

CAMERA DEI DEPUTATI N° 2087

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**CIAFARDINI, RIDI, BORGHINI, ANGELINI GIORDANO, CANNE-
LONGA, CHELLA, CIOCCI LORENZO, FAGNI, MANGIAPANE,
MENZIETTI, PETROCELLI, RONZANI, MOMBELLI, BOSELLI,
SERAFINI MASSIMO, TESTA ENRICO, CHERCHI**

Presentata il 18 dicembre 1987

**Norme per il controllo e la riduzione dell'inquinamento acustico
prodotto da vettori aerei civili in prossimità degli aeroporti**

ONOREVOLI COLLEGI! — Il genere umano, con le tecnologie di cui si è dotato e i processi produttivi e di consumo che ha sviluppato nel corso del tempo, ha acquisito una potenzialità di influenza enorme sull'ambiente, innescando però, così, anche processi di degrado sia sulla superficie terrestre che sull'atmosfera

Non a caso, del resto, in questi ultimi anni è aumentata, a fronte di questi fenomeni di inquinamento, l'attenzione ai problemi connessi alla « qualità della vita », cioè alla salute dell'uomo e dell'ambiente

Si sta cioè prendendo sempre più coscienza della necessità di orientare in senso ecologicamente compatibile tutti i processi di innovazione e modernizzazione della società

In questo contesto, questione certo non secondaria è quella dell'inquinamento acustico prodotto dalla navigazione aerea

Il traffico aereo ha infatti assunto proporzioni rilevanti con un ritmo di sviluppo impressionante

Questa positiva espansione, decisiva per l'avvenire dell'uomo, ha, pur tuttavia, portato con sé una serie di conseguenze nocive per le popolazioni limitrofe all'aeroporto, insidiate nella loro vita quotidiana dall'inquinamento acustico

Il problema dell'inquinamento acustico non è però nuovo da quando la navigazione aerea, superata la fase prevalentemente sperimentale, è divenuta, in dipendenza dei successivi perfezionamenti tecnici, mezzo pressoché normale di tra-

sporto, ci si è posti il problema di regolamentare il rapporto aerodromo-ambiente.

Questo, a dire il vero, è avvenuto in molti Paesi, esclusa l'Italia.

È del resto significativo che allorché il conflitto tra il diritto alla quiete e alla salute ed il diritto alla circolazione ed al trasporto aereo, ha raggiunto le aule giudiziarie, il rimedio lo si sia trovato nell'articolo 844 del codice civile: una norma tra le più datate dell'ordinamento giuridico e volta a tutelare situazioni oggettivamente e soggettivamente diverse.

Nessuno ignora infatti che la norma citata opera nell'ambito dei rapporti di vicinato tra proprietà fondiaria e riguarda l'esercizio normale della proprietà.

Vi sono invero la legge 13 maggio 1983, n. 213 e il decreto del Presidente della Repubblica 4 luglio 1985, n. 461.

Quest'ultimo, all'articolo 18, così prescrive:

« Al fine di fornire all'ambiente naturale ed umano una adeguata protezione dalle emissioni sonore degli aeromobili, dallo scarico di carburante e dalle emissioni di fumo e gas dei motori di aeromobile, il Ministro dei trasporti con proprio decreto, sentiti gli altri Ministri competenti per materia, emanerà le conseguenti disposizioni tecniche, idonee a dare attuazione al principio generale sopra delineato, tenuto conto di quanto previsto dall'allegato 16 « protezione dell'ambiente » alla convenzione relativa all'aviazione civile internazionale, di cui all'articolo 1 del presente decreto, nonché del decreto del Ministro dei trasporti in data 3 dicembre 1983 concernente la "certificazione acustica dei velivoli" pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 8 del 9 gennaio 1984 ».

A tutt'oggi queste « disposizioni tecniche » non sono però ancora state emanate e si è recepito solo una parte dell'annesso allegato 16 relativamente all'introduzione del « certificato acustico » per i velivoli.

È ovvio comunque che anche ottemperando al disposto dell'articolo 18 del decreto del Presidente della Repubblica

n. 461 del 1985, continuerebbe a mancare una regolamentazione complessiva sul rapporto aerodromo-ambiente.

Lo scopo della presente proposta di legge è dunque quello di colmare questo vuoto.

I suoi punti fondamentali possono essere riassunti:

1) determinazione da parte del Ministro dei trasporti — DGAC — delle procedure *standards* antirumore dei movimenti aerei per gli aeroporti aperti al traffico civile e determinazione per ogni aerodromo aperto al traffico civile di un piano di esposizione al rumore che determini tre zone di rispetto aeroportuale in base alla valutazione del disturbo prodotto dal rumore, espresso in Wecpnel.

Nella zona esterna sono generalmente compatibili tutte le destinazioni d'uso.

Nella zona intermedia sono richieste avvertenze particolari per le destinazioni d'uso residenziale, le quali dovrebbero essere generalmente evitate a meno che esse non rappresentino il completamento di aree già sviluppate.

Nella zona interna, infine, vengono consentite attività esclusivamente legate alla funzionalità dell'aeroporto;

2) istituzione di un canone per l'attenuazione del rumore che tiene conto di analoghe esperienze compiute in altri Paesi e proporzionalmente rapportato alle tariffe praticate negli aerodromi italiani, a carico dell'esercente dell'aeromobile per ogni decollo, graduato in base al rumore prodotto dagli aeromobili classificati in cinque categorie. Istituzione di un sistema di monitoraggio dell'inquinamento da rumore aereo e controllo del rispetto, da parte del vettore aereo, delle procedure antirumore *standards* stabilite per ogni aeroporto dal Ministero dell'ambiente, di concerto col Ministero dei trasporti — DGAC — con conseguenti ammende ai trasgressori.

Gli introiti così ottenuti, attraverso i canoni e le ammende, lungi dal voler essere punitivi, mirano a sollecitare le case costruttrici degli aeromobili a rispettare le procedure antirumore *standards* e a de-

stinare più impegno alla ricerca di soluzioni che attenuino la rumorosità, l'inquinamento e i disturbi conseguenti e verranno destinati ad interventi di:

insonorizzazione degli edifici scolastici, di cura o prevenzione situati all'interno o al confine delle zone interna e intermedia;

acquisizione o contributo alla insonorizzazione degli immobili ad uso abitazione, situati all'interno o al confine della zona interna, la cui costruzione o autorizzazione a costruire o l'ultima ristrutturazione è anteriore:

al 4 febbraio 1963, data di promulgazione della legge n. 58, di modifica

di alcuni articoli del codice della navigazione;

alla data di apertura dell'aeroporto al traffico aereo civile, se la costruzione dello stesso è successiva al 4 febbraio 1963;

copertura delle spese di studio ed equipaggiamento aeroportuale destinate a diminuire i disturbi;

3) divieto di atterraggi e decolli notturni;

4) istituzione presso ciascun aeroporto di una commissione mista incaricata di dare il proprio parere sulle operazioni destinate ad attenuare i disturbi da rumore.

PAGINA BIANCA

PROPOSTA DI LEGGE

PAGINA BIANCA

PROPOSTA DI LEGGE

ART 1

1 La presente legge stabilisce misure di controllo e riduzione dell'inquinamento acustico prodotto dai vettori aerei civili nelle fasi di decollo e di avvicinamento in prossimità degli aeroporti, nonché promuove misure di salvaguardia e tutela delle aree maggiormente interessate da fenomeni di inquinamento da rumore aereo

ART 2

1 Il Ministero dei trasporti — Direzione generale dell'aviazione civile — definisce, entro 180 giorni dall'entrata in vigore della presente legge, le procedure *standards* antirumore dei movimenti aerei per gli aeroporti aperti al traffico civile

2 Tali procedure devono, salvaguardando la massima sicurezza, minimizzare l'inquinamento acustico al suolo nelle fasi di decollo e di avvicinamento degli aeromobili tenendo conto di eventuali presenze di agglomerati urbani limitrofi all'aeroporto e stabilendo adeguate rotte di sorvolo

3 Il Ministero dei trasporti — Direzione generale dell'aviazione civile — è tenuto a curare l'aggiornamento delle procedure, su richiesta motivata da parte di enti territoriali, dell'Azienda autonoma assistenza al volo per il traffico aereo generale, dei vettori aerei

4 Il Ministero dei trasporti — Direzione generale dell'aviazione civile — al fine di determinare per ogni aeroporto interessato le procedure antirumore di avvicinamento e di decollo *standards*, si avvale del contributo tecnico di uno specifico gruppo di studio costituito presso la Direzione generale dell'aviazione civile e composto da rappresentanti dell'azienda autonoma assistenza al volo per il traffico

aereo generale, delle associazioni dei piloti e delle società di gestione aeroportuali interessate. Il Ministero dei trasporti — Direzione generale dell'aviazione civile — è tenuto ad informare il Ministero dell'ambiente sulle risultanze delle procedure antirumore per ogni aeroporto.

ART. 3.

1. Entro 180 giorni dalla definizione delle procedure *standards* di cui all'articolo 2 il Ministero dell'ambiente predispone, di concerto con il Ministero dei trasporti — Direzione generale dell'aviazione civile — ed i comuni interessati per ciascun aeroporto soggetto a procedure *standards* antirumore di cui all'articolo 2, le seguenti determinazioni:

a) la simulazione della situazione acustica globale nei dintorni degli impianti aeroportuali sulla base delle rotte, delle procedure di volo e del modello di esercizio aeroportuale previsti (curve isofoniche espresse in Wecpnel);

b) la determinazione di tre zone di rispetto aeroportuale con le seguenti caratteristiche:

1) zona A: caratterizzata da valori dell'indice di esposizione al rumore superiori a 88 Wecpnel;

2) zona B: caratterizzata da valori dell'indice di esposizione al rumore compresi tra 75 e 88 Wecpnel;

3) zona C: caratterizzata da valori dell'indice di esposizione al rumore minori di 75 Wecpnel.

c) criteri per la progettazione e la gestione dei sistemi di monitoraggio per il controllo dei livelli di inquinamento acustico in prossimità degli aeroporti di cui all'articolo 5.

ART. 4.

1. I comuni sono tenuti al controllo ed al rispetto delle disposizioni normative contenute nei successivi commi.

2. Nella zona A di cui alla lettera *b*) dell'articolo 3 sono unicamente consentiti, fatte salve, se a norma, le attività e gli insediamenti esistenti al momento della data di entrata in vigore della presente legge, i seguenti usi del suolo, compatibilmente con gli strumenti urbanistici esistenti:

- a*) le attività agricole in genere;
- b*) le attività industriali, commerciali e loro assimilate, purché funzionalmente connesse alle attività e ai servizi aeroportuali;
- c*) le residenze temporanee e cioè alberghi, motel e simili, purché funzionalmente connesse alle attività ed ai servizi aeroportuali.

3. Sono comunque consentiti gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria degli edifici esistenti e gli ampliamenti necessari per adeguamenti igienico-sanitari, purché subordinati ad adeguate misure di insonorizzazione a carico del proprietario.

4. Nella zona B di cui alla lettera *b*) dell'articolo 3 sono unicamente consentiti, purché a norma al momento della data di entrata in vigore della presente legge, i seguenti usi del suolo:

- a*) tutte le attività agricole e gli allevamenti di bestiame;
- b*) tutte le attività industriali ed assimilate;
- c*) tutte le attività di commercio;
- d*) tutte le attività di ufficio, terziarie e assimilate;
- e*) residenze temporanee, alberghi, motel, attività di interesse pubblico, previa misure di insonorizzazione.

5. Sono comunque consentiti gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria degli edifici esistenti e gli ampliamenti necessari, se in conformità degli strumenti urbanistici territoriali, per adeguamenti igienico-sanitari, purché subordinati ad adeguate misure di insonorizzazione a carico del proprietario.

6. Nella zona C di cui alla lettera *b*) dell'articolo 3 è consentito ogni uso del suolo compatibile con le prescrizioni urbanistiche e normative vigenti, salvo l'utilizzazione di eventuali particolari cautele nella progettazione, costruzione e ristrutturazione degli edifici, sino a comprendere, ove necessario, misure di insonorizzazione degli edifici posti in prossimità della curva 75.

ART. 5.

1. Il Ministero dell'ambiente, che potrà avvalersi a tal fine dell'ente di gestione aeroportuale cui erogherà i necessari finanziamenti, è tenuto a predisporre la progettazione, la realizzazione e la gestione dei sistemi di monitoraggio.

2. Il sistema di monitoraggio dell'inquinamento da rumore aereo è utilizzato per il controllo del rispetto, da parte del vettore aereo, delle procedure antirumore *standards* stabilite ai sensi dell'articolo 2.

ART. 6.

1. I vettori aerei un cui movimento aereo sia stato accertato, attraverso i sistemi di monitoraggio di cui al precedente articolo 5, in violazione delle procedure di cui all'articolo 2, sono tenuti a versare una ammenda il cui ammontare è direttamente proporzionale al livello di inquinamento prodotto ed accertato.

ART. 7.

1. È istituito un canone sul rumore prodotto dagli aeromobili, determinato in base alla categoria di rumorosità dell'aeromobile, così come risulta dalla tabella 1 allegata alla presente legge. Tale canone si applica per ogni movimento aereo effettuato.

ART. 8.

1. Le ammende di cui all'articolo 6 ed i canoni di cui all'articolo 7 sono deter-

minati dal Ministro dell'ambiente e sono versati dal vettore aereo all'ente di gestione aeroportuale secondo procedure stabilite dall'ente stesso.

2. I parametri di riferimento per la determinazione dell'ammontare delle ammende e dei canoni nonché la classificazione dei vari modelli di aeromobili nelle categorie di rumorosità sono aggiornati annualmente dal Ministro dell'ambiente.

ART. 9.

1. Gli introiti previsti dall'articolo 8 sono inseriti in un conto speciale, slegato dalla contabilità dell'ente di gestione aeroportuale, da destinare unicamente per i seguenti interventi:

a) insonorizzazione degli edifici scolastici, di cura o prevenzione situati all'interno o al confine delle zone A e B previste dall'articolo 3;

b) insonorizzazione o acquisizione degli immobili ad uso abitazione, situati all'interno o al confine della zona A prevista all'articolo 3, la cui costruzione o autorizzazione a costruire o l'ultima ristrutturazione è anteriore:

1) alla data di entrata in vigore della legge 4 febbraio 1963, n. 58;

2) alla data di apertura dell'aeroporto al traffico aereo civile, se la costruzione dello stesso è successiva al 4 febbraio 1963;

c) interventi di mitigazione del disturbo fonico all'interno del sedime aeroportuale.

ART. 10.

1. I criteri e le modalità di utilizzazione dei fondi di cui all'articolo 9 sono determinati da una commissione composta da: un rappresentante del Ministero dell'ambiente, presidente della commissione, i rappresentanti dei comuni il cui territorio è interessato dalle zone A e B

di cui all'articolo 3 e da un rappresentante dell'ente di gestione aeroportuale.

2. La commissione stabilisce il suo regolamento interno e fissa la periodicità delle riunioni.

ART. 11.

1. Sono vietati i movimenti aerei sugli aeroporti aperti al traffico civile dalle ore 24.00 alle 06.00.

2. Eventuali deroghe sono stabilite dal Ministero dei trasporti — Direzione generale dell'aviazione civile — sulla base del ruolo del singolo aeroporto e del modello di traffico ivi previsto.

TABELLA 1.
(Articolo 7)

CLASSIFICAZIONE DEGLI AEROMOBILI IN CATEGORIE DI RUMOROSITÀ

Categorie di rumorosità decrescente	MODELLI DI AEROMOBILI	
Categoria I	DC-8 serie 20/30/40	
Categoria II	B-707 Serie 100/200/300/400 BAC VC-10 (1100) Super 1150 NS	DC-9 Serie 50 121 Trident-1E/2E
Categoria III	B-707 Serie 100B/300B/300C B-720 B-727 Serie 200 ADV (JT80-15/17) B-737 Serie 200 ADV (JT80-15/17) BAC1-II Serie 500/530 DC8-61 (F-CF) DC8-63 (F/CF) NS 106 come Serie 40/4C Locheed C 130	NS 121 Trident 1C/30 Hlyushin IL-76 M/T-SC Hlyushin IL-86 SE 210 Serie 3/GM/GR Tupolev TV-134 (-A) Tupolev TV-154 (b2) Caravelle DC-9 Serie 34/40/50
Categoria IV	B-720 B B-727 Serie 100/200 B-737 Serie 100/200 BAC-1/II Serie 200/300/400 Convair CV 990A DA-01 Mercure Serie 100 DC9-62 (CF) DC9 Serie 10/20/30 (EXC 34) Fokker VFW F28 Serie 1-6000 Nansa Jet WFB 320 NS 125 Serie 400/600 (all RR viper)	Hlyushin Il-62 Jetcommander 1121 Jetstar L-1329 MX-1WX-22(JT12A) LearjetLr Serie 20 PIAGGIO PD808 Sabreliner MA-205 Serie 40/50A (JT21A) SE210 Serie 108/10R/11/R12 Tupolev TU154 (A/B) Wetwind IAI-1123 Yak-40
Categoria V	Airbus A300 B2-100/20/300 Airbus A300 B4-100/200 Airbus A300 C4 Airbus A310/200/300 III B737 Serie 200ADV/Mixer B737 Serie 300 B747 Serie 100 (B/C/F/SR) B747 Serie 200 (B/C/F/ LearjetLR Serie 30/50 Mitsubishi NU 300 Diamond 1 B757 Serie 200/300 BAC-146 Serie 100/200 Canadair CL600/CL600 E Cesna Citation Serie I/II/III Corvette SN-601 Serie 100 DC8 Serie 70 G 222 JET STREAM 31	DC9 Serie 80 DC10 Serie 10/30/30ER/40 FALON Serie 10/20/50 Fokker VFW 614 Gulstream II/III NS-125 Serie 600/700 (all TFE 731) Hlyushin IL-62 N/NK Jetstar LI 329 II (TFE 731) B747 Serie SP/300 B757 Serie 200 Nerane NS 760 Sabreliner NA-205 Serie 65/75/80 Tristar I 1011-305 Serie 1/100/200/500 Westwind IAI-1124 Yak 12 SAAB FAIRCILD 340 ENBRDAER 120 Atr 42