

Pianificazione urbanistica e zone di rispetto aeroportuali

26 Aprile 2006

è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 88 del 14 aprile 2006 il Decreto Legislativo 15 marzo 2006, n. 151, recante correzioni e integrazioni al D.Lgs. 96/2005 che ha rivisto il Codice della navigazione per adeguare la disciplina dell'aviazione civile e della gestione degli aeroporti alle normative comunitarie ed internazionali. Il provvedimento è stato predisposto in attuazione dell'art. 2, comma 3 della Legge 265/2004 che delegava il Governo ad apportare correzioni al D.Lgs. 96/2005 entro un anno dalla sua entrata in vigore, vale a dire entro il 21 ottobre 2006.

In particolare, per quanto di interesse del settore, sono state effettuate alcune modifiche in tema di vincoli alle proprietà private nelle aree limitrofe agli aeroporti e di aviosuperfici.

Per quanto riguarda il primo tema, in via preliminare si ricorda che la nuova normativa sulle fasce di rispetto aeroportuali, introdotta dal D.Lgs. 96/2005 (articoli 707-716 Codice della navigazione), ha eliminato i vincoli generici di inedificabilità assoluta (nei 300 metri dal perimetro aeroportuale) e relativa (superati i 300 mt, le limitazioni all'edificazione venivano ridotte con l'aumentare della distanza, fino ad un massimo di 3 km oltre i quali cessava qualsiasi vincolo) e, per garantire in modo efficace ed effettivo la sicurezza della navigazione aerea, ha introdotto il criterio del rispetto delle superfici di decollo e di atterraggio, calcolate secondo le caratteristiche specifiche del singolo aeroporto (ad esempio, lunghezza piste).

Il nuovo D.Lgs. 151/2006 modifica il comma 5 dell'art. 707 che fissa delle deroghe all'inedificabilità nelle direzioni di atterraggio e decollo: possono essere autorizzate opere e attività compatibili con gli appositi piani di rischio che i comuni stessi adottano, piani che dovranno ora rispettare il regolamento ENAC sulla costruzione e gestione degli aeroporti di attuazione dell'Annesso XIV ICAO, nonché le eventuali direttive regionali in materia.

Per quanto riguarda le aviosuperfici e le elisuperfici, che sono aree private idonee alla partenza e all'atterraggio di particolari aeromobili, vengono fatte salve oltre alle competenze dell'ENAC in materia di sicurezza, anche quelle di regioni, enti locali e altre autorità (ad esempio, enti gestori di parchi e riserve naturali qualora l'aviosuperficie ricada al loro interno o in aree contigue) (art. 701, comma 1).

Si specifica inoltre che i comuni, nell'esercizio dei poteri di pianificazione urbanistica, devono tenere in considerazione le finalità aeronautiche delle aree adibite ad aviosuperfici situate nel proprio territorio (art. 701, comma 2). Ciò significa che anche nelle direttrici di decollo e approdo delle aviosuperfici e delle elisuperfici dovrà essere garantita la sicurezza attraverso l'inserimento di apposite disposizioni negli strumenti urbanistici.

Le nuove norme comunque entreranno in vigore trascorsi trenta giorni dall'entrata in vigore del D.Lgs. 151/2006 e cioè dal 29 aprile 2006 (art. 21, comma 2).