

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

N. 4227

DISEGNO DI LEGGE

**d’iniziativa dei senatori PERUZZOTTI, GASPERINI, BIANCO,
AVOGADRO, TIRELLI, ROSSI, CASTELLI, WILDE, MORO,
COLLA, MANARA, ANTOLINI e STIFFONI**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 28 SETTEMBRE 1999

Norme per la sicurezza del volo in prossimità
degli aeroporti

ONOREVOLI SENATORI. -

Le funzioni della sicurezza del volo

Realizzare la sicurezza del volo è un'attività complessa che si concretizza nella concatenazione di tre funzioni:

- 1) la funzione operativa;
- 2) la funzione investigativa;
- 3) la funzione gestionale.

La prima funzione compete a coloro che sono direttamente coinvolti nelle operazioni di volo ovvero piloti, tecnici e assistenti di volo, tecnici di manutenzione, tecnici di supporto alle operazioni (*flying dispatcher*), controllori di volo, personale di scalo adde- to al caricamento e scaricamento degli aeromobili.

La seconda funzione compete a coloro che hanno profonda conoscenza delle cosiddette attività di *front line* e che hanno la competenza a svolgere analisi sugli incidenti, eventi e circostanze. Questi riferiranno poi ai cosiddetti *line managers* per gli interventi correttivi di competenza al fine di realizzare le condizioni per lo svolgimento delle attività di volo nella maggior sicurezza praticabile.

La funzione gestionale

La funzione gestionale viene svolta al livello superiore, il cosiddetto livello di «*top management*». È qui che ha origine la filosofia o strategia della sicurezza, determinante per l'attuazione dell'attività produttiva senza rischio per l'utente. A questo livello hanno origine i numerosi fattori che possono creare le condizioni di sicurezza delle operazioni o possono eroderne i mar-

gini. In un sistema aeronautico queste funzioni vengono identificate da relazioni a triangolo dette *Accident Prevention Loops*.

La funzione gestionale è in questo caso collocata ad un livello prettamente politico e si espleta con leggi e con norme o, comunque, con provvedimenti cogenti nei riguardi di ogni funzione del settore o sistema aeronautico nazionale. Ci troviamo così di fronte al sistema aviatorio nazionale ed al suo *Accident Prevention Loop*.

L'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo

Uno dei motivi ricorrenti in quasi tutti i rapporti finali delle Commissioni di inchiesta sugli incidenti del trasporto aereo in Italia è stata la necessità che la dinamica di tali incidenti venisse esaminata da un ente a carattere permanente, che disponesse di personale competente a svolgere indagini al fine di emettere raccomandazioni. Ma nella realtà tale ente, istituito con il decreto legislativo 25 febbraio 1999, n. 66 «Istituzione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo e modifiche al codice della navigazione, in attuazione della direttiva 94/56/CE del Consiglio del 21 novembre 1994», non può ancora realizzare la sicurezza del volo come la gran parte degli attori dello scenario aeronautico nazionale ed internazionale la intendono. Questa filosofia organizzativa inficia gravemente l'*Accident Prevention Loop* del sistema aviatorio nazionale. L'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo non può infatti fare prevenzione, tutt'al più può investigare i prossimi incidenti, sperando di essere in grado di pervenire a conclusioni e di emettere raccomandazioni. Ma quale sarà la forza di tali raccomandazioni?

Limitare le contravvenzioni alle disposizioni della torre di controllo

In un'attività di volo professionale, sia civile che militare, in cui è ormai tutto definito da procedure standardizzate che richiedono un'adesione disciplinata senza spazio per inventive personali, bisogna invece dotare quest'Agenzia di strumenti in grado di limitare e sanzionare efficacemente tutti quei comportamenti in contrasto con la salvaguardia dell'incolumità personale, cioè della sicurezza. Comportamenti che rischiano di essere il prologo di eventi drammatici e luttuosi.

Eppure, con le motivazioni più varie, spesso gli addetti alle torri di controllo ve-

dono ignorate le loro disposizioni da parte dei piloti in avvicinamento o in decollo. E questo mette a rischio la vita dei passeggeri, oltre alla tranquillità di coloro che abitano in zone viciniori agli aeroporti interessati.

Ora, poiché nel decreto istitutivo dell'Agenzia per la sicurezza in volo non si rilevano strumenti idonei a porre termine a questo stato di cose, tocca a noi legislatori, come responsabili della funzione gestionale della sicurezza del volo, creare gli strumenti idonei a far sì che i piloti, responsabili della funzione operativa, che non rispettano le disposizioni delle torri di controllo vengano sanzionati.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

*(Disposizioni per il sorvolo
del territorio nazionale)*

1. Il sorvolo, l'atterraggio ed il decollo a qualunque scopo nel territorio italiano di aeromobili nazionali e stranieri operanti servizi aerei di linea o diversi (voli contro remunerazione, voli *charter*, voli di posizionamento, velivoli da turismo) ed eserciti da imprese devono essere effettuati seguendo strettamente le disposizioni impartite dalla torre di controllo nella cui competenza si svolge il sorvolo, l'atterraggio o il decollo medesimo. Sono consentite deroghe esclusivamente in caso di emergenza grave quando il comandante, apprezzate le condizioni immediate di sicurezza, ritenga di dover operare in maniera difforme dalle disposizioni impartite dalla torre di controllo stessa.

Art. 2.

*(Modifiche all'articolo 107
del codice della navigazione)*

1. L'articolo 107 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 107. - Su tutti gli aeroporti e nelle loro vicinanze si applicano le seguenti prescrizioni:

a) deve essere lasciata libera la via a tutti gli aeromobili in procinto di atterrare in un aeroporto;

b) nessun aeromobile in procinto di partire in volo deve tentare di farlo se vi sia rischio di collisione con un altro aeromobile;

c) se due aerodine munite di organo motopropulsore si avvicinano contempora-

neamente ad un aeroporto per atterrarvi, l'aerodina che si trova più in alto deve manovrare per evitare l'altra aerodina che vola ad un livello inferiore; quest'ultima, tuttavia, secondo i casi deve uniformarsi alle disposizioni dell'articolo 103;

d) le disposizioni impartite dalla torre di controllo sono vincolanti, salvo casi di emergenza in cui il Comandante dell'aeromobile, apprezzate le condizioni oggettive di sicurezza della navigazione, ritenga di dover operare altrimenti. In tali casi, appena giunto a destinazione, il Comandante stesso deve notificare al Direttore dell'aeroporto i motivi che lo hanno indotto a trasgredire alle disposizioni impartite dalla torre di controllo. Il Direttore dell'aeroporto interessato trasmette la relazione del Comandante, con le proprie osservazioni, all'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, la quale procederà agli accertamenti del caso. Se dagli accertamenti effettuati l'Agenzia stessa rileva che l'inosservanza delle disposizioni della torre di controllo è avvenuta arbitrariamente ed immotivatamente, ne dà comunicazione immediata all'autorità giudiziaria che procede».

Art. 3.

(Inosservanza delle disposizioni della torre di controllo)

1. Dopo l'articolo 1112 del codice della navigazione è inserito il seguente:

«Art. 1112-bis. - *(Inosservanza delle disposizioni della torre di controllo)*. - Il Comandante, o comunque pilota, di un aeromobile che, arbitrariamente e senza giustificato motivo, non osserva le disposizioni di sorvolo, decollo o atterraggio, impartite dalla torre di controllo, è punito con la inibizione dall'esercizio della professione aeronautica per un tempo non inferiore ad un mese e non superiore a due anni. Se dal fatto deriva pericolo di incendio, caduta o perdita di un aeromobile

la pena è della reclusione da uno a cinque anni e della cancellazione dagli albi e dal registro del personale di volo. Le disposizioni del presente articolo non si applicano se il fatto è previsto come più grave reato da altra disposizione di legge».

Art. 4.

(Modifica dell'articolo 81 del decreto del Presidente della Repubblica 18 novembre 1988, n. 566)

1. L'articolo 81 del regolamento in materia di licenze, attestati ed abilitazioni aeronautiche, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 18 novembre 1988, n. 566, è sostituito dal seguente:

«Art. 81. - *(Revoca delle licenze, degli attestati e delle abilitazioni)*. 1. - La revoca delle licenze, degli attestati e delle abilitazioni aeronautiche è disposta, dal dirigente del Ministero dei trasporti e della navigazione competente per il rilascio, quando il titolare:

- a) non sia più permanentemente in possesso dei requisiti psicofisici prescritti;
- b) si trovi nelle condizioni dell'articolo 15, comma 3;
- c) sottoposto a controllo straordinario di idoneità, ai sensi dell'articolo 13, risulti permanentemente non idoneo allo svolgimento delle mansioni autorizzate;
- d) sottoposto a procedimento penale per inosservanza delle disposizioni della torre di controllo, sia stato giudicato colpevole con sentenza passata in giudicato.

Art. 5.

(Dotazioni delle torri di controllo aeroportuali)

1. Il Ministro dei trasporti e della navigazione provvede, con proprio decreto, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore

della presente legge, ad emanare apposite norme per dotare ogni torre di controllo aeroportuale di un sistema di monitoraggio in grado di individuare in tempo reale il rispetto delle rotte nonchè quello dei ratei di salita e di identificazione del volo.

