

CAMERA DEI DEPUTATI N. 4033

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**CARBONI, CABRAS, LADU, SANTINO ADAMO LODDO,
TONINO LODDO, MAURANDI, SORO**

Modifiche al codice della navigazione in materia di prevenzione dei rischi derivanti dalla presenza di volatili sulle rotte aeree o in prossimità degli aeroporti

Presentata il 4 giugno 2003

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presente proposta di legge di modifica del codice della navigazione nasce dalla necessità di colmare un vuoto legislativo che mantiene il nostro Paese in stato di arretratezza rispetto alle nazioni aeronauticamente avanzate.

Il problema, di grande rilevanza per la sicurezza della navigazione aerea, è quello degli impatti di aeromobili con volatili negli aeroporti e nelle zone ad essi circostanti.

Dal primo incidente aereo mortale causato da un impatto con volatili nel 1912, i *bird strikes*, come vengono abitualmente chiamati, costituiscono un serio problema

per le compagnie aeree e per le autorità aeroportuali.

Si calcola che dal 1975 in poi siano stati distrutti per incidente ben cinque aeromobili commerciali a getto e almeno quattro siano state le perdite di velivoli militari di grandi dimensioni.

Secondo l'*International Civil Aviation Organization* (ICAO), dal 1988 al 1992 sono stati riportati più di 25.000 impatti di volatili con aeromobili civili e tra questi il 70 per cento ha riguardato velivoli a getto di peso superiore a 27 tonnellate.

Gli ultimi incidenti mortali in ordine di tempo sono avvenuti il 15 luglio 1996 e due giorni or sono: il primo ha riguardato

un C130 della *Belgian Air Force* che durante l'avvicinamento ha impattato uno stormo di uccelli e si è schiantato prima della soglia pista causando la morte di 34 persone; il secondo *l'aertaxi* caduto dopo il decollo da Linate con la morte dei due piloti ed il rischio di una strage.

Secondo i dati forniti dalla sicurezza volo dell'Alitalia (nel nostro Paese non è previsto alcun obbligo giuridico di riferire i *bird strikes* alle autorità competenti), nel 1996 la sola compagnia ha riportato negli aeroporti italiani ben 215 impatti; a questo numero vanno ovviamente aggiunti tutti quelli occorsi agli aeromobili di altre compagnie, militari e privati.

Per avere un termine di paragone sulla gravità del fenomeno, basterà dire che gli impatti ufficialmente accertati in Italia costituiscono il 10 per cento di quelli degli USA, ed il 40 per cento circa di quelli del Canada, su un numero di movimenti aerei annui abissalmente inferiore.

Secondo alcuni ricercatori olandesi, il 70 per cento di tutti i *bird strikes* si verifica entro un raggio di un chilometro dall'aeroporto ed il 91 per cento entro 5,5 chilometri.

Secondo altre statistiche di fonte Forze armate, più della metà degli impatti si verifica a meno di 30 metri dal terreno, cioè nelle fasi più delicate del decollo o dell'atterraggio. Il 75 per cento di tutti i *bird strikes* avviene entro 65 metri dal suolo, e ben il 90 per cento entro 333 metri (1000ft).

Gli studiosi del fenomeno ritengono che vi sia una correlazione di tipo causale fra ambiente fisico e presenza di volatili.

Le ricerche hanno anzitutto dimostrato che, per sua natura, l'aeroporto costituisce, in ogni caso, una attrattiva naturale per gli uccelli.

Inoltre, esiste un rapporto inconfutabile di causa ed effetto fra la presenza di uccelli e situazioni ambientali interne o circostanti, come coltivazioni agricole, depositi di rifiuti, discariche, stagni, canali e bacini artificiali, industrie di trasformazione e di conservazione alimentare, allevamenti di taluni animali, eccetera.

A livello normativo l'unica disposizione esistente in materia è data dall'articolo 2, comma 3, della legge n. 157 del 1992 che, testualmente, affida al Ministro dei trasporti il controllo del livello di popolazione degli uccelli negli aeroporti ai fini della sicurezza aerea.

In campo internazionale l'ICAO ha dedicato invece particolare attenzione al problema, pubblicando, tra l'altro, un documento specifico contenente le linee guida per il controllo della popolazione avicola intorno agli aeroporti.

Per il noto problema del recepimento nell'ordinamento giuridico degli allegati tecnici alla Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, resa esecutiva dal decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con la legge 17 aprile 1956, n. 561, la normativa è rimasta senza effetto.

Per quanto riguarda la prevenzione nelle aree interne aeroportuali, esse sono sotto il controllo dell'autorità aeroportuale.

Vi sono già le condizioni per impedire, ad esempio, alcuni tipi di coltivazioni o per subordinarle ai dettami tecnici che la scienza stabilisce in relazione alla situazione ambientale locale o per assicurare i mezzi idonei per l'allontanamento coatto ma incruento dei volatili, avvalendosi delle risorse offerte dalla tecnica e dal mercato quando ciò sia possibile, ma anche utilizzando, d'intesa con le regioni, i provvedimenti di cui all'articolo 19, comma 2, della legge 11 febbraio 1992, n. 157.

Per l'esterno occorre evidentemente introdurre un principio che consenta l'azione ed il controllo possibilmente della stessa autorità aeroportuale, sui luoghi e sulle sfere di attività del tutto privati, con un intervento a favore della sicurezza del volo.

Noi riteniamo che un principio efficace possa essere costituito dal considerare reato esercitare nel proprio fondo attività, o mantenere condizioni tali da attirare volatili, così come non provvedere ad adottare tutte le misure idonee ad eliminare o a ridurre il rischio di impatti.

Si avanza pertanto la proposta di utilizzare l'articolo 714 del codice della navigazione come uno strumento per offrire la copertura giuridica anche a quel genere di divieti volti ad impedire situazione ed attività pericolose per la navigazione aerea a causa del rischio di impatti con volatili.

Si propone quindi l'introduzione di un secondo comma all'articolo 714 che contenga la possibilità di imporre limiti, fino a una ragionevole distanza dagli aeroporti all'istituzione di discariche, alla realizzazione di bacini, stagni, laghi artificiali, stabilimenti per la produzione e la conservazione di alimenti nonché alle piantagioni ed, in genere, a qualunque attività

che possa ugualmente costituire richiamo per gli uccelli di qualunque specie.

Si propone inoltre l'introduzione di un ulteriore comma all'articolo 715 che demandi ad un apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la determinazione delle modalità di imposizione dei citati divieti e le eventuali deroghe in rapporto ai sistemi di prevenzione adottati.

Con l'articolo 3 si prevede l'obbligo di comunicare gli episodi di impatto o di rischio ai fini della prevenzione.

Con l'articolo 4 si individuano i soggetti deputati a mettere in atto gli interventi necessari a rimuovere i rischi derivanti dalla presenza di volatili.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Modifica all'articolo 714 del codice della navigazione).

1. All'articolo 714 del codice della navigazione è aggiunto, in fine, il seguente comma:

« Nelle aree di cui al primo comma è altresì soggetta a limitazione la realizzazione di discariche di rifiuti, bacini, stagni, laghi artificiali, stabilimenti per la produzione e la conservazione di alimenti, riserve naturali, piantagioni e, in genere, qualunque attività che costituisce richiamo per i volatili di ogni specie ».

ART. 2.

(Modifica all'articolo 715 del codice della navigazione).

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

« Entro il raggio di 5 chilometri dalla pista di volo non possono essere realizzate le opere di cui al secondo comma dell'articolo 714, né possono essere esercitate le attività connesse. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono determinate, per ciascun aeroporto, le eventuali deroghe a tale divieto, subordinatamente all'accertamento della non pericolosità per la navigazione aerea delle opere e delle attività sottoposte a limitazione, anche in rapporto ai sistemi di prevenzione adottati ».

ART. 3.

(Comunicazioni degli episodi di impatto o di rischio).

1. Ai fini della prevenzione, dello studio e dell'adozione di iniziative di segnalazione e di rimozione del pericolo, è fatto obbligo ai soggetti proprietari degli aeromobili in transito negli spazi aerei nazionali di comunicare al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti gli episodi di impatto dei suddetti velivoli con uccelli durante le fasi di volo. Il medesimo obbligo di comunicazione è posto in capo alle autorità aeroportuali con riferimento alla presenza di volatili in aree aeroportuali o nelle aree limitrofe che possa compromettere la sicurezza della navigazione aerea.

2. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono disciplinate le modalità per la comunicazione degli episodi di cui al comma 1.

ART. 4.

(Interventi di rimozione dei rischi derivanti dalla presenza di uccelli).

1. Ai fini del raggiungimento degli obiettivi della sicurezza aerea, di cui all'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), della direttiva 79/409/CEE del Consiglio, del 2 aprile 1979, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, su segnalazione delle autorità aeroportuali competenti, provvede, di intesa con la regione interessata, all'adozione dei provvedimenti di cui all'articolo 19, comma 2, della legge 11 febbraio 1992, n. 157.

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

€ 0,26



14PDL0046650