

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 6170

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**AIRAGHI, LUIGI MARTINI, MEROI, GIORGIO CONTE, MAGGI**

Disposizioni per garantire la sicurezza  
dei ricambi degli aeromobili

*Presentata l'8 novembre 2005*

ONOREVOLI COLLEGHI! — Un aeroplano è probabilmente uno dei manufatti più complessi da costruire e poi gestire.

L'aereo è oggi un mezzo di trasporto indispensabile per le attività economiche e sociali. L'uomo ha sempre sognato di volare.

Esempi di volo umano fantastico si hanno nella mitologia.

Queste storie rivelano la voglia di volare e l'idea dell'impossibilità pratica del volo, che viene affidata a tecniche fantastiche, senza nemmeno il tentativo di renderle verosimili.

I primi sviluppi dell'aereo avevano carattere di studio e di sport per fanatici, ma appena fu chiaro che questo poteva diventare una potente macchina, lo sviluppo

divenne vertiginoso, grazie a forti investimenti dei governi, e guidò molte delle scoperte tecnologiche successive.

I velivoli all'inizio erano essenzialmente in legno e tela.

Lo studio e l'ottenimento di leghe leggere aventi alte caratteristiche meccaniche è stato ancora conseguenza delle esigenze dell'aviazione.

Nel corso degli anni l'evoluzione tecnologica e i progressi scientifici hanno portato l'industria aeronautica a livelli di efficienza una volta impensabili.

Oltre all'evoluzione tecnologica, negli ultimi anni l'incremento del traffico aereo e l'aumento delle persone che usufruiscono degli aeromobili come mezzo di trasporto hanno visto l'espandersi dell'of-

ferta di servizi con l'ingresso di nuovi vettori che, per conquistare maggiori quote di mercato applicando tariffe ridotte, sono stati indotti a limitare i costi, diminuendo gli investimenti nel settore manutentivo e in particolare nei ricambi, con le conseguenti ricadute negative sulla sicurezza.

La maggior parte delle ultime tragedie aeree avvenute sono state determinate da problemi tecnici dovuti all'utilizzo di ricambi aeronautici non approvati.

I recenti drammatici incidenti aerei hanno evidenziato, inequivocabilmente, come l'aspetto manutentivo dei ricambi costituisca uno degli elementi fondamentali della sicurezza dei passeggeri.

La sicurezza del trasporto aereo rappresenta un bene, espressione di protezione di diritti irrinunciabili: il diritto alla vita e il diritto all'incolumità e alla salute, diritti che, oltre ad essere privati, sono diritti che devono essere tutelati dallo Stato.

Nella definizione più ampia possibile, la sicurezza è la probabilità che non capitino guasti con possibili conseguenze catastrofiche, ossia danni a persone, a cose e al sistema stesso.

Secondo questa definizione, dunque, la sicurezza delle operazioni di volo ha come obiettivo la massima salvaguardia dell'incolumità delle persone e dell'integrità delle cose nello svolgimento dell'attività aeronautica.

La sicurezza implica la salvaguardia o la protezione da eventi o circostanze generalmente indipendenti da precise volontà (eventi quindi accidentali) che comportano alta potenzialità lesiva in funzione del tipo di attività svolta.

L'attività di volo è, per ragioni evidenti, caratterizzata da elevata potenzialità lesiva in caso di evento accidentale, pertanto la sicurezza è il risultato di un'adeguata prevenzione di tali eventi.

Il diritto alla vita è la possibilità di vivere, lavorare, intrattenere relazioni sociali in ambienti dove il nostro corpo, la nostra persona e i nostri beni non devono e non possono essere minacciati da condotte criminali o irresponsabili.

L'utilizzo di ricambi non approvati e che possono causare avarie e conseguentemente diminuire la sicurezza dei viaggiatori è una condotta irresponsabile.

La proposta di legge in questione prevede la istituzione di un Organo di vigilanza per la tutela dei viaggiatori, con particolare riferimento ai ricambi aeronautici, in analogia a quanto avviene nei Paesi tecnologicamente avanzati e all'avanguardia nella tutela delle sicurezze fondamentali.

La presente proposta di legge si pone come una risposta efficiente al bisogno di sicurezza che gli ultimi disastrosi eventi hanno posto all'attenzione della nostra comunità.

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

*(Istituzione dell'Organo di vigilanza per contrastare l'uso di ricambi aeronautici non approvati).*

1. È istituito presso la Presidenza del Consiglio dei ministri l'Organo di vigilanza per contrastare l'uso di ricambi aeronautici non approvati, di seguito denominato « Organo di vigilanza ».

## ART. 2.

*(Compiti e finalità dell'Organo di vigilanza. Definizioni).*

1. L'Organo di vigilanza, al fine di garantire la sicurezza del trasporto aereo civile, opera nel settore manutentivo e della commercializzazione dei ricambi aeronautici non approvati, effettuando ispezioni tecnico-amministrative presso le compagnie e gli esercenti aeronautici, presso i mediatori, nonché presso i fornitori di ricambi aeronautici, le officine e i magazzini addetti alla manutenzione.

2. Ai fini della presente legge, per « ricambi aeronautici non approvati » si intendono:

a) i ricambi aeronautici non conformi al modello di prodotto certificato dall'Agencia europea per la sicurezza aerea (EASA) *Form One* o non accompagnati dal certificato di conformità *Form One* o da un documento equivalente;

b) i ricambi aeronautici accompagnati da un certificato *Form One* o da un documento equivalente alterati o contraffatti;

c) i ricambi aeronautici sottoposti a manutenzione o conservati in modo difforme da quanto indicato dal costruttore o dalle norme vigenti in materia.

## ART. 3.

*(Composizione dell'Organo di vigilanza).*

1. L'Organo di vigilanza è composto da:

*a)* un responsabile-coordinatore, reclutato tra i magistrati ordinari in servizio aventi un'anzianità di ruolo non inferiore a dieci anni, con esperienza professionale in materia aeronautica;

*b)* due avvocati con esperienza professionale almeno decennale e con pubblicazioni in materia aeronautica;

*c)* due comandanti di aeromobili con almeno dieci anni di servizio nell'aviazione commerciale e nel trasporto pubblico di passeggeri e con esperienza professionale in materia di ricambi aeronautici;

*d)* due laureati in ingegneria ad indirizzo meccanico, con esperienza professionale in materia di ricambi aeronautici;

*e)* tre membri con esperienza nel settore logistico-manutentivo;

*f)* tre dipendenti del ruolo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

*g)* un dipendente del ruolo del Ministero delle attività produttive.

2. I membri dell'Organo di vigilanza, con esclusione del personale dipendente dei Ministeri, restano in carica per un quinquennio, prorogabile solo per una volta.

3. I membri dell'Organo di vigilanza sono nominati con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri entro un mese dalla data di entrata in vigore della presente legge, ad esclusione del personale del settore logistico-manutentivo.

4. Il magistrato responsabile-coordinatore dell'Organo di vigilanza, sentiti i comandanti degli aeromobili e gli ingegneri di cui al comma 1, lettere *c)* e *d)*, provvede alla nomina dei membri del settore logistico-manutentivo entro quindici giorni dalla costituzione dell'Organo stesso.

## ART. 4.

*(Espletamento dei compiti).*

1. Per l'espletamento dei propri compiti l'Organo di vigilanza ha libertà di accesso alle sedi, agli uffici e ai magazzini presso i quali sono tenuti i ricambi aeronautici e la relativa documentazione.

2. L'Organo di vigilanza esercita i propri compiti in piena autonomia, sotto la vigilanza del Presidente del Consiglio dei ministri che, entro il 30 aprile di ogni anno, trasmette al Parlamento una relazione sulle attività svolte dall'Organo stesso.

## ART. 5.

*(Trattamento giuridico ed economico).*

1. Il trattamento giuridico ed economico dei componenti l'Organo di vigilanza è stabilito con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri.

## ART. 6.

*(Entrata in vigore).*

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

€ 0,30



\*14PDL0079190\*