

Governo del territorio e zone di rispetto aeroportuali

10 Novembre 2005

Si ricorda che il 21 ottobre scorso è entrato in vigore il Decreto Legislativo 96/2005 che ha ridisegnato – al fine di adeguarla alla normativa internazionale (Convenzione sull'aviazione civile internazionale, stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944 e relativi Annessi e Allegati tecnici redatti dall'ICAO l'Organizzazione Internazionale dell'aviazione civile) – l'intera parte aeronautica del Codice della navigazione e, in particolare, per quanto di interesse del settore, la disciplina sulle fasce di rispetto aeroportuali.

La nuova normativa sui vincoli alle proprietà private nelle aree limitrofe agli aeroporti (articoli 707-716 Codice della navigazione) risponde ad una logica differente rispetto a quella precedente, che si basava sul criterio della distanza dall'aeroporto e prescriveva in via generale una zona di rispetto di inedificabilità assoluta di 300 metri dal perimetro, superati i quali, venivano imposte limitazioni all'edificazione decrescenti con l'aumentare della distanza, fino ad un massimo di 3 km oltre i quali cessava qualsiasi vincolo.

Peraltro, occorre sottolineare che già da tempo trovavano applicazione, in via alternativa, le prescrizioni dell'Annesso 14 della Convenzione di Chicago, in quanto recepite in Italia dal D.M. 23 maggio 2002 e dal conseguente Regolamento ENAC del 2003.

Il D.Lgs. 96/2005, rinviando alla normativa internazionale (art. 707) e quindi alle regole tecniche dell'Annesso 14 ICAO, elimina ora i vincoli generici di inedificabilità assoluta e relativa e, per garantire in modo efficace ed effettivo la sicurezza della navigazione aerea, si basa sul criterio del rispetto delle superfici di decollo e di atterraggio, calcolate secondo le caratteristiche specifiche del singolo aeroporto (ad esempio, lunghezza piste).

Occorre poi evidenziare che la nuova normativa, oltre a tutelare, come avveniva già in passato, la navigazione aerea da eventuali ostacoli o pericoli presenti nelle aree di decollo e atterraggio, intende anche salvaguardare il territorio limitrofo agli aeroporti dai diversi rischi che possono derivare dall'attività aeronautica (ad esempio, inquinamento acustico) attraverso una valutazione che dovrà essere effettuata per il singolo aeroporto in base a diversi criteri quali il traffico aereo, le tipologie di aeromobili in transito, ecc.. (artt. 715 e 716).

Poichè si è insediata presso il Ministero delle Infrastrutture la Commissione avente il compito di definire disposizioni correttive e integrative al D.Lgs. 96/2005, l'ENAC sta predisponendo una serie di emendamenti. Sono in corso di individuazione, studio e redazione anche i regolamenti attuativi del nuovo codice della navigazione, primo fra tutti quello sulla valutazione del rischio derivante dalle attività aeronautiche stesse.