

## **“DECRETO DEL FARE” ED AVIOSUPERFICI MOLTO RUMORE PER NULLA?**

Scrivo questa nota in qualità di Responsabile del Servizio Ambiente del Comune di Colle di Val d'Elsa ( Siena ) , per evidenziare le novità contenute nella Legge 9 agosto 2013 n.98 ( conversione, con modificazioni, del Decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia –così detto *Decreto del fare-* ) riguardo alla valutazione e misurazione del rumore delle avio superfici.

Dopo avere partecipato negli ultimi due anni alle vicende che vedono contrapposti in maniera dura i cittadini di Colle che vivono accanto ad un'aviosuperficie ed il soggetto gestore della stessa, mi provo a mettere un po' di ordine sui nuovi scenari che si aprono a seguito dell'entrata in vigore, dal 21 agosto scorso , della Legge 98/2013.

Preciso subito : non sono un tecnico competente in acustica ,per cui eventuali imprecisioni mi siano perdonate o comunque siano comprese.

E faccio subito una doverosa premessa: non ho niente contro chi pratica volo sportivo , però ogni attività si deve svolgere rispettando le regole della civile convivenza ( e della legge ) . E questo non sempre avviene, purtroppo .

Certo, rispetto ai problemi della nostra Italia , questi aspetti sono piccola cosa , ma poiché queste norme riguardano un'aviosuperficie ( quella di Mensanello ) che ha determinato negli anni significativi problemi di rumorosità , credo che si debba evidenziare l'impatto delle nuove norme .

Alla luce di una storia ( dell'aviosuperficie ) che , dal punto di vista del rumore, ha trovato anche riscontri significativi da parte della giurisprudenza del Tar Toscana ( due volte dal 1998 al 2013 ) .

Per cui si prega di accogliere questa nota come piccolo contributo critico ad un modo di legiferare assolutamente estemporaneo, che tiene conto , a mio parere , di un unico punto di vista ( quello che probabilmente ha una maggiore forza contrattuale ), ma che non risolve i problemi, anzi rischia di crearne di nuovi.

### **1. BREVE STORIA DELL'AVIOSUPERFICIE DI MENSANELLO**

Dal 1990 è presente sul territorio comunale l'aviosuperficie di Mensanello.

La questione della rumorosità delle attività aeree connesse all'aviosuperficie è stata affrontata dall'Amministrazione Comunale sin dall'anno 1993.

A causa della rumorosità dell'attività di volo sull'aviosuperficie ( a seguito di apposite rilevazioni fonometriche dell'allora USL) furono emesse l' Ordinanza n.49 del 13 agosto 1993 con la quale il Sindaco di Colle di Val d'Elsa sospese le attività di decollo, sorvolo, atterraggio di veicoli a motore presso l'aviosuperficie e l' Ordinanza Sindacale n.51 del 25 agosto 1993 con la quale si apportavano modestissime rettifiche all'ordinanza n.49, confermando comunque le prescrizioni della stessa.

Avverso le Ordinanze Sindacali n.49/1993 e 51/1993 fu presentato ricorso al Tar della Toscana da parte del proprietario dell'area e dal Presidente dell'Aeroclub di Siena .

Dopo aver respinto la richiesta di sospensiva, con **Sentenza n.303 del 9 settembre 1998 il Tar Toscana Sez.III** decise il ricorso nel merito , sancendo la legittimità dell'operato dell'Amministrazione Comunale di Colle di Val d'Elsa ( vedi infra paragrafo2)

L'attuale assetto dell'aviosuperficie si è determinato nel 2003 a seguito dell'approvazione di un complessivo progetto edilizio, progetto comprensivo della valutazione di impatto acustico sulla quale l'Arpat di Siena aveva espresso parere positivo( prevedendo un limitato numero di voli ).

Per quanto attiene gli strumenti di programmazione comunale l'area è prevista nel Piano Strutturale e Regolamento Urbanistico vigenti.

Per quanto riguarda la classificazione acustica del territorio il Piano Comunale di Classificazione Acustica classifica l'aviosuperficie in Classe V equiparandola alle aree prevalentemente industriali .

Inoltre all'aviosuperficie in questione, essendo stata realizzata nell'anno 2003 , e dunque dopo l'entrata in vigore del Decreto Ministero dell'Ambiente 31 ottobre 1997 si applica l'art.12 della Legge Regionale Toscana 89/1998 .

L'attività di volo che si svolge sull'aviosuperficie è stata oggetto di numerosi esposti dei cittadini , che hanno più volte lamentato la rumorosità di queste attività ed il disturbo loro arrecato.

A seguito di richiesta avanzata da questa Amministrazione , il Dipartimento Arpat di Siena nel novembre 2012 ha rimesso apposito rapporto tecnico che ha evidenziato il superamento del limite di immissione differenziale diurno a finestre aperte presso le abitazioni circostanti. .

E' stata adottata ( pressoché in concomitanza con il sequestro dell'aviosuperficie disposto dalla Procura della Repubblica di Siena ) apposita Ordinanza Sindacale ( n.240 del 19.12.2013 ) con la quale è stato disposto :

- 1) è inibita ogni attività di volo acrobatico sull' aviosuperficie di Mensanello in quanto produttiva di impatto rumoroso superiore ai limiti previsti dalla legge e dal Piano di Classificazione Acustica in danno degli abitanti delle abitazioni circostanti ;**
- 2) la eventuale ripresa dell'attività di volo acrobatico è subordinata , oltre che alle decisioni dell'Autorità Giudiziaria, alla preliminare presentazione al Comune di Colle di Val d'Elsa , all'Arpat di Siena , alla Asl7 Servizio Igiene e Sanità Pubblica di apposito Piano Aziendale di Risanamento Acustico ai sensi dell'art.13 della Legge Regionale 89/1998 e sm , Piano che descriva dettagliatamente gli interventi finalizzati alla riduzione del rumore in modo da rispettare i limiti di legge e che dovrà**

**essere approvato dai medesimi enti , con apposita Conferenza di Servizi ai sensi dell'art.14 della Legge 241/1990, al fine di assicurare la piena tutela della salute pubblica;**

**3) è sospesa, ai sensi dell'art.9 della Legge 447/1995 ed in forza del provvedimento di sequestro da parte dell'Autorità Giudiziaria , ogni attività di decollo,volo, atterraggio sull'aviosuperficie di Mensanello;**

**4) ai fini del rispetto della normativa sull'inquinamento acustico sopra citata è esclusivamente accettabile , pur essendo sospesa per il Provvedimento di sequestro dell'aviosuperficie da parte dell'Autorità Giudiziaria in premessa citato e per la presente ordinanza, l'attività di decollo, volo , atterraggio entro il limite dei cinque movimenti giornalieri di decollo ed atterraggio previsti dalla Valutazione Previsionale di Impatto Acustico dell'11.06.2002 presentata .. per conto ..... sulla quale era stato espresso parere favorevole da Arpat prot. 653 del 30.01.2003 ;**

**5) di stabilire che, subordinatamente ai provvedimenti dell'Autorità Giudiziaria, il limite dei cinque movimenti giornalieri di decollo ed atterraggio sull'aviosuperficie potrà essere rimosso esclusivamente sulla base di un adeguato e completo Piano di Risanamento Acustico dell'area, da redigersi ai sensi dell'art.13 della Legge Regionale n.89/1998;**

**6) ai fini di valutare in termini di sicurezza delle abitazioni , della zona industriale, dei nuclei abitati circostanti l'impatto delle attività di sorvolo di cui al precedente punto 4) (cinque movimenti giornalieri di decollo ed atterraggio ) è richiesta la presentazione da parte del soggetto proprietario dell'area su cui insiste l'aviosuperficie di apposita Valutazione dell'Impatto di Rischio , in analogia con quanto previsto all'art.715 del Codice della Navigazione ;**

**7) di stabilire che la Valutazione dell'Impatto di rischio di cui al precedente punto 6 sia presentata al Comune di Colle di Val d'Elsa entro 90 giorni dalla notifica della presente ordinanza , e che in caso di mancata presentazione , fatto salvo ogni provvedimento dell'Autorità Giudiziaria, è comunque inibita ogni attività di sorvolo di abitazioni, nuclei abitati e zone industriali circostanti;**

Si tratta di una vicenda che ha avuto un'eco nazionale ( almeno tra gli appassionati di volo sportivo ) , e che ha trovato un immediato riscontro dal punto di vista della Giustizia Amministrativa . Infatti , a seguito di ricorso per ottenere la sospensiva della Ordinanza in questione il Tar Toscana , con Ordinanza n.188 depositata in cancelleria il 05.04.2013 lo ha respinto con le seguenti motivazioni :

**considerato che, nei limiti di una sommaria delibazione propria della fase cautelare, il ricorso non appare sorretto da adeguati elementi di fondatezza.....**

**rilevato, ad ogni buon conto, che i campi volo e le aviosuperfici hanno natura diversa dagli aeroporti e, pertanto, non possono ad essi applicarsi le disposizioni in materia di inquinamento acustico riguardanti questi ultime strutture**

Per dovere di cronaca l'aviosuperficie è stata dissequestrata dall'Autorità Giudiziaria nel giugno 2013, ed ha ripreso l'attività..

Quello che però mi preme evidenziare è che il Tar Toscana ha confermato ad aprile 2013 modelli di applicazione delle norme sul rumore che, come si vedrà di seguito , si erano consolidati nel tempo , anche alla luce di una giurisprudenza coerente.

## **2) LE NORME DI RIFERIMENTO E LA GIURISPRUDENZA ANTE “DECRETO DEL FARE”**

L'aviosuperficie non è una “infrastruttura aeroportuale”, bensì, ai sensi dell'art.701 del Codice della Navigazione approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327,area diversa dagli aeroporti :

### **Art. 701. Aviosuperfici.**

**Le aviosuperfici, ivi comprese le elisuperfici, sono aree, diverse dagli aeroporti, non appartenenti al demanio aeronautico e sono disciplinate dalle norme speciali, ferme restando le competenze dell'ENAC in materia di sicurezza, nonchè delle regioni, degli enti locali e delle altre autorità secondo le rispettive attribuzioni.**

**I comuni, nell'esercizio dei poteri di pianificazione urbanistica, tengono in considerazione le finalità aeronautiche proprie delle aree private adibite ad aviosuperfici site nel proprio territorio**

Il DECRETO MINISTERIALE 1 febbraio 2006 -Norme di attuazione della Legge 2 aprile 1968 n.518, concernente la liberalizzazione dell'uso delle aree di atterraggio recita all'art.1:

### **1. Definizioni.**

**1. Per «aviosuperficie» si intende un'area idonea alla partenza e all'approdo di aeromobili, che non appartenga al demanio aeronautico**

Le norme susseguitesi negli anni hanno dunque previsto una liberalizzazione delle aree di atterraggio, prevedendo per i velivoli l' utilizzazione di aree diverse dagli aeroporti.

Questa spinta alla liberalizzazione ha contribuito sensibilmente allo sviluppo dell'aviazione generale favorendo la diffusione di un numero sempre maggiore di aviosuperfici .

Non essendo possibile assimilare l'aviosuperficie all'aeroporto , si applica il DPCM 14/11/1997- **Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore** .

Si applicano in particolare **i valori limite differenziali indicati nel DPCM 14/11/1997.**

Queste affermazioni sono state supportate dalla giurisprudenza “specificata” sull’aviosuperficie in questione .

Come detto sopra,infatti, questa Amministrazione ha affrontato la questione della rumorosità delle attività aeree connesse all’aviosuperficie sin dall’anno 1993.

Sono state emesse l’ Ordinanza n.49 del 13 agosto 1993 e l’ Ordinanza Sindacale n.51 del 25 agosto 1993. Avverso le Ordinanze Sindacali n.49/1993 e 51/1993 fu presentato ricorso al Tar della Toscana da parte del proprietario dell’area e dal Presidente dell’Aeroclub di Siena .

Dopo aver respinto la richiesta di sospensiva, con **Sentenza n.303 del 9 settembre 1998 il Tar Toscana Sez.III** decise il ricorso nel merito , sancendo la legittimità dell’operato dell’Amministrazione Comunale di Colle di Val d’Elsa.

La Sentenza n.303/1998 del Tar Toscana sancì l’applicabilità della normativa allora vigente sul rumore ( DPCM 01.03.1991 ) all’aviosuperficie , e dunque la legittimità del potere di ordinanza del Sindaco , con le seguenti affermazioni:

*Deve in primo luogo confermarsi che il DPCM riguarda pienamente la fattispecie poiché l’esclusione della sua applicabilità , operata dall’art.1 quarto comma del Decreto Stesso, deve essere intesa come riferita agli aeroporti in quanto attività di pubblico trasporto e non agli Aeroclub privati nei quali si esercita attività di volo da diporto o sportiva ( regolate dalla Legge n.518/68) il cui esercizio rientra perciò nel raggio della normativa in argomento.....*

*Né va sottaciuto, infine, che le ordinanze costituiscono legittima dichiarata e tipica espressione anche del potere del Sindaco di emanare provvedimenti con tingibili ed urgenti ,potere che detta autorità comunale ha, anche nel nuovo ordinamento della autonomie locali ( v.art.38 secondo comma Legge 142/1990).*

Nel corso degli anni si è formata ulteriore significativa giurisprudenza.  
Vedasi **TAR VENETO, Sez. III, 2 maggio 2007, sentenza n. 1323:**

***INQUINAMENTO ACUSTICO - L. 447/95 - Documentazione di impatto acustico - Aviocampo destinato al decollo e all’atterraggio di ultraleggeri - Esclusione dalla disciplina di cui all’art. 8 L. n. 447/95 - Inconfigurabilità. La disciplina di cui alla L. n. 447/95, in materia di inquinamento acustico, trova applicazione anche nei riguardi di un aviocampo destinato al decollo e all’atterraggio di veicoli ultraleggeri. E’ infatti ragionevole che a tali strutture, possibili fonti anche significative di rumore, si applichino le disposizioni di cui all’art. 8 della L. 447 cit., ove siano riconducibili ad altra tipologia di opere, per le quali la stessa norma impone la presentazione di una documentazione di impatto acustico (nella specie, il collegio ha ritenuto di poter equiparare l’aviocampo agli impianti sportivi e ricreativi di cui all’art. 8 cit. lett. e, in ragione delle caratteristiche concrete della struttura, pertinente ad un agriturismo). Non rileva a tal fine il D.M. 31 ottobre 1997, che, nell’escludere da suo campo di applicazione gli spazi destinati al decollo e all’atterraggio di ultraleggeri, non impedisce che essi siano altrimenti soggetti alla disciplina in materia di inquinamento acustico, né il D.P.R. n. 404/88, che non si configura come disciplina in deroga per le aree destinate a tale funzione.***

Vedasi anche la **Sentenza Tar Lombardia Milano Sez.I n.2122 del 27.07.2012** ;

*In merito occorre rilevare che l'art. 1, comma 2 del D.M. 31 ottobre 1997 - Metodologia di misura del rumore aeroportuale - prevede la creazione di specifiche zone di rispetto o di pertinenza ai fini del contenimento dell'inquinamento acustico negli aeroporti civili e in quelli militari aperti al traffico civile e non è applicabile al caso in questione, trattandosi di un'aviosuperficie e non di un aeroporto e non sussistendo i requisiti previsti dal medesimo D.M. per l'individuazione di un c.d. intorno aeroportuale ( cioè un'area in cui il descrittore di cui all'allegato "A", punto 1, del presente decreto assume valori superiori a 60 dB).*

*Si applica quindi l'art. 3, comma 2 del D.P.C.M. 14 novembre 1997 secondo il quale "Per le infrastrutture stradali, ferroviarie, marittime, aeroportuali e le altre sorgenti sonore di cui all'art. 11, comma 1, L. 26 ottobre 1995, n. 447, i limiti di cui alla tabella C allegata al presente decreto, non si applicano all'interno delle rispettive fasce di pertinenza, individuate dai relativi decreti attuativi. All'esterno di tali fasce, dette sorgenti concorrono al raggiungimento dei limiti assoluti di immissione".*

*Ne consegue che l'avio/elisuperficie in questione, in mancanza di fasce di rispetto, concorre al rispetto dei limiti previsti dalla classificazione acustica del territorio comunale (in questo senso nota ARPA 29/8/2011 depositata da Infrastrutture Lombarde in data 11 gennaio 2012).*

Come detto sopra, all'aviosuperficie di Mensanello , essendo stata realizzata nell'attuale assetto nell'anno 2003 , e dunque dopo l'entrata in vigore del Decreto Ministero dell'Ambiente 31 ottobre 1997 , si applica l'art.12 della Legge Regionale Toscana 89/1998 .

Pur in presenza di norme che non dettagliavano con precisione assoluta le modalità di rilevazione del rumore derivante dalle attività di volo delle avio superfici, il combinato-disposto delle previsioni legislative sopra indicate definiva comunque un quadro di riferimento convincente e coerente. Convincente e coerente sia rispetto alla natura dell'aviosuperficie ( non equiparabile ad un aeroporto ) , sia rispetto ai provvedimenti amministrativi a tutela dei possibili fenomeni di inquinamento acustico (l'ordinanza sindacale prevista dall'art. 9 della legge n. 447 del 1995).

Si ricorda infatti che :

La legge n. 447 del 1995 legge quadro sull'inquinamento acustico prevede che le autorità preposte alla tutela della salute pubblica possano, per eccezionali ed urgenti necessità, ordinare l'inibitoria anche totale delle attività, attraverso ordinanze "libere", senza un contenuto predeterminato per legge; spetta solamente all'autorità amministrativa d'individuare la situazione di necessità ed urgenza e imporre le disposizioni che la stessa autorità reputi adeguate.

Cons. Stato, Sez. II, 14/04/2010, n. 3690

### 3. IL DECRETO “DEL FARE”

Il Legislatore ( considerando evidentemente prioritarie le avio superfici per la ripresa economica del paese ) ha previsto all’art.25 comma 11 quater della Legge 9 agosto 2013 n.98 ( conversione, con modificazioni, del Decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69 ) :

**11-quater.** All’articolo 11, comma 1, della legge 26 ottobre 1995, n. 447, dopo le parole: *"dagli autodromi,"* sono inserite le seguenti: *"dalle aviosuperfici, dai luoghi in cui si svolgono attività sportive di discipline olimpiche in forma stabile,"*. All’articolo 1, comma 1, del regolamento di cui al d.P.R. 3 aprile 2001, n. 304, dopo le parole: *"di autodromi,"* sono inserite le seguenti: *"aviosuperfici, luoghi in cui si svolgono attività sportive di discipline olimpiche in forma stabile,"*. All’articolo 4, comma 3, del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 14 novembre 1997, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 280 del 1° dicembre 1997, dopo la parola: *"aeroportuali"* sono inserite le seguenti: *", di aviosuperfici, dei luoghi in cui si svolgono attività sportive di discipline olimpiche in forma stabile"*. All’articolo 1, comma 1, lettera a), del decreto del Ministro dell’ambiente 31 ottobre 1997, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 267 del 15 novembre 1997, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: *", nonché delle aviosuperfici e dei luoghi in cui si svolgono attività sportive di discipline olimpiche in forma stabile"*.

Si evidenzia , per un momento di amenità, i paradossali effetti del Decreto del Fare sui “luoghi in cui si svolgono attività sportive di discipline olimpiche”.

Forse si dovrebbe applicare il Lva degli aeroporti ai diecimila metri ed al lancio del peso?

Il problema nasce dal fatto che sia le aviosuperfici che i luoghi in cui si svolgono attività sportive di discipline olimpiche in forma stabile sono state inserite sia nel regolamento delle attività motoristiche DPR 304/2001 che nel decreto sugli aeroporti DM 31.10.1997 . Dunque è difficile comprendere quale strumento normativo vada utilizzato, cioè se si debbano applicare i limiti per gli autodromi anche alle aviosuperfici o se si debbano calcolare i livelli di rumore aeroportuale anche per l'atletica leggera ( una lettura coordinata delle norme porta a queste considerazioni) .

Inoltre l’inserimento delle aviosuperfici e dei luoghi in cui si svolgono attività sportive di discipline olimpiche nell’articolo della legge che delimita il campo di applicazione ( e non nell’intero corpo normativo ) , produce l’effetto di estendere indistintamente gli articoli specifici delle norme modificate anche a queste infrastrutture ed attività, con risultati paradossali.

La sensazione infatti, dopo aver letto più volte i nuovi articoli nel testo coordinato, è che non si sa **cosa debba essere applicato, come debba essere applicato ed a chi debba essere applicato.**

Va segnalato però come queste modifiche siano passate pressoché sotto silenzio .

Eppure ,per restare all'argomento di questo contributo, esse rimettono in discussione l'identificazione stessa delle avio superfici in rapporto al rumore prodotto dalle attività di volo .

Entriamo nel dettaglio delle modifiche apportate.

**ART.11 comma 1 della Legge 447/1995 ( testo coordinato a seguito Legge 98/2013):**

*11. Regolamenti di esecuzione.*

*1. Entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'ambiente di concerto, secondo le materie di rispettiva competenza, con i Ministri della sanità, dell'industria, del commercio e dell'artigianato, dei trasporti e della navigazione, dei lavori pubblici e della difesa, sono emanati regolamenti di esecuzione, distinti per sorgente sonora relativamente alla disciplina dell'inquinamento acustico avente origine dal traffico veicolare, ferroviario, marittimo ed aereo, avvalendosi anche del contributo tecnico-scientifico degli enti gestori dei suddetti servizi, dagli autodromi, dalle aviosuperfici, dai luoghi in cui si svolgono attività sportive di discipline olimpiche in forma stabile, dalle piste motoristiche di prova e per attività sportive, da natanti, da imbarcazioni di qualsiasi natura, nonché dalle nuove localizzazioni aeroportuali*

**ART.1 comma 1 DPR 304/2001 ( testo coordinato a seguito Legge 98/2013):**

*1. Il presente regolamento **disciplina le emissioni sonore** prodotte nello svolgimento delle attività motoristiche di autodromi, aviosuperfici, luoghi in cui si svolgono attività sportive di discipline olimpiche in forma stabile, piste motoristiche di prova e per attività sportive, ai sensi dell'articolo [11, comma 1](#), della [legge 26 ottobre 1995, n. 447](#)*

**ART. 4, del Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 14 novembre 1997 ( testo coordinato a seguito Legge 98/2013):**

*4. Valori limite differenziali di immissione.*

*1. I valori limite differenziali di immissione, definiti all'art. 2, comma 3, lettera b), della [legge 26 ottobre 1995, n. 447](#), sono: 5 dB per il periodo diurno e 3 dB per il periodo notturno, all'interno degli ambienti abitativi. Tali valori non si applicano nelle aree classificate nella classe VI della tabella A allegata al presente decreto.*

*2. Le disposizioni di cui al comma precedente non si applicano nei seguenti casi, in quanto ogni effetto del rumore è da ritenersi trascurabile:*

*a) se il rumore misurato a finestre aperte sia inferiore a 50 dB(A) durante il periodo diurno e 40 dB(A) durante il periodo notturno;*

*b) se il livello del rumore ambientale misurato a finestre chiuse sia inferiore a 35 dB(A) durante il periodo diurno e 25 dB(A) durante il periodo notturno.*

**3. Le disposizioni di cui al presente articolo non si applicano alla rumorosità prodotta:**



*dalle infrastrutture stradali, ferroviarie, aeroportuali di aviosuperfici, dei luoghi in cui si svolgono attività sportive di discipline olimpiche in forma stabile e marittime;*

*da attività e comportamenti non connessi con esigenze produttive, commerciali e professionali;*

*da servizi e impianti fissi dell'edificio adibiti ad uso comune, limitatamente al disturbo provocato all'interno dello stesso*

**ART. 1, comma 1, lettera a), del decreto del Ministro dell'ambiente 31 ottobre 1997 ( testo coordinato a seguito Legge 98/2013):**

1. Campo di applicazione.

1. Ai fini del contenimento dell'inquinamento acustico negli aeroporti civili e negli aeroporti militari aperti al traffico civile, limitatamente al traffico civile, il presente decreto disciplina:

*a) i criteri di misura del rumore emesso dagli aeromobili nelle attività aeroportuali come definite all'art. 3, comma 1, lettera m), punto 3), della [legge 26 ottobre 1995, n. 447](#), nonché delle aviosuperfici e dei luoghi in cui si svolgono attività sportive di discipline olimpiche in forma stabile*

#### **4. SCENARI CONFUSI E CONTRADDITTORI**

Coordinando le novità legislative sopra elencate sembra dunque possibile sostenere :

- 1) La previsione di un futuro Decreto del Presidente della Repubblica che regolamenti compiutamente la disciplina dell'inquinamento acustico avente origine dalle aviosuperfici ;
- 2) L'applicazione del DPR 03.04.2001 n.304 alle emissioni sonore prodotte nello svolgimento delle attività di aviosuperfici;
- 3) L'inapplicabilità alle aviosuperfici dei Valori limite differenziali di immissione di cui all'art.4 del DPCM 14 novembre 1997;
- 4) L'applicazione del decreto del Ministro dell'ambiente 31 ottobre 1997 alle avio superfici per i criteri di misura del rumore emesso dagli aeromobili .

Emerge subito con chiarezza che, nell'attesa del futuro D.P.R, il rumore delle attività di volo connesse alle aviosuperfici soggiace a due distinte normative , ossia il DPR 304/2001 ed il DM 31 ottobre 1997 .

Vediamo nello specifico cosa comporta questa “ duplice estensione” di norme , attraverso una loro lettura sistematica .

Se il DPR 304/2001 dal 21 agosto scorso disciplina *le emissioni sonore prodotte nello svolgimento delle attività motoristiche di autodromi, aviosuperfici*, la prima conseguenza è che si estende alle aviosuperfici l'art.3 del medesimo DPR ( Limiti ) .

Dunque anche le aviosuperfici sono da considerarsi *“sorgenti fisse di rumore e, pertanto, soggette al rispetto dei limiti determinati dai comuni con la classificazione in zone del proprio territorio”*.

Prima considerazione : il Piano Comunale di Classificazione acustica è in vigore e rimane in vigore.

Non solo , ai sensi del successivo comma 3 , i limiti del Piano Comunale si applicano ( “salvo il rispetto dei limiti derivanti dalle zonizzazioni effettuate dai comuni” ) “al di fuori del sedime” .

Ora , diventa difficoltoso addentrarsi in una nozione, quella del sedime aeroportuale ,che rimanda al concetto di demanio aeronautico statale ( art.692 Codice della Navigazione) e non ad una infrastruttura quale l'aviosuperficie che molto spesso è localizzata su una proprietà privata.

Tuttavia si ritiene ragionevole identificare il sedime dell'aviosuperficie in quella area sulla quale si svolgono tutte le attività connesse direttamente o indirettamente alla gestione dell'aviosuperficie ( Vedasi definizione di area di sedime aeroportuale in Tar Veneto 31.08.1995 n.1153).

Dunque , se il sedime dell'aviosuperficie è l'area su cui si svolgono tutte le attività connesse direttamente o indirettamente alla gestione, per le caratteristiche di queste infrastrutture è ragionevole sostenere ( per fare un esempio terra terra ) , che nel valutare l'impatto del rumore sull'abitazione che è collocata a 50 metri dalla pista bisogna tener conto dei limiti derivanti dalla zonizzazione effettuata dal Comune.

Per cui si ritiene che sia pienamente legittimo che i limiti di immissione previsti dall'art.3 del DPR 304/2001 in realtà possano essere derogati dai valori fissati dalla zonizzazione comunale (“salvo il rispetto dei limiti derivanti dalle zonizzazioni effettuate dai comuni”).

L'art.4 del DPR 304/2001 individua le metodologie di misura del rumore delle aviosuperfici . Poiché il DPR 304/2001 disciplina ***le emissioni sonore prodotte nello svolgimento delle attività motoristiche di autodromi, aviosuperfici*** , l'art.4 si applica appieno ( peraltro contemporaneamente al DM 31.10.1997 sugli aeroporti).

Cosa dice l'art.4 ?

***Le modalità di misura e le relative strumentazioni sono indicate nel decreto del Ministro dell'ambiente 16 marzo 1998, recante tecniche di rilevamento e misurazione dell'inquinamento acustico***

Il Decreto 16 marzo 1998 , nel suo Allegato B , contiene una vera e propria norma tecnica, fissando le modalità di esecuzione delle misure in vari ambiti .

Allegato B , che evidentemente , è diverso dalle indicazioni per Determinare il livello di rumore aeroportuale contenute nel DM 31.10.1997 allegati A e B.

Ora,poiché contemporaneamente al rumore delle aviosuperfici si applicano le modalità di misurazione del DM 16 marzo 1998 ed i criteri di misura del rumore emesso dagli aeromobili del DM 31.10.1997 la domanda che ci si pone è su quale norma debba prevalere .

Il legislatore , nella fretta della scrittura di qualche emendamento notturno , si è scordato di dire che le nuove norme si applicano alle infrastrutture esistenti dopo una fase transitoria, scelta che sicuramente sarebbe stata opportuna.

Perché un conto è concepire oggi la realizzazione ex novo di un'aviosuperficie che, ai fini del rumore è equiparata ad un aeroporto ( e chi oggi la volesse realizzare dovrà accollarsi obblighi ed oneri notevolissimi, è bene saperlo ) , un altro è affermare tout court che alle aviosuperfici esistenti si applicano i criteri di misura del rumore emesso dagli aeromobili. Il DM 31.10.1997 non è soltanto costituito dagli Allegati A e B .

Esso prevede ( art.6 ) la Caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale che evidentemente è propedeutica/contestuale all'applicazione dei criteri di misurazione. Senza avere effettuato questa caratterizzazione , i criteri del DM 31.10.1997 non possono essere evidentemente applicati, mancando uno dei punti di riferimento essenziali della norma, ossia l'individuazione delle aree su cui si applicano i limiti Lva ( e dunque delle aree a cui si è tenuti al loro rispetto) . .

Per questo, a parere di chi scrive , rispetto ad aviosuperfici esistenti , nelle quali non si è adempiuto ( e giustamente aggiungo perché un'aviosuperficie non è un aeroporto ) agli obblighi previsti per il rumore aeroportuale , la prevalenza va al DM 16 marzo 1998 , in quanto essendo l'aviosuperficie comunque equiparata ad una sorgente fissa di rumore ( DPR 304/2001 ) alla medesima si deve applicare quel Decreto ( il DM 16 marzo 1998 ) che risulta essere quello che contiene le tecniche "generalì" di rilevamento e di misurazione dell'inquinamento da rumore.

Il DM 31.10.1997 si potrà applicare qualora si sia adempiuto a quegli obblighi previsti per il contenimento del rumore aeroportuale ( istituzione di commissione aeroportuale composta da Gestore Regione, Arpat, Provincia, Enav, Enac Comune, Ministero Ambiente incaricata di definire le procedure antirumore , la suddivisione all'interno dell'intorno aeroportuale delle Aree A,B,C previa definizione delle curve di isolivello acustico, presenza di un sistema di monitoraggio acustico, adeguatamente predisposto , capace di caratterizzare il rumore della struttura etc).

A questa conclusione giungo anche sulla base della lettura del DM 31.10.1997 che comunque prevede un successivo intervento legislativo da parte delle Regioni.

Per cui , poiché il DM 31.10.1997 rimanda comunque alle Regioni ( art.1) la determinazione delle modalità per la presentazione della documentazione di impatto acustico delle aviosuperfici, si deve comunque applicare l'art.12 della Legge Regionale Toscana 89/1998 , attualmente in vigore che prevede ai commi 1 ,6 e 6bis :

**1. I Comuni devono richiedere ai titolari dei progetti predisposti per la realizzazione, la modifica od il potenziamento delle opere elencate dall'art. 8, comma 2, della legge n. 447 del 1995, ed a corredo degli stessi, apposita documentazione di impatto acustico, ogni volta che la valutazione relativa agli effetti acustici sia comunque imposta dalle esigenze di tutela salvaguardate dalle norme della presente legge.**

**6. La documentazione di impatto acustico prescritta ai sensi dei commi precedenti, qualora i livelli di rumore previsti superino i valori di emissione definiti dal**

**D.P.C.M. 14 novembre 1997, ai sensi dell'art. 3, comma 1, lett. a), legge n. 447 del 1995, deve espressamente contenere l'indicazione delle misure previste per ridurre o eliminare le emissioni sonore causate dall'attività o dagli impianti.**

**6-bis. Le disposizioni relative alla documentazione di impatto acustico, di cui al presente articolo, si applicano anche alle aree dove sono effettuati gli atterraggi ed i decolli degli apparecchi utilizzati per il volo da diporto o sportivo, di cui alla legge 25 marzo 1985, n. 106 (Disciplina del volo da diporto o sportivo), nonché alle aviosuperfici realizzate successivamente alla data di entrata in vigore del D.M. 31 ottobre 1997 del Ministro dell'Ambiente (Metodologia di misura del rumore aeroportuale). I comuni provvedono a dare comunicazione delle loro valutazioni all'Ente nazionale per l'aviazione civile, per le eventuali azioni di competenza**

La Legge Regionale già regolamenta le aviosuperfici, e lo fa rimandando al DPCM 14.11.1997.

Per cui, alla fine , continuandosi ad applicare la Legge Regionale 89/1998 , il D.P.C.M. 14 novembre 1997, cacciato dalla porta, rientra dalla finestra! .

La tecnica legislativa approssimativa , che inserisce alcune parole in leggi e decreti che hanno una loro organicità , determina effetti paradossali che alla fine rischiano di ottenere l'effetto opposto rispetto a quello che si voleva ottenere.

Ci fermiamo qui, perché se si esaminano gli obblighi previsti per gli aeroporti in materia di inquinamento acustico ( DM 31.10.1997, DM 3/12/1999, DM 20.05.1999, DPR 496/997 ) il "Decreto del Fare" sembra costituire una scelta improvvida.

Se si prendono alla lettera le nuove norme , il rischio ,paradossalmente , è che quella liberalizzazione delle aree di atterraggio che il legislatore a suo tempo ha voluto, rischi di naufragare ( nell'attesa di un DPR chiarificatore ) in un'ondata di adempimenti burocratici ,tecnici,infrastrutturali che si abatterà su piccole strutture ( le aviosuperfici ) che molto spesso si reggono sull'impegno di pochi appassionati.

## **5. CONCLUSIONI**

Il modestissimo parere di chi scrive è che , nell'attesa che il legislatore faccia chiarezza, comunque alcuni punti fermi possano essere messi.

- 1) La Classificazione Acustica del Comune, come visto sopra, ed i relativi limiti, continuano ad applicarsi , ai sensi del DPR 304/2001, alle aviosuperfici;
- 2) Da tale presupposto deriva che la Regolamentazione del Comune può continuare ad essere esercitata (Pur non potendo gli enti locali introdurre, nell'esercizio della propria potestà regolamentare, limiti alle immissioni sonore diversi e comunque inferiori a quelli previsti dalla l. n. 447 del 1995, i Comuni possono dettare disposizioni particolari, anche presidiate da sanzione amministrativa, che vietino non già le immissioni sonore che superino una soglia acustica prestabilita, ma tutte quelle che comunque nuocciano alla quiete e alla tranquillità pubblica o privata, quale che sia il loro livello acustico Cons. Stato, Sez. V, 28/02/2011, n. 1265 ) in quanto

- l'aviosuperficie, sempre ai sensi del DPR 304/2001, è una sorgente fissa di rumore;
- 3) Pertanto il Sindaco, accertata la violazioni ai limiti del proprio Piano di Classificazione Acustica continua ad essere legittimato all'emissione delle ordinanze di sua competenza;
  - 4) L'art.12 della Legge Regionale Toscana 89/1998 continua ad applicarsi;
  - 5) Trattandosi di sorgente fissa di rumore , in presenza di un palese contrasto tra normative ( il DM 16 marzo 1998 ed il DM 31.10.1997 sul rumore aeroportuale ) si ritiene che debba essere applicato il DM 16 marzo 1998 per la misurazione del rumore di quelle aviosuperfici che ancora non abbiano adempiuto agli obblighi del DM 31.10.1997;
  - 6) L'applicazione dei criteri di misura del rumore previsti dagli Allegati A e B del DM 31.10.1997 potrà essere effettuato solo dopo aver adempiuto a quanto previsto dall'art.6 del suddetto DM.

Concludo ribadendo come questo contributo, frutto principalmente di una esperienza sul campo , rappresenti una prima riflessione su un tema ( quello dell'inquinamento acustico proveniente dalle aviosuperfici ) che sicuramente è sentito sia dai cittadini che convivono a ridosso di queste infrastrutture , sia dagli amanti del volo. Spero perciò le questioni sollevate siano chiarite rapidamente.

Personalmente ritengo che, anziché agire con norme pasticciate,foriere di confusione ed effetti paradossali, forse sarebbe stato più opportuno che il legislatore si fosse dedicato a questioni più importanti, lasciando che chi rappresenta il territorio e la salute dei cittadini ( i Comuni ), trovasse le soluzioni più adatte per una civile convivenza. Speriamo in un ravvedimento.

Colle di Val d'Elsa, 13 settembre 2013

Il Responsabile del Servizio Ambiente

Comune di Colle di Val d'Elsa

Dr. Roberto Donati