

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1316

PROPOSTA DI LEGGE

d’iniziativa del deputato **LUCA DE CARLO**

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

Presentata il 29 ottobre 2018

ONOREVOLI COLLEGHI! — Con la presente proposta di legge si intende garantire una maggiore sicurezza del volo nel corso delle operazioni di elisoccorso, nell’ambito delle quali, purtroppo, si verificano spesso incidenti che causano morti e feriti. Dove ci sono stati, ci sono e, forse, ancora ci saranno morti, non possiamo restare silenti o, peggio, incolpare il destino o appellarci a una statistica meno tragica rispetto ad altre. Pensiamo, infatti, che anche un solo morto sul lavoro a causa di un incidente sia troppo. Se poi questo morto è una persona che stava effettuando un soccorso, allora quella morte assume un valore e un significato ancora diverso.

Nel corso degli ultimi anni si sono registrate decine di morti a causa dell’impatto degli elicotteri con gli ostacoli al volo nel corso delle attività di elisoccorso svolte dal Servizio di emergenza 118 e dal Soccorso alpino, delle attività istituzionali di

enti e amministrazioni dello Stato, delle attività della Protezione civile a livello nazionale, regionale o provinciale e dell’attività di trasporto aereo pubblico e privato.

Numerosi sono gli incidenti mortali occorsi nel medio periodo. Basti ricordare, a titolo simbolico, quello del 15 aprile 1988, quando un elicottero dell’Esercito italiano, a seguito di un impatto con i cavi di un elettrodotto nei pressi di Pontebba (provincia di Udine), precipitò causando la morte di tutto l’equipaggio. Ancora, si ricorda l’episodio del 19 giugno 2000, quando un elicottero dei Vigili del fuoco, per un impatto su un elettrodotto nel corso di una missione di soccorso, causò la morte sul colpo di cinque persone.

In tempi meno remoti, ricordiamo anche l’incidente del 18 marzo 2005, quando persero la vita due piloti di un *canadair* a Forte dei Marmi (provincia di Lucca), dopo un impatto con i cavi dell’alta tensione, o

quello del 10 ottobre dello stesso anno, quando, in provincia di Como, persero la vita sei persone a bordo di un elicottero privato, che si schiantò contro un cavo di una teleferica abusiva. Oppure quello del 22 agosto 2009, quando nelle Dolomiti bellunesi, a Cortina d'Ampezzo, precipitò, dopo un urto terribile con i cavi della media tensione, l'elicottero del 118 di Pieve di Cadore, provocando il decesso di quattro persone.

Nel medio periodo, quindi, in Italia, si sono registrati 52 incidenti a causa di impatti con ostacoli al volo non segnalati, che hanno causato 55 decessi e 33 feriti. Molte di queste vittime erano persone impegnate in compiti di servizio istituzionali di soccorso, una beffa ancora maggiore.

Nel nostro ordinamento un timido tentativo di disciplinare il problema costituito dagli ostacoli al volo è stato fatto sulla scorta dell'impatto emotivo suscitato dal citato incidente del *canadair*. Un timido, inapplicato, ma soprattutto non coerente tentativo di normalizzare una grave situazione legata alla sicurezza, che la presente iniziativa legislativa vuole con forza sanare, definendo con precisione il concetto di ostacolo al volo, prevedendo l'obbligo della segnalazione degli ostacoli al volo fissi e temporanei, orizzontali e verticali, e in movimento e, infine, prevedendo la realizzazione di mappe digitali accessibili gratuitamente da parte sia dei soggetti che prestano servizi mediante aeromobili sia da parte di chiunque vi abbia interesse.

A livello mondiale, le analisi della *Federal aviation administration* sugli incidenti aerei provocati dagli ostacoli al volo, verificatisi negli Stati Uniti negli ultimi venti anni hanno evidenziato che nel 90 per cento dei casi tali incidenti sono avvenuti

ad un'altezza inferiore a 60 metri dal piano di campagna, mentre uno studio della NASA ha valutato che circa l'86 per cento degli incidenti aerei, dovuti a impatti con i cavi, avviene di giorno e in condizioni di buona visibilità. È emerso, inoltre, che, in circa il 40 per cento dei casi, i piloti erano a perfetta conoscenza della presenza di cavidotti nella zona, che tuttavia non erano visibili.

È necessario, quindi, prevedere l'adozione di rigorose linee guida operative per il riordino della disciplina degli ostacoli al volo fissi e temporanei, orizzontali e verticali, e in movimento, quali i droni, nelle quali saranno anche individuati tutti i soggetti tenuti all'adempimento degli obblighi e delle prescrizioni e in particolare, prevedendo che le regioni e le province autonome adeguino le proprie normative in materia di impianti a fune in servizio pubblico e privato, di teleferiche, palorci e similari, antenne telefoniche e ponti radio, nonché di tutte le opere e manufatti costituenti ostacoli verticali e orizzontali al volo.

Tra i soggetti interessati alla nuova normativa merita segnalare, oltre allo Stato e all'ENAC, il ruolo determinante delle regioni e delle province autonome, a cui spetta gestire, ad esempio, i servizi di elisoccorso, e il Corpo nazionale soccorso alpino e speleologico che, nell'ambito dei servizi afferenti a quello del 118, è per legge riferimento esclusivo per gli interventi di elisoccorso in ambiente ostile ed impervio del territorio nazionale.

Auspichiamo una rapida approvazione della presente proposta di legge, affinché la sua concreta applicazione possa creare reali parametri in grado di garantire la sicurezza in volo ed evitare ulteriori strazianti e dolorose tragedie.

PROPOSTA DI LEGGE

Art. 1.

(Finalità)

1. La presente legge stabilisce i principi e 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 persone.

Art. 2.

(Definizioni)

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 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 merci o di persone;

b) gli ostacoli, fissi o temporanei, verticali: le antenne, i manufatti e gli impianti per tele-radiocomunicazioni e *wi-fi*; i parchi eolici e le strutture 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, con

decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, 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) del Club alpino italiano (CAI) e da tre rappresentanti della Conferenza delle regioni e delle province autonome.

2. La Commissione, entro un anno dalla sua costituzione, predispone le linee guida relative alla disciplina degli ostacoli al volo, da approvare 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 contenuti 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 modifiche alle disposizioni regolamentari vigenti in materia di navigazione aerea necessarie per adeguarle alle previsioni delle linee guida approvate con il medesimo decreto, per i profili di competenza 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.

5. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Art. 4.

(Carte digitali)

1. L'Istituto geografico militare, sentite le amministrazioni interessate, predispone le carte digitali degli ostacoli al volo che, integrate con quelle di cui all'articolo 5, commi 2 e 3, costituiscono una banca dati digitale accessibile gratuitamente da parte degli enti e delle organizzazioni interessate.

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 e temporanei, del rispettivo territorio, che costituiscono una banca dati accessibile gratuitamente da parte degli enti e delle organizzazioni interessate.

3. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, per quanto di loro propria competenza, determinano il sistema sanzionatorio e gli organi di vigilanza.

Art. 6.

(Disposizioni finanziarie)

1. Per il finanziamento delle attività connesse alla collocazione, da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di idonee segnalazioni su impianti, costruzioni e infrastrutture di proprietà dello Stato che possano costituire ostacolo al volo, è autorizzata la spesa di 2,5 milioni

di euro per ciascuno degli anni 2019, 2020 e 2021.

2. Per il finanziamento delle attività di competenza dell'Istituto geografico militare ai sensi dell'articolo 4, è autorizzata la spesa di 2,5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019, 2020 e 2021.

3. Per il finanziamento delle attività di competenza delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano ai sensi dell'articolo 5, comma 2, è autorizzata la spesa di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019, 2020 e 2021. Le risorse di cui al presente comma sono ripartite con delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano.

4. Alla copertura degli oneri di cui al presente articolo, pari a 15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2019, 2020 e 2021, si provvede mediante corrispondente riduzione delle risorse 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.

Art. 7.

(Abrogazione)

1. Il comma 3 dell'articolo 1 del decreto-legge 31 maggio 2005, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 26 luglio 2005, n. 152, è abrogato.

PAGINA BIANCA



18PDL0034580