CAMERA DEI DEPUTATI N. 4294

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

PAGLIUZZI, GALEAZZI, MARTINI, SAVARESE, BOCCHINO, URSO

Modifiche al codice della navigazione in materia di vincoli aeronautici

Presentata il 30 ottobre 1997

ONOREVOLI COLLEGHI ! — È da tempo sentita la necessità e l'urgenza di una radicale riforma della legislazione vigente in materia di vincoli aeronautici, con razionale recepimento delle specifiche norme contenute nell'Annesso 14 dell'*International Civil Aviation Organization*, di cui l'Italia è Paese contraente.

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

Questa legge, nell'intento, sin d'allora, di recepire nel diritto positivo italiano la normativa dell'Annesso 14 ICAO in materia di limitazione degli ostacoli attorno agli aeroporti, ha in realtà introdotto elementi concettuali e metrici spesso difformi rispetto agli *standard* ICAO, con una interpretazione soggettiva ed approssimata degli stessi, talora inutilmente cautelativa, talora scarsamente prudente.

Lo strumento legislativo vigente presenta anche alcune difficoltà d'applicazione in ragione del particolare glossario tecnico adottato, che è inattuale, incompleto e non trova corrispondenze con la terminologia internazionale dell'ICAO. Inoltre, le prescrizioni sono di assoluta rigidità e non consentono la minima deroga.

Anche per tutti questi motivi l'attuale normativa è fonte di abbondante contenzioso, con il risultato che i vincoli sono largamente disattesi. In sostanza la legge n. 58 del 1963 ha raggiunto solo in parte lo scopo che si era prefissata; di conseguenza la sicurezza della navigazione aerea o dei territori sorvolati non è oggi sufficientemente salvaguardata.

Scopo della presente proposta di legge è pertanto quello di recepire, in materia giuridicamente conforme e tecnicamente esatta, le norme e le pratiche raccomandate dall'Annesso 14 ICAO, ivi comprese alcune possibilità di deroga alle stesse, consentite dal medesimo documento ICAO e da valutarsi di volta in volta mediante uno specifico studio aeronautico. Ciò conferisce alla nuova normativa un grado di flessibilità che è assolutamente indispensabile per risolvere efficacemente le molteplici e complesse situazioni aeroportuali italiane.

Le fonti della nuova normativa sono costituite fondamentalmente dal citato Annesso 14 ICAO, particolarmente per la materia trattata al capitolo 4 (rimozione e controllo restrittivo degli ostacoli); i princìpi generali di tale Annesso – anche se non ancora tradotto in un dettagliato documento tecnico da parte del Ministero dei trasporti e della navigazione – sono stati recepiti nell'ordinamento interno nazionale con decreto del Presidente della Repubblica 4 luglio 1985, n. 461.

D'altra parte, anche le più recenti normative nazionali europee, in particolare quella francese, inglese e tedesca, adottano fondamentalmente la citata fonte ICAO per la individuazione nello spazio delle superfici di limitazione degli ostacoli costituenti il vincolo aeronautico da introdurre negli strumenti urbanistico-territoriali.

L'articolato della presente proposta di legge consta di tre articoli, il primo dei quali sostituisce l'intero capo III « Vincoli della proprietà privata » del Titolo III del libro 1° del codice della navigazione aerea, con un nuovo testo costituito dagli articoli 714, 715, 715-*bis*, 715-*ter*, 715-*quater*, 715-*quinquies*, 716 e 717.

Con l'articolo 2 si provvede ad allegare al codice della navigazione le tabelle A, B, C, D ed E, annesse alla presente proposta di legge; l'articolo 3, infine, contiene le norme transitorie per il mantenimento di validità dei vincoli previsti dalla legge n. 58 del 1963, fino alla esecutività dei nuovi piani di vincolo.

Il nuovo articolo 714 del codice della navigazione contiene disposizioni generali rivolte a prevedere:

definizione e natura dei vincoli aeronautici;

tipologia delle infrastrutture od installazioni suscettibili di produrre vincoli aeronautici;

grado di rispondenza dei vincoli alle norme ICAO;

istituzione della Commissione centrale consultiva per i vincoli aeronautici;

future decretazioni interministeriali per completamenti od adeguamenti delle specifiche tecniche di base per la determinazione dei vincoli.

Il nuovo articolo 715 del codice della navigazione regola la formazione del « piano dei vincoli aeronautici » di limitazione ostacoli, attraverso la sua preventiva sottomissione sia ad una conferenza dei servizi, sia ad un sondaggio pubblico da effettuare con l'ausilio delle prefetture presso i comuni interessati dal piano.

Il piano, con le relative risultanze d'indagine, viene quindi sottoposto alla Commissione centrale consultiva e successivamente approvato e reso esecutivo (con le eventuali modifiche) dal Ministro dei trasporti e della navigazione.

Il nuovo articolo 715-*bis* del codice della navigazione contiene le specifiche aeronautiche di base per la determinazione delle superfici di limitazione ostacoli, fondamentalmente basate sul citato Annesso 14 ICAO. Tutte le superfici sono riferite ad un « perimetro d'appoggio » le cui dimensioni sono commisurate a quelle della pista di volo ed alle condizioni di utilizzo operativo dell'aeroporto. Anche la configurazione spaziale di dette superfici è modulata in funzione delle caratteristiche di utilizzo operativo dell'aeroporto (piste a vista, piste strumentali non di precisione, piste strumentali di precisione).

Ciascun piano dei vincoli viene redatto sulla scorta di un preliminare studio aeronautico che individua il ruolo presente e

futuro dell'aeroporto e conseguentemente il massimo sviluppo territoriale dell'infrastruttura e dello spazio aereo coinvolto. Ciò consente di inserire per tempo negli strumenti di pianificazione territoriale le massime estensioni delle zone gravate da vincolo aeronautico.

Il nuovo articolo 715-*ter* del codice della navigazione stabilisce i concetti di base per l'ammissibilità o la esigenza di rimozione degli ostacoli rispetto alle superfici di limitazione degli stessi; le regole sono quelle dell'Annesso 14 ICAO, ivi compreso il concetto dello « studio aeronautico » da sviluppare di volta in volta nei casi dubbi di ammissibilità.

Il nuovo articolo 715-*quater* del codice della navigazione è innovativo rispetto alla regolamentazione ICAO (Annesso 14): esso stabilisce criteri di inedificabilità nelle zone a potenziale rischio che si protendono all'esterno degli aeroporti lungo le traiettorie di decollo o di atterraggio, limitatamente a distanze che variano da un minimo di 450 metri ad un massimo di 1.200 metri dalle testate della pista di volo. Tale criterio di massima salvaguardia è presente anche nella normativa nazionale inglese.

Il nuovo articolo 715-*quinquies* del codice della navigazione regola le modalità procedurali di impianto ed approvazione del piano dei vincoli aeronautici.

Il nuovo articolo 716 del codice della navigazione regola le modalità di pubblicazione del piano dei vincoli approvato e le regole per il rilascio di autorizzazione ad erigere nuove opere od installazioni sulle aree vincolate.

Il nuovo articolo 717 del codice della navigazione regola le modalità procedurali per la soppressione parziale o totale degli ostacoli alla navigazione e per le indennizzazioni relative.

L'approvazione della presente proposta di legge colma una carenza normativa da lungo tempo sentita; contribuisce anche, in parte, a fornire la regolamentazione tecnica nazionale degli annessi alla convenzione ICAO, già disposta dal citato decreto del Presidente della Repubblica 4 luglio 1985, n. 461, e fornisce un preciso riferimento normativo in materia di vincoli aeronautici, perfettamente allineato alle analoghe regolamentazioni vigenti nei più vicini Paesi europei.

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

1. Il capo III del titolo III del libro 1° del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« CAPO III – VINCOLI DELLA PROPRIETÀ PRIVATA ». — ART. 714. – *(Disposizioni generali).* — Allo scopo di garantire la sicurezza della navigazione aerea, sono istituiti i seguenti vincoli:

a) vincoli di limitazione degli ostacoli comportanti il divieto di creare o l'obbligo di sopprimere gli ostacoli suscettibili di costituire un pericolo per la circolazione degli aeromobili o pregiudizievoli al funzionamento dei dispositivi di sicurezza istituiti nell'interesse della navigazione aerea;

b) vincoli di segnalazione comportanti l'obbligo di dotare gli ostacoli o le aree di dispositivi ottici o radioelettrici destinati a segnalare la loro presenza ai naviganti aerei o a permetterne l'identificazione;

c) vincoli a protezione delle emissioni o ricezioni radioelettriche delle installazioni di aiuto alla navigazione aerea e di telecomunicazioni aeronautiche, interessanti la sicurezza della navigazione aerea, comportanti la salvaguardia sia dagli ostacoli suscettibili di perturbare la propagazione delle onde, sia dalle perturbazioni elettromagnetiche.

Il disposto del presente Capo si applica:

a) agli aerodromi aperti al traffico aereo civile pubblico, siano essi di proprietà pubblica o privata;

b) in base a condizioni stabilite con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, ad alcuni aerodromi non aperti al traffico aereo civile pubblico;

c) alle installazioni di aiuto alla navigazione aerea, di telecomunicazioni aeronautiche ed alle installazioni di meteorologia interessanti la sicurezza della navigazione aerea;

d) ad aree corrispondenti a punti di passaggio preferenziale per la navigazione aerea.

I vincoli aeronautici di cui al primo comma assicurano alla navigazione aerea un livello di condizioni di sicurezza almeno equivalente a quello risultante dall'applicazione degli *standard* e delle raccomandazioni contenuti nell'Annesso 14 della Convenzione internazionale per l'aviazione civile, stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, approvata con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con legge 17 aprile 1956, n. 561.

È istituita la Commissione centrale per i vincoli aeronautici incaricata di emettere pareri su richieste concernenti lo stabilimento, la modifica o la soppressione di vincoli aeronautici, avanzate da parte del Ministro o dei Ministri interessati. La Commissione è obbligatoriamente interpellata sull'opportunità di ammettere ai benefìci delle disposizioni del presente Capo gli aerodromi, le installazioni e le aree di cui al secondo comma.

La Commissione centrale per i vincoli aeronautici è istituita presso la Presidenza del Consiglio dei ministri ed è presieduta dal presidente dell'Autorità nazionale per l'aviazione civile ed è composta da rappresentanti del Ministero dei trasporti e della navigazione, dell'Ente nazionale per l'assistenza al volo, del Ministero dei lavori pubblici, del Ministero della difesa, del Ministero delle finanze, del Ministero dell'interno, dall'associazione Assaeroporti e da rappresentanti di dipartimenti ministeriali diversi da quelli sopra indicati. La Commissione può acquisire il parere di personalità o di rappresentanti di enti, a seconda delle materie trattate. La Commissione si riunisce su convocazione del suo presidente, ogni volta che lo ritenga necessario. I pareri forniti dalla Commissione sono motivati ed emessi a maggioranza dei membri presenti.

Le specifiche tecniche destinate a costituire la base per la definizione dei vincoli aeronautici sono fissate dall'articolo 715-*bis* limitatamente a quelle fondamentali di limitazione degli ostacoli sugli aeroporti terrestri aperti al traffico civile pubblico. Per gli ulteriori vincoli aeronautici di cui al primo comma e per le ulteriori tipologie di aerodromi, installazioni ed aree di cui al secondo comma, le rispettive specifiche tecniche di base sono stabilite con appositi decreti, sentito il parere della Commissione centrale dei vincoli aeronautici. Con la procedura di decretazione sono altresì apportate le eventuali modificazioni alle specifiche tecniche di cui all'articolo 715-*bis* necessarie per l'adeguamento alle mutate direttive dell'*International Civil Aviation Organization* (ICAO) o per il recepimento di norme comunitarie.

ART. 715. – *(Piano dei vincoli aeronautici di limitazione degli ostacoli).* — Allo scopo di assicurare le condizioni di sicurezza previste al terzo comma dell'articolo 714, per ogni aerodromo o installazione di cui al secondo comma del medesimo articolo è istituito un piano dei vincoli di limitazione degli ostacoli. Tale piano è preventivamente sottoposto a valutazione nelle forme e nei modi stabiliti con apposito decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione. Il piano è successivamente sottoposto alla Commissione centrale dei vincoli aeronautici per l'emissione del parere di competenza. Il piano è approvato e reso esecutivo con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro della difesa. Il medesimo decreto ha altresì valore dichiaratorio di pubblica utilità. I vincoli definiti dal piano gravano sui fondi interessati a far data dal giorno di pubblicazione del citato decreto. Il piano dei vincoli aeronautici di limitazione degli ostacoli è modificato, quando necessario, seguendo la medesima procedura. Quando la modifica ha per oggetto la soppressione o l'attenuazione di vincoli precedentemente istituiti il piano non è sottoposto alla valutazione di cui al presente comma.

In caso d'urgenza, misure provvisorie di salvaguardia possono essere adottate con

decreto ministeriale. Tali misure provvisorie perdono la loro applicabilità se, entro il termine di due anni dalla data di entrata in vigore del decreto, non sono state riprese e contemplate da un piano di limitazione degli ostacoli regolarmente approvato.

ART. 715-*bis*. – *(Specifiche di limitazione degli ostacoli sugli aeroporti terrestri)*. — Nell'ambito dell'aeroporto, ciascuna pista di volo è dotata delle seguenti superfici convenzionali di limitazione degli ostacoli:

a) superficie di avvicinamento;

b) superficie di decollo;

c) superficie di transizione;

d) superficie orizzontale interna;

e) superficie conica.

La direzione di pista utilizzata più frequentemente per l'avvicinamento è dotata di una superficie di avvicinamento; quella utilizzata più frequentemente per il decollo è dotata di una superficie di decollo. Tuttavia nei casi in cui una direzione di pista è comunemente usata per gli avvicinamenti e per i decolli, questa direzione può essere dotata di entrambe le superfici sovrapposte. In tal caso la superficie di limitazione degli ostacoli è costituita dalle porzioni più penalizzanti di ciascuna delle superfici sovrapposte.

Tutte le superfici di limitazione degli ostacoli convenzionali indicate al primo comma sono geometricamente riferite in forma diretta o indiretta ad un perimetro d'appoggio definito secondo le seguenti modalità:

a) in proiezione verticale: è il perimetro di un rettangolo o di un insieme di rettangoli successivi aventi per asse longitudinale quello della pista di volo, di lunghezza e di larghezza definiti dalla tabella A;

b) in proiezione orizzontale sul piano verticale dell'asse della pista, corrispondente al profilo longitudinale della medesima.

La configurazione geometrica di ciascuna delle superfici convenzionali di limitazione degli ostacoli indicate al primo comma è la seguente:

a) superficie di avvicinamento, formata da un piano o da una combinazione di piani perpendicolari al piano verticale contenente l'asse della pista di volo, i cui limiti comprendono:

1) un lato interno orizzontale e perpendicolare al prolungamento dell'asse della pista, corrispondente al lato corto del perimetro d'appoggio;

2) due lati aventi per origine le estremità del lato interno e divergenti, in proiezione verticale, simmetricamente rispetto al prolungamento dell'asse della pista di un valore angolare determinato;

3) un lato esterno parallelo al lato interno. La superficie di avvicinamento è formata da una o più sezioni, di cui alla tabella B, delimitate da rette orizzontali. La distanza orizzontale fra queste rette costituisce la lunghezza di una sezione. Quando si hanno tre sezioni, l'ultima è orizzontale. Di esse sono specificate la lunghezza totale della superficie, la lunghezza della prima sezione e la pendenza delle due prime sezioni. L'altezza della sezione orizzontale rispetto al lato corto del perimetro d'appoggio è la più elevata fra 150 metri e la differenza fra le altitudini, in metri, del punto più elevato sotto la superficie d'avvicinamento e del lato interno della medesima, aumentato di 100 metri;

b) superficie di decollo, formata da un piano perpendicolare al piano verticale contenente l'asse della pista di volo, i cui limiti comprendono:

1) un lato interno orizzontale di lunghezza specificata nella tabella C e perpendicolare al prolungamento dell'asse della pista, giacente sul corrispondente lato corto del perimetro d'appoggio;

2) due lati aventi per origine le estremità del lato interno e divergenti, in proiezione verticale, simmetricamente ri-

spetto al prolungamento dell'asse della pista di un valore angolare specificato e fino ad una larghezza massima specificata nella tabella C oltre la quale proseguono parallelamente fino lato esterno;

3) un lato esterno parallelo al lato interno. La superficie di decollo è formata da un'unica sezione di pendenza di cui alla tabella C. La distanza orizzontale fra il lato interno ed il lato esterno costituisce la lunghezza della superficie di decollo, il cui valore è specificato nella tabella C;

c) superficie di transizione, formata da una superficie complessa avente origine dal lato lungo del perimetro di base e da un tratto del lato divergente della superficie di avvicinamento, inclinata verso l'alto e verso l'esterno rispetto alla pista fino ad incontrare la superficie orizzontale interna. I limiti di una superficie di transizione comprendono:

1) un bordo basso con origine all'intersezione del lato della superficie di avvicinamento con la superficie orizzontale interna, estendentesi verso il basso lungo il lato divergente della superficie di avvicinamento e proseguendo lungo tutto il lato lungo del perimetro d'appoggio;

2) un bordo alto corrispondente all'intersezione della superficie di transizione elevantesi con specificata pendenza di cui alla tabella D dal bordo basso fino ad incontrare la superficie orizzontale interna. La pendenza della superficie di transizione è misurata in un piano verticale ad angolo retto con l'asse della pista;

d) superficie orizzontale interna, formata da una superficie approssimativamente circolare, giacente su di un piano orizzontale a 45 metri di altezza sopra l'altitudine dell'aeroporto definita con lo studio aeronautico di cui al presente articolo. I limiti della superficie orizzontale interna sono costituiti da:

1) due semicirconferenze orizzontali di raggio di cui alla tabella E con i rispettivi centri sull'asse del perimetro

d'appoggio ed in corrispondenza dei due lati corti;

2) due rette di chiusura dell'area compresa fra le semicirconferenze e tangenti alle medesime;

e) superficie conica, formata da una superficie di pendenza specificata nella tabella F inclinata verso l'alto e verso l'esterno dalla periferia della superficie orizzontale interna. I limiti della superficie conica sono i seguenti:

1) un bordo basso coincidente con la periferia della superficie orizzontale interna;

2) un bordo alto situato ad una altezza specificata nella tabella F sopra il livello della superficie orizzontale interna. La pendenza della superficie conica è misurata in un piano verticale perpendicolare alla periferia della superficie orizzontale interna.

I titolari del diritto di proprietà dell'aeroporto, di concerto con i gestori dell'aeroporto, siano essi titolari di concessione totale o parziale, redigono uno studio aeronautico finalizzato alla redazione del piano dei vincoli aeronautici. Lo studio aeronautico individua il ruolo dell'aeroporto, in relazione anche a quanto eventualmente statuito dagli strumenti pianificatori nazionali e territoriali, definendo conseguentemente la tipologia, il raggio d'azione e le prestazioni degli aeromobili che più frequentemente operano od opereranno sull'aeroporto. Sulla base di questi elementi lo studio definisce sia la codificazione di riferimento ICAO dell'aeroporto sia gli elementi fondamenti della pista di volo o del sistema di piste di volo, nei termini convenzionali di:

a) striscia di volo, contenente ciascuna pista e le eventuali zone d'arresto se presenti, con l'indicazione delle seguenti caratteristiche dimensionali: lunghezza, larghezza, profilo altimetrico longitudinale assiale e coordinate geografiche e catastali dei suoi vertici. Tale striscia di volo rappresenta normalmente il perimetro d'ap-

poggio già definito al quarto comma, salvo le eventuali maggiori estensioni che motivatamente sono definite dallo studio aeronautico, anche per tener conto della configurazione di futuro sviluppo già pianificato per la pista di volo;

b) zone libere da ostacoli, se presenti, con l'indicazione delle caratteristiche dimensionali: lunghezza, larghezza, profilo altimetrico longitudinale assiale. Normalmente il bordo esterno della zona libera da ostacoli, quando è presente, costituisce il perimetro d'appoggio per il lato interno della superficie di decollo già definita al quarto comma;

c) soglie di atterraggio in termini di corrispondenza con le estremità della pista o di decalaggio rispetto alle stesse. In caso di soglia decalata permanentemente rispetto alla estremità di pista a causa della presenza di ostacoli inamovibili, lo studio aeronautico ridefinisce le dimensioni del perimetro d'appoggio, in deroga allo *standard* convenzionale;

d) altitudine dell'aeroporto adottata con i criteri suggeriti dall'ICAO.

Lo studio definisce inoltre le caratteristiche operazionali per l'avvicinamento degli aeromobili a ciascuna delle soglie di atterraggio della pista o del sistema di piste, nei seguenti termini convenzionali:

a) avvicinamento non strumentale, ossia con procedure a vista;

b) avvicinamento strumentale non di precisione;

c) avvicinamento strumentale di precisione. Una volta determinati tutti gli elementi di base di cui al presente comma lo studio definisce conclusivamente il piano dei vincoli aeronautici dell'aeroporto identificando la geometria di ciascuna delle superfici convenzionali di cui al presente articolo.

Nel caso in cui le procedure di avvicinamento e di decollo stabilite dall'Ente nazionale di assistenza al volo prevedano traiettorie curvilinee nella proiezione verticale, l'asse delle superfici di avvicina-

mento e di decollo segue il medesimo andamento in proiezione verticale, mantenendo la stessa pendenza specificata per le superfici ad asse rettilineo sul piano verticale. In questi casi le superfici convenzionali sono generate dall'insieme delle rette orizzontali perpendicolari all'asse delle superfici medesime. In corrispondenza di tali rette le tangenti alle curve esterne divergono, rispetto alla tangente alla curva d'asse, del medesimo valore angolare specificato per le superfici ad asse rettilineo sul piano verticale.

Per un aeroporto dotato di un sistema di più piste di volo, il piano dei vincoli aeronautici di limitazione ostacoli viene stabilito applicando i seguenti princìpi:

a) i parametri geometrici delle superfici di avvicinamento, di decollo e di transizione sono dimensionati in relazione alla codificazione ICAO della pista di appartenenza;

b) il perimetro della superficie orizzontale interna è determinato dalla figura di inviluppo esterno dell'insieme delle superfici orizzontali interne afferenti a ciascuna pista;

c) la superficie conica si sviluppa a partire dal perimetro della superficie orizzontale interna definita dalla lettera *b)* con le stesse caratteristiche afferenti alla categoria della pista principale.

Quando due superfici di limitazione ostacoli si sovrappongono come nel caso delle superfici di avvicinamento o decollo con quelle orizzontale interna o conica, la superficie da adottare nel piano di limitazione è sempre la porzione più bassa fra le due sovrapposte. Il raccordo fra due superfici di limitazione degli ostacoli contigue ma di altitudini differenti, come avviene fra i bordi delle superfici di avvicinamento o decollo e la superficie conica, è realizzato per mezzo di porzioni di piano di pendenza appropriata, in modo da evitare brusche discontinuità.

ART. 715-*ter*. – *(Trattamento degli ostacoli)*. — Non sono consentiti nuovi oggetti

od innalzamento di oggetti esistenti che attraversano il piano di limitazione degli ostacoli dell'aeroporto, salvo nei casi in cui il nuovo ostacolo venga a collocarsi in ombra aeronautica rispetto ad un ostacolo esistente considerato inamovibile, o quando uno studio aeronautico, approvato dall'Autorità nazionale per l'aviazione civile, abbia dimostrato che il nuovo oggetto non compromette la sicurezza e non riduce apprezzabilmente la regolarità delle operazioni aeronautiche.

Gli oggetti esistenti che attraversano il piano di limitazione degli ostacoli dell'aeroporto devono, per quanto possibile, essere rimossi, salvo nei casi in cui l'ostacolo venga a collocarsi in ombra aeronautica rispetto ad un ostacolo esistente considerato inamovibile, o quando uno studio aeronautico, approvato dall'Autorità nazionale per l'aviazione civile, abbia dimostrato che l'ostacolo non compromette la sicurezza e non riduce apprezzabilmente la regolarità delle operazioni aeronautiche.

La formula di individuazione dell'ombra aeronautica riferita ad un ostacolo considerato inamovibile, ossia per il quale in una prospettiva di lunga scadenza la rimovibilità è da considerarsi impraticabile, è convenzionalmente la seguente:

a) un piano orizzontale proiettato dalla sommità dell'ostacolo in direzione opposta rispetto alla pista, di larghezza pari a quella dell'ostacolo misurata trasversalmente rispetto alla direzione di pista;

b) un piano inclinato con pendenza negativa del 10 per cento proiettato dalla sommità dell'ostacolo in direzione della pista, di larghezza pari a quella anzidetta. L'applicabilità della formula convenzionale è tuttavia verificata caso per caso attraverso uno studio aeronautico approvato dalla Autorità nazionale per l'aviazione civile.

Anche se ubicata all'esterno dell'area interessata dal piano dei vincoli dell'aeroporto, qualsiasi nuova costruzione proposta, di altezza uguale o superiore ai 150 metri sopra il livello del terreno sottostante, è da considerarsi potenziale osta-

colo alla navigazione aerea. Pertanto l'autorità responsabile per il rilascio della concessione edilizia è tenuta a consultarsi con l'Ente nazionale per l'aviazione civile per la verifica della fattibilità aeronautica dell'opera e per ottenere le indicazioni tecniche per le opere di segnalamento diurno e notturno.

Ogni oggetto esistente o di futura installazione la cui sommità non attraversa il piano di limitazione degli ostacoli dell'aeroporto, ma si colloca entro i 10 metri sottostanti a detto piano, è oggetto di segnalamento diurno e notturno. Gli ostacoli in ombra aeronautica rispetto ad altri inamovibili non sono oggetto di segnalamento.

ART. 715-*quater*. – *(Aree di sicurezza pubbliche)*. — Sugli aeroporti di cui all'articolo 714, secondo comma, in corrispondenza di entrambe le estremità delle piste di volo abilitate al traffico strumentale anche se limitatamente ad una sola direzione di avvicinamento, sono istituite le aree di sicurezza pubbliche sulle quali vige il divieto di edificabilità. Gli ostacoli esistenti su queste aree, a meno delle installazioni aeronautiche di assistenza alla navigazione, devono essere per quanto possibile, rimossi.

Per ogni estremità di ciascuna pista di volo, l'area di sicurezza pubblica ha dimensione trapezoidale ed i limiti comprendono:

a) un lato interno perpendicolare al prolungamento dell'asse della pista, coincidente con il lato corto del perimetro d'appoggio di cui alla Tabella A;

b) due lati aventi per origine le estremità del lato interno e divergenti simmetricamente rispetto al prolungamento dell'asse della pista di un valore angolare determinato;

c) un lato esterno parallelo al lato interno congiungente le estremità dei lati divergenti.

Il dimensionamento delle aree di sicurezza pubblica è effettuato in base ai pa-

rametri di cui alla tabella G, sulla base degli elementi di codificazione dell'aeroporto ricavati in base all'articolo 715-*bis* e sulla base delle statistiche di traffico relative al movimenti annui degli aeromobili.

ART. 715-*quinquies*. *(Impianto ed approvazione del piano dei vincoli aeronautici)*. Le persone incaricate dall'Autorità aeronautica aeroportuale o centrale per la esecuzione dei rilievi e dell'apposizione di capisaldi e picchetti necessari per gli studi di redazione del piano dei vincoli aeronautici, sono autorizzate, con decreto del Prefetto, ad accedere ai fondi di proprietà privata. Nel caso di opposizione da parte dei proprietari, può essere richiesto l'intervento della forza pubblica.

Il piano dei vincoli aeronautici che è sottoposto alla valutazione di cui all'articolo 715 deve prevedere:

a) il piano di limitazione degli ostacoli contenente la proiezione verticale delle varie zone vincolate, con l'indicazione per ciascuna zona tipica delle elevazioni limite da rispettare in funzione della posizione dell'ostacolo e della altitudine del terreno;

b) una nota esplicativa degli obiettivi ricercati per l'imposizione dei vincoli aeronautici, sia nel caso di ostacoli suscettibili di costituire un pericolo per la navigazione aerea, sia nel caso di ostacoli compromettenti il funzionamento di dispositivi di sicurezza, nonché della natura e delle condizioni di applicazione dei vincoli a carico delle costruzioni, installazioni e piantumazioni esistenti o future;

c) la lista degli ostacoli interferenti con le superfici di limitazione;

d) la situazione monografica dei capisaldi e dei picchetti installati sulle aree oggetto di vincolo, utile per la migliore comprensibilità del piano di limitazione degli ostacoli.

Il piano dei vincoli aeronautici di limitazione degli ostacoli accompagnato dai risultati della valutazione di cui all'articolo 715 è sottoposto, prima dell'approvazione e dell'emanazione del decreto di esecutività

da parte del Ministero dei trasporti e della navigazione, alla Commissione centrale dei vincoli aeronautici per l'emissione del parere di competenza anche e specificamente per controversie emerse nella fase di valutazione. In assenza di opposizioni, il piano è sottoposto direttamente all'approvazione ed alla decretazione di esecutività da parte del Ministro dei trasporti e della navigazione.

ART. 716 *(Applicazione del piano dei vincoli aeronautici)*. Una copia del piano dei vincoli aeronautici o del decreto di adozione delle misure provvisorie di salvaguardia di cui al secondo comma dell'articolo 715, è depositata presso gli uffici di tutti i comuni sui territori dei quali si estendono i vincoli aeronautici. Dell'avvenuto deposito è data notizia al pubblico entro i primi quindici giorni, mediante avviso pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, in quella regionale e nel foglio annunzi legali della provincia interessata, mediante manifesti affissi, a cura dei sindaci, nel territorio dei comuni predetti e per mezzo di inserzione in un giornale di larga diffusione a livello locale. È possibile consultare il piano per un periodo di sessanta giorni dalla data di deposito. Decorsi i sessanta giorni di pubblicazione, il piano dei vincoli, corredato di un certificato del segretario comunale attestante l'avvenuto deposito per sessanta giorni consecutivi e l'avvenuta affissione dei manifesti, nonché di un esemplare della *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e di quella regionale e del foglio annunzi legali della provincia contenenti il predetto avviso, è custodita nell'archivio dello stesso ufficio comunale e può essere consultata da chiunque. Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore del decreto di approvazione del piano dei vincoli aeronautici, i comuni interessati devono adottare le varianti determinate dal piano stesso negli strumenti urbanistici vigenti. In questo caso non è necessaria la pubblicazione del piano regolatore modificato. La variante del piano regolatore generale è approvata dalla giunta regionale.

Nelle aree gravate da vincoli aeronautici di limitazione degli ostacoli, le concessioni edilizie non possono essere rilasciate se le costruzioni progettate non risultano conformi alle disposizioni dei piani di vincolo od alle misure provvisorie di salvaguardia.

Nelle aree di cui al secondo comma, tutte le opere di installazione di coltivazioni arboree, di formazione di rilevati e di impianto di ostacoli di qualsiasi natura, per i quali non è contemplato il rilascio di concessione edilizia, sono sottoposti al rilascio di autorizzazione da parte dell'Autorità nazionale per l'aviazione civile. Le domande di autorizzazione corredate di notizie esplicative in merito alla natura, ubicazione ed altezza massima raggiungibile dagli ostacoli, sono inoltrate dagli interessati direttamente al sindaco del comune nel cui territorio ricadono le opere proposte. Il sindaco trasmette senza indugio, e comunque entro un mese dalla data di ricezione, le domande predette all'Autorità nazionale per l'aviazione civile, salvo nel caso in cui il sindaco ritenga di chiedere un complemento di istruttoria, nel qual caso il termine inizia a decorrere dalla data di ricevimento del complemento d'istruttoria. Gli interessati sono dispensati dalla procedura di autorizzazione di cui al terzo comma, quando la sommità degli ostacoli che essi si propongono di costruire si arresta ad almeno quindici metri sotto la quota limite prevista nel piano dei vincoli.

ART. 717 *(Abbattimento di ostacoli)*. Qualora i vincoli aeronautici di piano comportino la soppressione parziale o totale di un ostacolo, la applicazione delle misure corrispondenti è subordinata in tutti i casi ad una decisione da parte del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto, se del caso, con il Ministro della difesa. L'approvazione ministeriale è notificata ai proprietari interessati con tutte le indicazioni relative ai lavori da effettuarsi ed alle condizioni nelle quali gli stessi devono essere effettuati. Se i proprietari acconsentono ad eseguire le opere loro imposte

ed alle medesime condizioni proposte, viene stipulata fra essi e ed il Ministero dei trasporti e della navigazione una convenzione amministrativa che regola:

a) le modalità ed il tempo massimo per l'esecuzione dei lavori, l'indennità corrispondente al loro costo e le modalità di pagamento;

b) l'indennità, se del caso, per spese di trasloco, danno a cose mobili ed altri causati in conseguenza dell'esecuzione dei lavori;

c) l'indennità compensatrice dell'eventuale danno emergente per la mutata situazione dei luoghi. La convenzione può prevedere l'esecuzione dei lavori a spese dell'amministrazione. In caso di disaccordo da parte dei proprietari, entro trenta giorni dall'approvazione ministeriale, gli stessi devono notificare la loro opposizione al Ministero dei trasporti e della navigazione, il quale sottopone la questione alla Commissione centrale dei vincoli aeronautici per la successiva decisione e decretazione da parte del Ministero dei trasporti e della navigazione.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione può, con decreto motivato, sopprimere in tutto od in parte gli ostacoli in contrasto con il piano dei vincoli aeronautici, costruiti in data successiva alla data di approvazione del piano medesimo. In caso di inadempimento, il Ministro dei trasporti e della navigazione può provvedere d'ufficio a spese dell'interessato ».

ART. 2.

1. Al codice della navigazione sono annesse le Tabelle A, B, C, D, E, F e G, allegate alla presente legge.

ART. 3.

1. Nelle more di formazione dei piani dei vincoli aeronautici di cui alla presente legge e fino alla data di pubblicazione dei decreti ministeriali di esecutività degli stessi, permangono i vincoli alla proprietà

privata già istituiti attorno agli aeroporti in base alla legge 4 gennaio 1963, n. 58.

2. La data di esecutività dei nuovi piani rappresenta anche la contestuale decadenza della totalità dei vincoli già istituiti in base alla citata legge 4 febbraio 1963, n. 58.

ALLEGATO

TABELLA A – DIMENSIONAMENTO DEL « PERIMETRO D'APPOGGIO ».

[*Articolo 715-bis, terzo comma, lettera* a)]

A.1 - Avvicinamento non strumentale (a vista):

Codice ICAO dell'aeroporto	Lunghezza oltre le estremità della pista o le eventuali zone d'arresto *(stopways),* se presenti	Larghezza	Altitudine dei lati corti del perimetro d'appoggio
1	30 m	60 m	La stessa altitudine della corrispondente estremità di pista presa sull'asse
2	60 m	80 m	idem c.s.
3	60 m	150 m	idem c.s.
4	60 m	150 m	idem c.s.

A.2 - Avvicinamento strumentale non di precisione o di precisione:

Codice ICAO dell'aeroporto	Lunghezza oltre le estremità della pista o le eventuali zone d'arresto *(stopways),* se presenti	Larghezza	Altitudine dei lati corti del perimetro d'appoggio
1	60 m	150 m	La stessa altitudine della corrispondente estremità di pista presa sull'asse
2	60 m	150 m	idem c.s.
3	60 m	300 m	idem c.s.
4	60 m	300 m	idem c.s.

TABELLA B – DIMENSIONAMENTO DELLA « SUPERFICIE DI AVVICINAMENTO »

[*Articolo 715-bis, quarto comma, lettera* a)]

B.1 - Avvicinamento non strumentale (a vista):

Codice ICAO dell'aeroporto	Divergenza per ciascun lato	I Sezione lungh. m	I Sezione pendenza	II Sezione lungh. m	II Sezione pendenza	Sez. orizzontale lungh. m	Sez. orizzontale pendenza	Lunghezza totale m
1	10%	1.600	5%	—	—	—	—	1.600
2	10%	2.500	4%	—	—	—	—	2.500
3	10%	3.000	3,33%	—	—	—	—	3.000
4	10%	3.000	2,5 %	—	—	—	—	3.000

B.2 - Avvicinamento strumentale non di precisione:

Codice ICAO dell'aeroporto	Divergenza per ciascun lato	I Sezione lungh. m	I Sezione pendenza	II Sezione lungh. m	II Sezione pendenza	Sez. orizzontale lungh. m	Sez. orizzontale pendenza	Lunghezza totale m
1	15%	2.500	3,33%	—	—	—	—	2.500
2	15%	2.500	3,33%	—	—	—	—	2.500
3	15%	3.000	2%	variab.	2,5%	variab.	0	15.000
4	15%	3.000	2%	variab.	2,5%	variab.	0	15.000

B.3 - Avvicinamento strumentale di precisione:

Codice ICAO dell'aeroporto	Divergenza per ciascun lato	I Sezione lungh. m	I Sezione pendenza	II Sezione lungh. m	II Sezione pendenza	Sez. orizzontale lungh. m	Sez. orizzontale pendenza	Lunghezza totale m
1	15%	3.000	2,5%	12.000	3%	—	—	15.000
2	15%	3.000	2,5%	12.000	3%	—	—	15.000
3	15%	3.000	2%	variab.	2,5%	variab.	0	15.000
4	15%	3.000	2%	variab.	2,5%	variab.	0	15.000

TABELLA C – DIMENSIONAMENTO DELLA « SUPERFICIE DI DECOLLO »

[*Articolo 715-bis, quarto comma, lettera* b)]

Codice ICAO dell'aeroporto	Divergenza per ciascun lato	Lunghezza del lato interno	Larghezza finale m	Lunghezza totale m	Pendenza
1	10%	60 m	380 m	1.600 m	5%(1)
2	10%	80 m	580 m	2.500 m	4%(1)
3	12,5%	180 m	1.200 m	15.000 m	2%(1)
4	12,5%	180 m	1.200 m	15.000 m	2%(1)

(1) Se nessun oggetto raggiunge la superficie di pendenza specificata, i nuovi oggetti devono essere limitati in altezza per preservare la precedente superficie libera da ostacoli o – in assenza di oggetti esistenti – una superficie libera di pendenza massima dell'1,6 per cento.

TABELLA D - DIMENSIONAMENTO DELLA « SUPERFICIE DI TRANSIZIONE »

[*Articolo 715-bis, quarto comma, lettera* c)]

Codice ICAO dell'aeroporto	Avvicinamento non strumentale pendenza superficie	Avvicinamento strumentale non di precisione pendenza superficie	Avvicinamento strumentale di precisione pendenza superficie
1	20%	20%	14,3%
2	20%	20%	14,3%
3	14,3%	14,3%	14,3%
4	14,3%	14,3%	14,3%

TABELLA E - DIMENSIONAMENTO DELLA « SUPERFICIE ORIZZONTALE INTERNA »

[*Articolo 715-bis, quarto comma, lettera* d)]

Codice ICAO dell'aeroporto	Avvicinamento non strumentale raggio m	Avvicinamento strumentale non di precisione raggio m	Avvicinamento strumentale di precisione raggio m
1	2.000	3.500	3.500
2	2.500	3.500	3.500
3	4.000	4.000	4.000
4	4.000	4.000	4.000

TABELLA F - DIMENSIONAMENTO DELLA « SUPERFICIE CONICA »

[*Articolo 715-bis, quarto comma, lettera* e)]

Codice ICAO dell'aeroporto	Avvicinamento non strumentale		Avvicinamento strumentale non di precisione		Avvicinamento strumentale di precisione	
	pendenza	altezza	pendenza	altezza	pendenza	altezza
1	5%	35 m	5%	60 m	5%	60 m
2	5%	55 m	5%	60 m	5%	60 m
3	5%	75 m	5%	75 m	5%	100 m
4	5%	100 m	5%	100 m	5%	100 m

TABELLA G - DIMENSIONAMENTO DELL'AREA DI SICUREZZA PUBBLICA (ASP)

(Articolo 715-quater, terzo comma)

Codice ICAO dell'aeroporto	Lunghezza lato interno m	Divergenza di ciascun lato rispetto all'asse della pista	Movimenti aeromobili annuale (arrivi+partenze)	Lunghezza misurata sul prolungamento dell'asse della pista di volo m
1 e 2	150	15%	‹45.000	450
			›45.000	600
3 e 4	300	15%	‹45.000	1.000
			›45.000	1.200

DDL13-4294
Lire 1000