

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 1267

## PROPOSTA DI LEGGE

d’iniziativa del deputato D’INCÀ

Disposizioni concernenti l’identificazione e la disciplina degli ostacoli al volo, per la sicurezza dell’esercizio degli aeromobili ad ala rotante

*Presentata il 15 ottobre 2018*

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Le tragedie che si sono verificate in Italia a causa di ostacoli alla navigazione aerea non possono più considerarsi solo episodi isolati. Solo per fare un esempio, si ricorda la tragedia del 22 agosto 2009, nella quale morirono quattro operatori del Corpo nazionale soccorso alpino e speleologico (CNSAS), componenti dell’equipaggio dell’elicottero « Falco » del Servizio di urgenza ed emergenza medica del 118, che precipitò dopo aver urtato una linea di media tensione nel corso di una missione di controllo in una zona che registrava la presenza di molti turisti che potevano essere stati travolti o trovarsi in difficoltà a seguito di un violentissimo temporale che aveva provocato frane e smottamenti.

Oltre a questa tragedia, che è stata recentemente ricordata con apposite cerimonie, molte altre tragedie simili dovrebbero essere commemorate, tra le quali citiamo:

quella del 15 aprile 1988, quando un elicottero dell’Esercito italiano piombò a terra dopo un impatto con i cavi di un elettrodotto a Pontebba (Udine), provocando la morte dei suoi tre occupanti; quella del 19 giugno 2000, quando un elicottero del Corpo nazionale dei vigili del fuoco precipitò a Roma dopo un impatto con un elettrodotto, provocando la morte di cinque persone; quella, più recente, del 18 marzo 2005, nella quale persero la vita due piloti di un *canadair* a Forte dei Marmi (Lucca) dopo un terribile schianto con i cavi dell’alta tensione o quella del 10 ottobre dello stesso anno in provincia di Como dove persero la vita sei persone dopo che un elicottero privato si schiantò contro una teleferica abusiva.

Queste tragedie, insieme a molte altre che dovrebbero essere rese pubbliche, testimoniano in modo inequivocabile che non si tratta di eventi di carattere episodico, ma

di drammi troppo spesso ripetuti. Complessivamente, in Italia negli ultimi anni si sono registrati 52 incidenti aerei provocati dall'impatto con ostacoli non segnalati, che hanno causato 55 morti e 33 feriti, coinvolgendo anche altre 41 persone fortunatamente rimaste illese.

Autentici drammi dell'aria che risultano ancora più dolorosi ed assumono ancora maggiore rilievo evocativo se solo si pensa che molti degli equipaggi di volo deceduti e feriti tra le lamiere erano, paradossalmente, impegnati in attività di soccorso alle nostre comunità e al nostro territorio.

Nel nostro ordinamento giuridico, nonostante il modesto e parziale tentativo posto in essere dall'articolo 1 del decreto-legge 31 maggio 2005, n. 125, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 luglio 2005, n. 152, si registra un vuoto normativo significativo che la presente iniziativa legislativa intende colmare al fine di garantire la sicurezza della navigazione degli elicotteri e degli aerei impegnati nelle attività di elisoccorso, di antincendio boschivo e di protezione civile dello Stato e delle regioni e delle province autonome, e, più in generale, la sicurezza del volo degli aeromobili dello Stato e della pubblica amministrazione, oltre che di tutti gli esercenti privati nell'espletamento delle attività di lavoro aereo e trasporto passeggeri, rendendo a tal fine obbligatoria la segnalazione degli ostacoli orizzontali e verticali e realizzando una contestuale banca dati associata ad una cartografia digitale che viene implementata senza soluzione di continuità e resa accessibile a tutti i portatori di interesse.

Pertanto, introducendo l'obbligo dell'installazione di idonea segnaletica o dell'impiego di altri strumenti e tecnologie in grado di aumentare la visibilità e quindi la percezione dell'esistenza dei cavi di linee elettriche, delle teleferiche o di altri impianti, si eviterebbero analoghe tragedie. Infatti, gli odierni strumenti (palloncini o segnalazioni luminose), utilizzati solo scarsamente e solo nelle zone di pertinenza aeroportuale, non sono sufficienti a rendere visibili tali ostacoli, specialmente se le

condizioni del tempo non sono ottimali o la rifrazione della luce è parziale.

La necessità di disciplinare in modo rigoroso e definitivo questa problematica, che è legata soprattutto ai servizi effettuati con mezzi ad ala rotante, discende *in primis* dal fatto che i servizi di elisoccorso, ma non solo, svolgono un'attività che, soprattutto in aree montane, deve necessariamente essere molto vicina al suolo. Secondo uno studio della *Federal Aviation Administration* (FAA) in vent'anni, negli USA, gli incidenti aerei dovuti ad impatti con ostacoli al volo nel 90 per cento dei casi sono avvenuti ad un'altezza inferiore ai 60 metri dal piano di campagna. Inoltre, uno studio della *National Aeronautics and Space Administration* (NASA) ha valutato che circa l'86 per cento degli incidenti aerei, dovuti a impatti con i cavi, avviene di giorno e con buona visibilità (ceyling  $\neq$  > 1.000 metri). È emerso, altresì che, in circa il 40 per cento dei casi, i piloti erano a perfetta conoscenza della presenza di cavidotti in zona (in Italia, solo dopo l'istituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV), ad opera del decreto legislativo n. 66 del 1999, in attuazione delle disposizioni contenute nella direttiva 94/56/CE del Consiglio, del 21 novembre 1994, si è stati in grado di rilevare dati relativi a questo tipo di incidenti).

Quindi, l'obiettivo prioritario della presente iniziativa legislativa è quello di rendere maggiormente visibili gli ostacoli al volo a « bassa quota » degli aeromobili ad ala rotante, considerato che la stessa normativa dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) fa riferimento quasi esclusivo all'ala fissa.

La presente proposta di legge, pertanto, prevede l'emanazione di linee guida operative per la disciplina degli ostacoli al volo lineari e verticali, fissi o temporanei e in movimento (si pensi alla significativa, crescente problematica legata all'utilizzo dei droni), da approvare con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e nelle quali saranno anche individuati tutti i soggetti tenuti all'adempimento degli obblighi e delle prescrizioni ivi contenuti.

Le regioni e le province autonome dovranno adeguare e integrare la propria normativa relativa agli impianti a fune in servizio pubblico e privato, ivi inclusa la disciplina per la realizzazione di teleferiche, palorci e similari, antenne telefoniche e ponti radio, nonché di tutte le opere e manufatti costituenti ostacoli verticali e orizzontali al volo, facendo proprie le citate linee guida. A tali enti infatti spetta la gestione dei servizi di elisoccorso e del CNASAS, essenziali in caso di interventi in ambienti ostili e impervi.

Si prevede, inoltre, che l'Istituto geografico militare, sentite le amministrazioni interessate, rediga carte digitali degli ostacoli della navigazione aerea, creando allo scopo una idonea banca dati cartacea e digitale, i cui dati vengono resi accessibili gratuitamente ai soggetti interessati.

Si tratta, dunque, di una proposta di legge volta ad accrescere i parametri della sicurezza del volo e, conseguentemente, a evitare ulteriori tragedie e sofferenze. Pertanto, per l'assoluta rilevanza, spero possa essere ampiamente condivisa dai colleghi ai fini di una sua rapida approvazione.

## PROPOSTA DI LEGGE

## Art. 1.

*(Finalità)*

1. La presente legge individua le azioni di carattere preventivo in materia di sicurezza del volo degli aeromobili ad ala rotante adibiti ai servizi di elisoccorso delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano, ai servizi di antincendio boschivo e di protezione civile dello Stato e delle regioni nonché in materia di sicurezza del volo degli aeromobili dello Stato e della pubblica amministrazione e degli aeromobili privati adibiti ad attività di trasporto di merci e di passeggeri.

## Art. 2.

*(Ostacoli al volo)*

1. Ai fini della presente legge si intendono per ostacoli al volo:

a) gli ostacoli, fissi o temporanei, orizzontali o lineari: gli ostacoli con un'altezza dal piano di campagna superiore a 30 metri, se situati nei centri abitati, e a 15 metri, se situati al di fuori dei centri abitati; gli elettrodotti con tensioni superiori a 50 kV e le linee telefoniche situati al di fuori dei centri abitati; i palorci, le teleferiche e i fili a sbalzo; le funicolari private e quelle in servizio pubblico per il trasporto di cose o di persone;

b) gli ostacoli, fissi o temporanei, verticali: le antenne, i manufatti e gli impianti per tele-radio comunicazioni e *wi-fi*; i parchi eolici e le strutture similari assimilabili con un'altezza superiore o uguale a 60 metri, se situati nei centri abitati, o a 15 metri, se situati al di fuori dei centri abitati;

c) gli ostacoli in movimento: i droni.

## Art. 3.

*(Istituzione della Commissione per la disciplina degli ostacoli al volo)*

1. Entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge è istituita la Commissione per la disciplina degli ostacoli al volo, presieduta da un rappresentante del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e composta da due rappresentanti del Ministero della difesa, da due rappresentanti del Ministero dell'interno, da un rappresentante del Ministero delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo, da un rappresentante dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), da due rappresentanti del Corpo nazionale soccorso alpino e speleologico (CNSAS) e del Club alpino italiano (CAI) e da tre rappresentanti della Conferenza delle regioni e delle province autonome.

2. La Commissione di cui al comma 1, entro un anno dalla sua costituzione, predispone le linee guida relative alla disciplina degli ostacoli al volo, che sono approvate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Le linee guida individuano altresì i soggetti tenuti all'adempimento degli obblighi e delle prescrizioni ivi contenute e disciplinano le modalità di installazione, i sistemi di segnalazione, il controllo, il sistema sanzionatorio e i soggetti preposti alla vigilanza.

3. Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore del decreto di cui al comma 2, il Governo apporta le necessarie modifiche al codice della navigazione, parte II, e alla relativa normativa in materia di ostacoli al volo del Ministero della difesa e del Ministero dell'interno.

4. I soggetti tenuti all'adempimento degli obblighi e delle prescrizioni ai sensi del decreto di cui al comma 2 provvedono, entro due anni dalla data di entrata in vigore del medesimo decreto, ad adeguare gli impianti, le costruzioni, i tralicci e le opere realizzati prima di tale data alle linee guida.

## Art. 4.

*(Carte digitali)*

1. L'Istituto geografico militare, sentite le amministrazioni interessate, redige le carte digitali nazionali degli ostacoli al volo, sulla base delle carte digitali di cui all'articolo 5, commi 2 e 3, creando una banca di dati cartacea e digitale accessibile gratuitamente ai soggetti interessati.

## Art. 5.

*(Ruolo delle regioni e delle province autonome)*

1. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore del decreto di cui al comma 2 dell'articolo 3, adeguano la propria disciplina relativa agli impianti a fune in servizio pubblico e privato, compresa quella per la realizzazione di teleferiche, palorci e similari, alle antenne telefoniche, ai ponti radio e ad ogni altra opera o manufatto costituente ostacolo al volo, in conformità alle linee guida di cui al citato comma 2 dell'articolo 3.

2. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano predispongono le carte digitali degli ostacoli al volo fissi, orizzontali e verticali, creando una banca di dati cartacea e digitale accessibile gratuitamente ai soggetti interessati.

3. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano predispongono, altresì, le carte digitali degli ostacoli al volo temporanei, orizzontali e verticali, rendendo accessibili i dati con le stesse modalità stabilite dal comma 2.

4. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, per quanto di loro competenza, sono, altresì, tenute a determinare il sistema sanzionatorio e gli organi di vigilanza.

## Art. 6.

*(Copertura finanziaria)*

1. Per la copertura degli oneri di cui alla presente legge, valutati in 12,5 milioni di

euro per ciascuno degli anni 2019, 2020 e 2021, si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307.



\*18PDL0032390\*