CAMERA DEI DEPUTATI N. 3408

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato CAVERI

—

Modifiche al codice della navigazione in materia di vincoli aeronautici

Presentata il 15 novembre 1995

ONOREVOLI COLLEGHI ! — È da tempo sentita la necessità e l'urgenza di una riforma della legislazione vigente in materia di vincoli aeronautici, con razionale recepimento delle norme, cioè degli *standard*, riportate nell'Annesso 14 dell'ICAO.

La materia dei vincoli aeronautici è trattata nel codice della navigazione agli articoli da 714 a 717, modificati con la legge n. 58 del 1963.

Questa legge intendeva recepire, nel diritto positivo italiano, le norme dell'annesso 14 ICAO, per quanto attiene alle disposizioni riportate nel capitolo 4, onde allineare la nostra normativa giuridica in materia di limitazioni e segnalazioni degli ostacoli nelle adiacenze o in prossimità degli aeroporti internazionali a quella che è in sostanza la prassi in tutti i Paesi.

La legge n. 58 del 1963, nell'intento di adeguare la nostra normativa all'Annesso 14 ICAO, ha peggiorato la situazione poiché non ha introdotto elementi concettuali e metrici validi per la determinazione oggettiva delle aree da assoggettare a vincolo aeronautico e delle limitazioni relative, avendo interpretato difettosamente i concetti operativi e la terminologia tecnica del citato documento ICAO.

Scopo della proposta di legge è pertanto quello di recepire, in maniera giuridicamente conforme e tecnicamente esatta, le norme dell'Annesso 14 ICAO, interpretando le prescrizioni limitative in funzione delle esigenze della dinamica e della sicurezza delle operazioni di volo, in prossimità degli aeroporti o nel cielo degli stessi.

Come elemento di particolare importanza della presente proposta di legge si ricorda la posizione per la quale, conformemente agli *standard* ICAO, la graduazione dell'altezza delle costruzioni non è più fissata a partire dal « perimetro dell'aeroporto », bensì è regolata a partire dalle testate della « striscia » (fascia contenente la pista di volo) o dai bordi laterali di questa, a seconda che si tratti di superfici di avvicinamento e/o di decollo, oppure di superfici laterali di transizione.

La legge n. 58 del 1963, introducendo il concetto di « direzioni di volo », in luogo di quello di « superfici di volo », ha creato i presupposti per una opinabilità totale nella redazione delle mappe richieste, in ordine alla definizione delle aree da vincolare ed alla graduazione dei vincoli.

Questi inconvenienti sono evitati con la presente proposta di legge, la quale prevede inoltre, prima dell'imposizione dei vincoli, uno studio aeronautico volto a « personalizzare » le servitù, che tenendo conto delle diverse situazioni aeroportuali, elimina l'attuale rigidità normativa, fonte della mancata applicazione generalizzata della legge n. 58 del 1963 da parte dei soggetti interessati (proprietari, gestori degli aeroporti, eccetera).

Va infine considerata la situazione giuridica venutasi a creare nel tempo e la scarsa validità applicativa dell'attuale normativa.

Gli articoli 714-*bis* e 715-*ter* prevedono un *iter* burocratico che culmina con il decreto di esecutività delle mappe relative alle direzioni di atterraggio ed alla determinazione delle zone soggette a limitazioni di ogni aeroporto.

Per contro, la legge 13 maggio 1983, n. 213, ha previsto anche il recepimento dei concetti riportati negli Annessi ICAO; essendo una norma operativa e di progettazione, non pone l'esigenza di compilare e rendere esecutiva alcuna mappa.

L'Autorità aeronautica ha emesso, conseguentemente, due circolari (n. 1245 del 25 agosto 1987 e n. 207378 del 18 agosto 1989) per regolamentare la costruzione di presunti ostacoli nei pressi di un aeroporto, che tengono conto di entrambe le serie di modifiche apportate dalle leggi n. 58 del 1963 e n. 213 del 1983).

Dette circolari richiedono la valutazione dei singoli manufatti da parte della Direzione generale dell'aviazione civile, per il rispetto della legge n. 58 del 1963 e da parte dell'AAAVTAG, per la conformità alle norme ICAO.

Tuttavia, non essendo stati pubblicati i pertinenti regolamenti tecnici di attuazione, la legge n. 213 del 1983 può essere invocata per l'imposizione di vincoli aeronautici.

D'altra parte, la legge n. 58 del 1963 richiede, per essere operativa, la pubblicazione delle mappe e del decreto di esecutività delle stesse sopracitati.

In mancanza di tale decreto, la legge n. 58 del 1963 perde di valore e non può essere invocata per l'imposizione di vincoli o la valutazione di ostacoli alla navigazione, come stabilito dalla sentenza del Consiglio di Stato, sezione VI - 22 gennaio 1994, che ha contemporaneamente annullato anche le sopracitate circolari della Direzione generale dell'aviazione civile.

L'approvazione della proposta di legge, colma quindi un vuoto normativo, dà puntuale e corretta interpretazione al dettato dell'Annesso 14 ICAO e fornisce un preciso riferimento normativo in tema di servitù aeronautiche nei pressi di un aeroporto.

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

1. L'articolo 714 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« ART. 714. — *(Ostacoli alla navigazione).* – In vicinanza degli aeroporti statali e di quelli privati aperti al traffico aereo civile a norma dell'articolo 709, secondo comma, sono soggetti alle limitazioni stabilite negli articoli seguenti le costruzioni, le piantagioni arboree a fusto legnoso, gli impianti di linee elettriche, telegrafiche e telefoniche, le filovie, funivie e teleferiche, le antenne radio, gli impianti di elevazione, e in genere qualsiasi opera che possa ugualmente costituire ostacolo alla navigazione aerea, sia nelle superfici di avvicinamento che di decollo.

Per le limitazioni di cui ai successivi articoli si dovrà effettuare un apposito studio aeronautico che tenga conto anche del numero delle piste di volo e dell'orografia delle zone circostanti i singoli aeroporti ».

ART. 2.

1. L'articolo 714-*bis* del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« ART. 714-*bis*. — *(Superfici di avvicinamento o di decollo).* – Con decreti del Ministro dei trasporti e della navigazione, pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale*, sono determinate per ciascuno degli aeroporti previsti nell'articolo 714 le superfici di avvicinamento o di decollo, l'ampiezza delle strisce laterali di sicurezza, la lunghezza delle piste, il livello medio delle testate pista nonché il livello di riferimento aeroportuale definito dallo studio aeronautico.

Nei decreti di cui al primo comma deve essere indicato se l'aeroporto è aperto al traffico strumentale e notturno.

Le superfici di avvicinamento o di decollo sono determinate in base all'orografia e al regime dei venti della zona in cui l'aeroporto è istituito.

Per superfici di avvicinamento o di decollo non devono intendersi necessariamente quelle ottenute dai prolungamenti dell'asse della pista, ma tali superfici possono essere determinate, caso per caso, secondo apposite procedure di volo che, divergendo anche sensibilmente dai prolungamenti suddetti, tengano conto delle reali situazioni delle zone circostanti i singoli aeroporti ».

ART. 3.

1. L'articolo 715 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« ART. 715. – *(Limitazioni)*. — Salvo le diverse limitazioni stabilite per gli aeroporti aperti al traffico strumentale e notturno, nelle superfici di avvicinamento o di decollo non possono essere costituiti ostacoli, di qualsiasi natura ed altezza, fino alla distanza di trecento metri decorrenti da sessanta metri dalla testata pista o, laddove esistenti, dal bordo esterno delle zone libere da ostacoli individuate sui prolungamenti della pista di volo.

Nelle stesse superfici, alla distanza di trecento metri di cui al primo comma, non possono essere costituiti ostacoli che, rispetto al corrispondente livello medio della testata pista, superino l'altezza di:

a) quindici metri se la pista ha una lunghezza inferiore a ottocento metri;

b) dodici metri se la pista ha una lunghezza compresa tra gli ottocento ed i milleduecento metri;

c) dieci metri se la pista ha una lunghezza compresa tra i milleduecento ed i milleottocento metri;

d) sette metri e cinquanta centimetri, se la pista ha una lunghezza superiore ai milleottocento metri.

Oltre i trecento metri, nelle stesse superfici, l'altezza indicata al secondo comma può essere superata di:

a) un metro per ogni venti metri di distanza per gli aeroporti di cui alla lettera *a)* del secondo comma;

b) un metro per ogni venticinque metri di distanza per quelli di cui alla lettera *b)* del secondo comma;

c) un metro per ogni trenta metri di distanza per quelli di cui alla lettera *c)* del secondo comma;

d) un metro per ogni quaranta metri di distanza per quelli di cui alla lettera *d)* del secondo comma.

Le altezze di cui al terzo comma non possono oltrepassare, in ogni caso, i quarantacinque metri sul livello di riferimento aeroportuale.

Nelle altre direzioni, dal bordo esterno delle strisce laterali di sicurezza e dai bordi laterali delle superfici di avvicinamento o di decollo, non possono essere costituiti ostacoli che, rispetto al livello del corrispondente bordo, superino rispettivamente, per gli aeroporti di cui al secondo comma, lettere *a)* e *b)*, l'altezza di un metro per ogni cinque metri di distanza e per gli aeroporti di cui alle lettere *c)* e *d)* del secondo comma l'altezza di un metro per ogni sette metri di distanza. Tali altezze, in ogni caso, non possono superare i quarantacinque metri sul livello di riferimento aeroportuale.

In tutte le direzioni, oltre le limitazioni di cui al quinto comma, fino alla distanza di duemila metri dall'asse pista per gli aeroporti di cui al secondo comma, lettera *a)*, duemilacinquecento metri per quelli di cui alla lettera *b)* del secondo comma, quattromila metri per quelli di cui alle lettere *c)* e *d)* del secondo comma, non possono essere costituiti ostacoli che superino l'altezza di quarantacinque metri sul livello di riferimento aeroportuale.

Per gli aeroporti aventi più piste di volo sarà considerata, dall'Amministrazione competente, la figura geometrica ottenuta dall'inviluppo delle figure ellittiche rela-

tive alle varie piste di volo con riferimento, per la determinazione dell'altezza massima degli ostacoli, al livello di riferimento aeroportuale.

Più oltre, dal bordo esterno della superficie individuata al settimo comma, per ulteriori settecento metri per gli aeroporti di cui al secondo comma, lettera *a)*, per ulteriori millecento metri per quelli di cui alla lettera *b)* del secondo comma, per ulteriori millecinquecento metri per quelli di cui alla lettera *c)* del secondo comma, per ulteriori duemila metri per quelli di cui alla lettera *d)* del secondo comma, l'altezza di quarantacinque metri sul livello di riferimento aeroportuale può essere superata di un metro per ogni venti metri di distanza. Dopo tali limiti cessa ogni limitazione ».

ART. 4.

1. L'articolo 715-*bis* del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« ART. 715-*bis*. – *(Aeroporti aperti al traffico strumentale e notturno)*. — Nelle superfici di avvicinamento o di decollo degli aeroporti aperti al traffico strumentale e notturno non possono essere costituiti ostacoli, di qualsiasi natura ed altezza, fino alla distanza di trecento metri decorrenti da sessanta metri dalla testata pista o, laddove esistenti, dal bordo esterno delle zone libere da ostacoli individuate sui prolungamenti della pista di volo.

Nelle stesse superfici, alla distanza di trecento metri dai suddetti limiti, non possono essere costituiti ostacoli che superino di sei metri il livello medio della corrispondente testata pista.

Il valore di sei metri può essere aumentato di un metro per ogni cinquanta metri di distanza fino al raggiungimento dei quarantacinque metri di altezza sul livello di riferimento aeroportuale.

Oltre i quattromila metri di distanza dalla testata pista, il limite di quarantacinque metri di altezza sul livello di riferimento aeroportuale può essere superato di un metro per ogni quaranta metri di di-

stanza sino a raggiungere la quota di centocinquanta metri sul livello medio della corrispondente testata pista.

Più oltre, sino a quindicimila metri di distanza dalla testata pista, non può essere superato il suddetto ultimo livello medio.

Dopo quindicimila metri nelle predette superfici cessa ogni limitazione.

Nelle altre direzioni, dal bordo esterno delle strisce laterali di sicurezza e dai bordi laterali delle superfici di avvicinamento o di decollo, non possono essere costituiti ostacoli che, rispetto al corrispondente bordo, superino l'altezza di un metro per ogni sette metri di distanza.

Tali altezze, in ogni caso, non possono superare i quarantacinque metri sul livello di riferimento aeroportuale.

In tutte le direzioni, oltre le suddette limitazioni, fino alla distanza di quattromila metri dall'asse pista, non possono essere costituiti ostacoli che superino l'altezza di quarantacinque metri sul livello di riferimento aeroportuale.

Per gli aeroporti aventi più piste di volo sarà considerata, dall'Amministrazione competente, la figura ottenuta dall'inviluppo delle figure ellittiche relative alle singole piste di volo con riferimento, per la determinazione dell'altezza massima degli ostacoli, al livello di riferimento aeroportuale.

Più oltre, nelle altre direzioni, per altri duemila metri di distanza dal bordo esterno della superficie individuata al precedente comma, l'altezza di quarantacinque metri sul livello di riferimento aeroportuale può essere superata di un metro per ogni venti metri di distanza.

Nelle stesse direzioni, dopo la distanza sopracitata cessa ogni limitazione ».

ART. 5.

1. Negli articoli 715-*ter*, 715-*quater*, 715-*quinquies*, 716 e 717 del codice della navigazione, le parole: « Ministro della difesa » e « Ministero della difesa » sono sostituite, ovunque ricorrano, dalle seguenti: « Ministro dei trasporti e della navigazione » e « Ministero dei trasporti e della navigazione ».

ART. 6.

1. All'articolo 715-*quater* del codice della navigazione è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione sono individuate le deroghe alle limitazioni di cui agli articoli 715-*bis* e 715-*ter* ».

ART. 7.

1. In presenza di ostacoli naturali che forino le superfici di delimitazione degli ostacoli, il Ministro dei trasporti e della navigazione cura che sia predisposto un apposito studio aeronautico al fine di imporre eventuali diverse limitazioni.

2. Le opere che si estendono per una altezza superiore o uguale a centocinquanta metri fuori terra, dovranno essere considerate ostacoli, a meno che uno speciale studio aeronautico indichi che esse non costituiscono un pericolo per la navigazione aerea.

3. In ogni caso, sulle opere di cui al comma 2 è apposta idonea segnaletica, diurna e notturna, a cura e spese dei soggetti interessati.

ART. 8.

1. Le disposizioni di cui agli articoli da 1 a 6 hanno efficacia dalla data di pubblicazione delle nuove mappe impositive dei vincoli di cui alla presente legge, ai sensi degli articoli 715-*ter* e 715-*quater* del codice della navigazione.

ART. 9.

1. Le limitazioni indicate nella presente legge, riportate sulle mappe di cui agli articoli 715-*ter* e 715-*quater* del codice della navigazione, come modificati dalla presente legge, dovranno essere introdotte, dai comuni interessati, nei loro strumenti urbanistici.

Stampato su carta riciclata ecologica

DDL12-3408
Lire 500