

(N. 1992)

# SENATO DELLA REPUBBLICA

## DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro di Grazia e Giustizia

(MORO)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 14 MAGGIO 1957

Modificazioni ed aggiunte agli articoli 714, 715, 716 e 717  
del Codice della navigazione.

ONOREVOLI SENATORI. — Il crescente sviluppo dell'aviazione, le innegabili esigenze della navigazione aerea, specie per quanto riguarda la sicurezza del volo, e gli impegni assunti dall'Italia con la Convenzione di Chicago alla quale è stata data esecuzione col decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, hanno posto il problema tecnico e giuridico se fosse preferibile eliminare gli ostacoli più pericolosi per la navigazione, mediante una legge speciale, oppure procedendo alla revisione delle norme generali concernenti i vincoli della proprietà privata in vicinanza degli aerodromi (articoli da 714 a 717 del Codice della navigazione).

L'esperienza ha dimostrato la impossibilità pratica di stabilire, allo stato attuale, una efficace protezione intorno agli aerodromi, secondo le moderne necessità della navigazione aerea, richiedendosi dalla legislazione in vigore il rilievo catastale delle singole proprietà da assoggettare a vincoli, la compilazione dei relativi stati di consistenza, la notificazione del decreto di imposizione, la trascrizione delle ser-

vitù aeronautiche nei pubblici registri immobiliari; operazioni che, per il frazionamento della proprietà fondiaria, particolarmente nei centri abitati in vicinanza degli aerodromi, richiedono un lavoro annoso e irto di difficoltà e la creazione di appositi uffici con personale numerosissimo. Di conseguenza, nessuna servitù definitiva ha potuto essere imposta e, per la decadenza dei decreti di urgenza emessi a suo tempo, tutti gli aerodromi sono attualmente, a giudizio dei tecnici, sprovvisti di protezione.

Diventato, intanto, internazionalmente esecutivo l'allegato 14 della predetta Convenzione « Aerodromi », l'Amministrazione italiana è stata sollecitata a provvedere al riguardo; ma anche indipendentemente dall'impegno assunto dall'Italia di collaborare con altri Stati alla eliminazione degli ostacoli che costituiscono un permanente pericolo per la navigazione aerea, è stata riconosciuta la necessità di modificare le norme vigenti, anziché con legge speciale, mediante la revisione e il riordinamento delle disposizioni del Codice che, pur riducendo,

astrattamente, i vincoli della proprietà privata, concedono all'Amministrazione la facoltà discrezionale di aggravarli senza limite.

Il presente disegno di legge traduce, pertanto, in limitazioni legali le più imperiose necessità di carattere tecnico, garantendo la proprietà privata sia con la più rigorosa certezza del diritto e dei suoi limiti, sia con opportuni mezzi di difesa.

Per non alterare la numerazione del Codice della navigazione, gli articoli 714, 715, 716 e 717 sono stati sostituiti, con ordine sistematico, da dieci articoli.

Precisati nell'articolo 714 gli « ostacoli alla navigazione » — nozione indispensabile per la loro identificazione nell'ambito delle previsioni legislative — sono stati fissati nell'articolo 714-bis i presupposti delle norme successive, ossia il criterio secondo il quale devono essere determinate le « direzioni di atterraggio » (che ovviamente coincidono con le direzioni di decollo) ed i punti di riferimento delle varie distanze ed altezze, in cui si sostanzia il complesso delle limitazioni. Questi elementi formano il contenuto di un provvedimento della competente Amministrazione, soggetto anch'esso ad opposizione in via amministrativa (art. 715-*quater*).

È sembrato anche opportuno sostituire al termine « aerodromo », quella più specifico: « aeroporto », per limitare la sfera di applicazione delle nuove norme a tutti gli impianti aeronautici qualificati da opere che li destinano permanentemente all'esercizio del volo.

L'articolo 715 stabilisce, in base a calcoli elaborati dalla competente Amministrazione, le « limitazioni » imposte, con carattere di generalità, in vicinanza di aeroporti, sia nelle direzioni di atterraggio, sia nelle altre direzioni. La distinzione degli aeroporti in tre classi, a seconda della lunghezza di atterraggio, consente di adeguare meglio il sacrificio della proprietà privata alle effettive esigenze della navigazione.

L'atterraggio in « aeroporti aperti al traffico strumentale e notturno » ha imposto particolari e più gravose limitazioni, per la maggiore difficoltà e pericolosità delle manovre da compiere (art. 715-bis). Ma non si può trascurare di rilevare che trattasi di un esiguo numero di aeroporti.

Il problema strettamente giuridico della « determinazione delle zone soggette a limitazioni » e delle forme di pubblicità delle limitazioni stesse è stato affrontato nell'articolo 715-*ter*; è stato seguito il criterio di evitare pesanti sistemi di pubblicità, assicurando, in pari tempo, ai privati la possibilità di avere una completa cognizione delle mappe e dei segnali, in cui sono specificati i vincoli.

L'articolo 715-*quater* accoglie il sistema della « opposizione » in via amministrativa ai provvedimenti che incidono sul diritto di proprietà, affinché sia possibile, prima di sperimentare i normali rimedi giurisdizionali, eccitare l'Amministrazione, cui spetta la concreta attuazione dei limiti, a riesaminare il suo provvedimento, anche nel merito, in base ai rilievi e alle doglianze degli interessati.

L'« abbattimento degli ostacoli », contrastante con le nuove norme e con i relativi provvedimenti di attuazione, e l'abbattimento degli ostacoli, preesistenti alla nuova disciplina, è stato regolato nell'articolo 715-*quinquies*, nulla innovando in ordine all'indennità, limitata anche dalle norme vigenti all'abbattimento di opere già esistenti (art. 717 Codice navigazione).

Il riordinamento dell'intera materia ha indotto a chiarire (art. 716) che per i « campi di fortuna, campi di volo ed altri impianti » resta ferma la disciplina attuale, che permette all'Amministrazione, caso per caso, di imporre limitazioni analoghe a quelle stabilite per gli aeroporti. La assimilazione dei campi di fortuna e dei campi di volo per aliante agli impianti diversi degli aeroporti è suggerita dalla loro saltuaria utilizzazione che, se non diminuisce il rischio, attenua tuttavia la necessità di imporre per legge limitazioni, delle quali l'Amministrazione può valutare di volta in volta, con discrezione, la necessità o l'opportunità.

In ultimo, sono state fuse nell'articolo 717 le norme vigenti (art. 717, secondo comma, Codice navigazione), riguardanti gli ostacoli che intralciano la navigazione fuori delle zone indicate dalle mappe, e nell'articolo 717-bis è stato previsto il concerto delle Amministrazioni interessate, per i provvedimenti che riguardano impianti od attrezzature di pertinenza di queste o destinati ad un pubblico servizio.

## DISEGNO DI LEGGE

*Articolo unico.*

Il testo degli articoli 714, 715, 716 e 717 del Codice della navigazione è sostituito dal seguente:

## Art. 714.

*(Ostacoli alla navigazione)*

In vicinanza degli aeroporti statali e di quelli privati aperti al traffico aereo civile a norma dell'articolo 709 secondo comma, sono soggetti alle limitazioni stabilite negli articoli seguenti le costruzioni, le piantagioni arboree a fusto legnoso, gli impianti di linee elettriche, telegrafiche e telefoniche, le filovie, funivie e teleferiche, le antenne radio, gli impianti di elevazione, e in genere qualsiasi opera che possa ugualmente costituire ostacolo alla navigazione aerea, sia nelle direzioni di atterraggio che nelle altre direzioni.

## Art. 714-bis.

*(Direzioni di atterraggio).*

Con decreti del Ministro per la difesa, pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale*, sono determinati, per ciascuno degli aeroporti previsti nel precedente articolo, le direzioni e la lunghezza di atterraggio, nonchè il livello medio sia dell'aeroporto che dei tratti di perimetro corrispondenti alle direzioni di atterraggio. Negli stessi decreti deve essere indicato se l'aeroporto è aperto al traffico strumentale e notturno.

Le direzioni di atterraggio sono determinate in base al sistema orografico e al regime dei venti nella zona in cui l'aeroporto è istituito.

## Art. 715.

*(Limitazioni)*

Salve le diverse limitazioni stabilite per gli aeroporti aperti al traffico strumentale e notturno, nelle direzioni di atterraggio non possono essere costituiti ostacoli a distanza infe-

riore ai trecento metri dal perimetro dell'aeroporto.

Nelle stesse direzioni, alla distanza di trecento metri dal perimetro dell'aeroporto non possono essere costituiti ostacoli che, rispetto al livello medio dei tratti di perimetro corrispondenti alle direzioni di atterraggio, superano l'altezza di:

1) metri dodici, se l'aeroporto ha lunghezza di atterraggio inferiore a metri milleottanta;

2) metri dieci, se l'aeroporto ha lunghezza di atterraggio pari o superiore ai metri milleottanta, ma inferiore a millecinquecento;

3) metri sette e mezzo, se l'aeroporto ha lunghezza di atterraggio pari o superiore ai metri millecinquecento.

Più oltre, fino a tre chilometri dal perimetro dell'aeroporto, l'altezza indicata nel numero 1 del precedente comma può essere superata di un metro per ogni venticinque metri di distanza, e le altezze indicate nei numeri 2 e 3 possono essere superate, rispettivamente, di un metro per ogni trenta, o per ogni quaranta metri di distanza. Tali altezze non possono oltrepassare, in ogni caso, i quarantacinque metri sul livello medio dell'aeroporto.

Nelle altre direzioni e fino ai trecento metri dal perimetro dell'aeroporto non possono essere costituiti ostacoli che, rispetto al livello del corrispondente tratto del perimetro dello aeroporto, superino l'altezza di un metro per ogni sette metri di distanza dal perimetro stesso.

Dopo il terzo chilometro, in tutte le direzioni, cessa ogni limitazione per gli aeroporti indicati nel numero 1 del secondo comma; per gli altri, il limite di altezza di quarantacinque metri sul livello dell'aeroporto può essere superato di un metro per ogni venti metri di distanza, e cessa ogni limitazione dopo il quarto chilometro per gli aeroporti indicati nel numero 2 e dopo il quinto per quelli indicati nel numero 3.

## Art. 715-bis

*(Aeroporti aperti al traffico strumentale e notturno. Aeroporti militari).*

Nelle direzioni di atterraggio degli aeroporti militari in genere e degli aeroporti civili aperti al traffico strumentale e notturno

## LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

non possono essere costituiti ostacoli di qualunque altezza a distanza inferiore ai trecento metri dal perimetro dell'aeroporto.

Nelle stesse direzioni, alla distanza di trecento metri dal perimetro dell'aeroporto non possono essere costituiti ostacoli la cui altezza superi di sei metri il livello medio dell'aeroporto; tale limite può essere superato di un metro per ogni cinquanta metri di distanza, a condizione che l'ostacolo non oltrepassi i quarantacinque metri sul livello medio dell'aeroporto. Nello spazio compreso tra il terzo ed il quindicesimo chilometro, il limite di quarantacinque metri di altezza sul livello medio dello aeroporto può essere superato di un metro ogni quaranta metri di distanza. Dopo il quindicesimo chilometro cessa ogni limitazione.

Intorno agli aeroporti militari, nello spazio compreso tra chilometri tre e chilometri sette e mezzo dal perimetro dell'aeroporto lo ostacolo non deve comunque oltrepassare i sessanta metri sul livello medio dell'aeroporto stesso.

## Art. 715-ter.

*(Determinazione delle zone soggette a limitazioni)*

La zona soggetta per ciascuno degli aeroporti alle limitazioni stabilite dai precedenti articoli è indicata dal Ministero della difesa su apposita mappa, con riferimento a linee naturali del terreno ed a segnali indicatori, collocati a cura dello stesso Ministero. Il personale incaricato di eseguire i rilievi e di apporre i segnali può accedere liberamente nella proprietà privata. Nel caso di opposizione da parte dei privati, può richiedere l'assistenza della forza pubblica.

La mappa è pubblicata mediante deposito per sessanta giorni consecutivi nell'ufficio del Comune in cui è situata la zona anzidetta. Chiunque può consultarla. Dell'avvenuto deposito è data notizia, entro i primi quindici giorni, mediante avviso inserito nella *Gazzetta Ufficiale*, nel foglio degli annunci legali della provincia e mediante manifesti affissi in numero congruo, a cura del sindaco, nel territorio del predetto Comune. Successivamente, la mappa, corredata di un certificato del segretario comunale attestante l'avvenuto deposito per ses-

santa giorni consecutivi e l'avvenuta affissione dei manifesti, nonché di un esemplare della *Gazzetta Ufficiale* e del foglio degli annunci legali della provincia contenenti il predetto avviso, è custodita nell'archivio dello stesso ufficio comunale e può essere consultata in ogni tempo da chiunque.

È punito con l'ammenda fino a lire cinquemila, se il fatto non costituisce un più grave reato, chiunque ritarda o impedisce in qualsiasi modo la consultazione delle mappe ».

## Art. 715-quater.

*(Opposizione)*

Nel termine di centoventi giorni da quello in cui la mappa è stata depositata nell'ufficio comunale, chiunque vi abbia interesse può, con atto notificato al Ministro per la difesa, proporre opposizione alla determinazione della zona soggetta a limitazioni, che lo riguarda, e al decreto previsto nell'articolo 714-bis. Di questa facoltà, e del predetto termine, deve essere fatta menzione negli avvisi e nei manifesti indicati nel precedente articolo.

Il Ministro per la difesa, decise con provvedimento motivato le opposizioni, dichiara esecutiva la mappa con le eventuali modificazioni. Il decreto di esecutività è annotato sulla mappa stessa ».

## Art. 715-quinquies.

*(Abbattimento di ostacoli)*

Su proposta del Ministro per la difesa di concerto col Ministro per la grazia e giustizia il Presidente della Repubblica può ordinare, con decreto motivato, che siano abbattuti gli ostacoli alla navigazione aerea esistenti alla data del decreto ministeriale previsto nel secondo comma dell'articolo 715-quater, qualora siano in contrasto con le limitazioni stabilite negli articoli 715 e 715-bis. Il decreto presidenziale è notificato all'interessato, a cura del Ministero della difesa. È dovuta, in questo caso, una indennità per il danno permanentemente derivante dalla perdita o dalla diminuzione di un diritto.

Il Ministro per la difesa può ordinare, con decreto motivato, che siano abbattuti gli ostacoli alla navigazione aerea costituiti in contrasto con le limitazioni stesse, dopo la data del decreto ministeriale previsto nel secondo comma dell'articolo 715-*quater*. Il decreto ministeriale è notificato all'interessato, a cura del Ministero della difesa. In caso di inadempimento, il Ministero della difesa provvede di ufficio a spese dell'interessato.

Art. 716.

(*Campi di fortuna, campi di volo ed altri impianti*).

In vicinanza di campi di fortuna, di campi di volo e di altri impianti aeronautici possono essere vietati gli ostacoli indicati nell'articolo 714, possono essere imposte limitazioni analoghe a quelle previste negli articoli 715 e 715-*bis* e può essere vietata qualsiasi modificazione della consistenza dei fondi. Gli ostacoli esistenti possono essere abbattuti.

L'ordine è dato con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro per la difesa di concerto col Ministro per la grazia e giustizia. Per l'abbattimento degli ostacoli esistenti è dovuta una indennità a norma del primo comma dell'articolo 715-*quinquies*.

Art. 717

(*Opere, costruzioni e piantagioni che intralciano la navigazione*).

Il Ministro per la difesa può ordinare il collocamento di segnali su opere, costruzioni e piantagioni che, fuori dalle zone indicate negli articoli 715 e 715-*bis*, costituiscano intralcio per la navigazione aerea. In questo caso è dovuto il rimborso delle spese di impianto, di manutenzione e di esercizio. Può altresì ordinare che per le dette opere, costruzioni e piantagioni siano adottate altre misure, indispensabili per la sicurezza della navigazione aerea.

Art. 717-*bis*.

(*Impianti di pertinenza dello Stato o destinati a pubblici servizi*).

Qualora l'abbattimento di ostacoli, l'apposizione di segnali o l'adozione di altre misure riguardino impianti o attrezzature di pertinenza di Amministrazioni dello Stato o destinati ad un pubblico servizio, i provvedimenti previsti negli articoli precedenti sono emanati di concerto anche con il ministro interessato.