-7). In point of fact, this decision process is subjected to public inquiry in accordance with the provisions of the Code de l'environnement (Articles L123-1-A-L123-19-11). This public inquiry procedure for projects, plans, and programmes capable of having an impact on the environment is conducted by a commissioner or a commission appointed by the president of the administrative court: the authority must inform the public concerned with a notice, provide complete information to enable participation, as well as receive and publish comments and proposals submitted by the public. Eventually, those conducting the inquiry can listen to the members of the public concerned upon request, summon those whose hearing they deem useful, and set up information and discussion meetings with the public. The commissioner or the commission then draw up their report and their own reasoned conclusions, relating the observations and proposals that were submitted during the inquiry. The results of the public inquiry are brought to the attention of the Advisory Commission for the Airport Environment and the Authority for the Control of Airport Disturbance, which issue an opinion on the planned change in air traffic. Noise and other harmful effects for local residents, therefore, will be taken into consideration, since it is also possible for the public authority to set down constraints and restrictions precisely to limit aircraft noise (Code de l'aviation civile, Art. R. 221-3).

However, when some Municipalities and associations for the defence of residents' interests filed an appeal to override the ordinance of the Minister in charge of Civil Aviation, who had changed the aircraft arrival trajectories for Paris airports, the Council of State rejected it, deeming the complaint of faults in the public inquiry procedure unfounded. After a full review of the technical and discretionary evaluations that had been carried out, the Council of State[6] considered that the contested provision achieved the objective of noise abatement in the vicinity of airports by increasing the altitude of aircraft and reducing the number of inhabitants exposed to aircraft overflight noise; acknowledged that the procedure was not nationally significant and therefore the forms of publicity and information required in these cases were not applicable; and stated that the fact that the technical nature of the file, inherent to the type of intervention envisaged, might have made it more complex for the public to understand, is a circumstance that, alone, cannot vitiate the order contested. Again, the difficulty of recognising 'surface rights' before 'air law' is manifested also with this pronouncement, this time from the procedural point of view.

A third way in which the French 'air law' relate to 'surface rights' consists in limiting them: as a branch of law that deals with the third dimension, air navigation laws can encroach on surface rights that develop in height, or affect the possibility of building or installing systems, placing limits to protect air traffic. There are, in fact, national standards that establish the maximum heights of buildings near airports, and special provisions for installations that may hinder air traffic, such as wind turbines (Code de l'aviation civile, Art. R244-1). This also happens in the Italian legal system, which provides that ENAC may establish areas adjacent to airports subject to ownership restrictions to avoid obstacles and potential dangers for air navigation, which the urban planning instruments of local authorities must comply with (Article 707 of the Navigation Code); it may also order the removal of obstacles (Article 714 of the Navigation Code).

Therefore, the airspace is, on the one hand, free space, *res communis omnium*; on the other hand, it is three-dimensional space regulated by law, both for the public interest of ensuring safety in flight, and (albeit with considerable application difficulties) to guarantee the rights of the inhabitants of the underlying territory.

Vesper.
Rivista di architettura, arti e teoria
Journal of Architecture, Arts & Theory

No. 7 | Cielo | Sky
Autunno | Inverno 2022
Fall | Winter 2022

Vesper è un progetto di | is a project by Pard – Publishing Actions and Research Development / Ir.Ide – Infrastruttura di Ricerca Integral Design Environment
Dipartimento di Culture del progetto – Dipartimento di eccellenza
Università Iuav di Venezia

Direttore | Editor
Sara Marini, Università Iuav di Venezia

Consiglio editoriale | Editorial Board
Fabrizio Barozzi, Barozzi Veiga
Felice Cimatti, Università della Calabria
Dario Gentili, Università degli Studi Roma Tre
Sebastián Irarrázaval, Pontificia Universidad Católica de Chile
Sandro Marpillero, Columbia University
Angela Mengoni, Università Iuav di Venezia
Gundula Rakowitz, Università Iuav di Venezia
Luka Skansi, Politecnico di Milano

Comitato scientifico | Advisory Board
Giuliana Bruno, Harvard University
Emanuele Coccia, École des Hautes Études en Sciences Sociales
Michele Cometa, Università degli Studi di Palermo
Giovanni Corbellini, Politecnico di Torino
Giuseppe D'Acunto, Università Iuav di Venezia
Kaat Debo, MoMu Antwerp
Nicola Emery, Accademia di Architettura di Mendrisio, Università della Svizzera italiana
Serenella Iovino, University of North Carolina at Chapel Hill
Andreas Kreul, Universität Bremen
Mario Lupano, Università Iuav di Venezia
Gianfranco Marrone, Università degli Studi di Palermo
Pasquale Miano, Università degli Studi di Napoli Federico II
Inés Moisset, Universidad de Buenos Aires - Conicet
Fiamma Montezemolo, University of California, Davis
Andreas Philippopoulos-Mihalopoulos, University of Westminster
Andrea Pinotti, Università degli Studi di Milano
Alessandro Rocca, Politecnico di Milano
Annalisa Sacchi, Università Iuav di Venezia
Federico Soriano, Universidad Politécnica de Madrid
Federica Villa, Università degli Studi di Pavia
Mechtild Widrich, School of the Art Institute of Chicago

Redazione | Editorial Staff
Giorgia Aquilar, Laura Arrighi, Francesco Bergamo, Giulia Bersani, Giovanni Carli, Egidio Cutillo, Giacomo De Caro, Stefano Eger, Elisa Monaci, Andrea Pastorello, Alberto Petracchin, Eleonora Righetto, Davide Zaupa, Luca Zilio.

Traduzioni | Translations
Laddove non diversamente specificato, tutte le traduzioni dei testi e delle citazioni sono di Just!Venice. | Translations of texts and citations in this journal are by Just!Venice, unless otherwise specified.

Layout grafico | Graphic Layout
bruno, Venezia

Impaginazione | Layout
Redazione Vesper | Vesper Editorial Staff

Caratteri tipografici | Typefaces
Union, Radim Peško, 2006
JJannon, François Rappo, 2019

Editore | Publisher
Quodlibet srl
via Giuseppe e Bartolomeo Mozzi, 23 - 62100 Macerata
www.quodlibet.it

Abbonamento annuo (due numeri) | One Year Subscription (two issues)
Italia | Italy € 25 Estero | International € 50

Per abbonamenti e ulteriori informazioni | For subscriptions and any further information: ordini@quodlibet.it

© Vesper. Rivista di architettura, arti e teoria | Journal of Architecture, Arts & Theory

Periodicità semestrale | Six-monthly Journal

Fondi per la pubblicazione | Publication Funding
Dipartimento di eccellenza 2018 - Finanziamento Miur

Contatti | Contacts
Per qualsiasi altra informazione | For any further information:
pard.iride@iuav.it | www.iuav.it/vesperrivista | www.iuav.it/vesperjournal

Iscrizione al Registro Stampa del Tribunale di Venezia n. 4/2019 del 24/10/2019
Direttore responsabile: Sara Marini

Autori | Authors
Alberto Bertagna, *professore associato in Composizione architettonica e urbana*, Università degli Studi di Genova.
Xavi Bou, *Photographer*, Barcelona.
Sara Buoso, *PhD Candidate in Art History*, Central Saint Martins University of the Arts.
Alessandro Calefati, *dottorando in Scienze politiche e sociali*, Università della Calabria.
Ludovico Centis, *Architect and Visiting School Head*, Architectural Association School of Architecture.
Roberto Conte, *fotografo*, Milano.
Giuseppe D'Acunto, *professore ordinario in Disegno*, Università Iuav di Venezia.
Patricia Dailey, *Associate Professor of English and Comparative Literature*, Columbia University.
Silvia Dalzero, *professoressa a contratto*, Università degli Studi di Brescia.
Federico Deambrosis, *ricercatore in Storia dell'architettura*, Politecnico di Milano.
Demogo (Simone Gobbo, Alberto Mottola, Davide De Marchi), *studio di architettura*, Treviso.
Enrico Dusi, *architetto*, Venezia.
Mark Foster Gage, *Associate Professor in Architecture*, Yale University.
Michelangelo Frammartino, *regista*, Milano.
Matteo Ghidoni, *architetto e professore a contratto*, Università degli Studi di Genova.
Michael Hirschbichler, *Associate Lecturer in Architecture*, HSLU Lucerne.
Luca Lanini, *professore ordinario in Composizione architettonica e urbana*, Università di Pisa.
Lina Malfona, *professoressa associata in Composizione architettonica e urbana*, Università di Pisa.
Marzia Marandola, *professoressa associata in Storia dell'architettura*, Università Iuav di Venezia.
Sandro Marpillero, *Adjunct Associate Professor in Architecture and Urban Design*, Columbia University.
Manuel Orazi, *professore a contratto*, Accademia di Architettura di Mendrisio, Università della Svizzera italiana.
Massimo Palma, *professore associato in Filosofia politica*, Università degli Studi Suor Orsola Benincasa.
Claudia Pirina, *ricercatrice in Composizione architettonica e urbana*, Università degli Studi di Udine.
Ettore Rocca, *professore associato in Estetica*, Università Mediterranea di Reggio Calabria; *Affiliate Professor*, University of Copenaghen.
Micol Roversi Monaco, *professoressa associata in Diritto amministrativo*, Università Iuav di Venezia.
Fred Scharmen, *Associate Professor in Architecture*, Morgan State University.
Daro Sulakauri, *Photographer*, Tbilisi.

I disegni a | Drawings at pp. 10, 13, 14-15 sono della redazione | are by the Editorial Staff.

Tutti i contributi pubblicati in questo numero sono stati sottoposti a un procedimento di revisione tra pari (Double-Blind Peer Review) ai sensi del Regolamento Anvur per la classificazione delle riviste nelle aree non bibliometriche, a eccezione dei testi presenti nelle rubriche Citazione, Inserto e Racconto. | All published contributions are submitted to a Double-Blind Peer Review process according with Anvur Legislation of journals rating in "not bibliometric" scientific fields, except for the sections Quote, Extra and Tale.

Vesper è inclusa nell'elenco delle riviste scientifiche dell'Agenzia nazionale di valutazione del sistema universitario e della ricerca (Anvur) per le aree non bibliometriche *08 - Ingegneria civile e Architettura* e *11 - Scienze storiche, filosofiche, pedagogiche e psicologiche*. | Vesper has been acknowledged the status of 'scientific journal' by the Italian National Agency for the Evaluation of Universities and Research Institutes (ANVUR) in the academic fields of *Civil Engineering and Architecture*, as well as *History, Philosophy, Pedagogy and Psychology* (areas *08* and *11* in the Italian academic areas, with the exception of their bibliometric subfields). Vesper è indicizzata su | is indexed in SCOPUS, EBSCO, Torrossa e | and JSTOR.

ISBN 978-88-229-0884-1
ISSN 2704-7598

Finito di stampare nel mese di novembre 2022 da | Printed on November 2022 by Industria Grafica Bieffe, Recanati (MC).

Università Iuav di Venezia
dcp dipartimento di Culture del Progetto
Quodlibet

Questo volume è concesso in licenza secondo i termini della Creative Commons Attribution (CC BY-NC-ND 4.0 International License) che permette di scaricare le opere, a patto che si accrediti l'Autore(i), non potendo modificarle in alcun modo o utilizzarle commercialmente. Le immagini o altro materiale di terze parti non è incluso nella licenza Creative Commons della rivista e l'uso non è permesso dalla normativa vigente, o eccede l'uso consentito. Per l'utilizzo si dovrà ottenere il permesso direttamente dal titolare del copyright. | This publication is licensed under a Creative Commons Attribution (CC BY-NC-ND 4.0 International License). This license allows downloading the articles provided that they are properly attributed to their Author(s), without modifying them in any way or using them for commercial purposes. Images and other third parties' material is not included in the Creative Commons license of the Journal and their use is not allowed by current legislation, or exceeds the permitted use. It is necessary to ask permission from copyright holders for the use.