



Stampa della sezione: Home | L'Ambiente | Quadro normativo

ENAC

Sito Ufficiale dell'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile

QUADRO NORMATIVO

L'Enac emette disposizioni che garantiscano miglioramenti delle prestazioni ambientali degli aeromobili e delle attività aeroportuali.

L'attività normativa in materia di requisiti di protezione ambientale degli aeromobili e degli aeroporti è di competenza dell'Enac.

La normativa sull'inquinamento ambientale nelle aree circostanti l'aeroporto fa capo al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, il quale predispone la regolamentazione in materia in coordinamento con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, conformemente alle Convenzioni internazionali e alle direttive e regolamenti comunitari concernenti l'ambiente e il patrimonio naturale.



Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si avvale dell'Enac, per gli aspetti relativi all'aviazione civile. Nella regolamentazione sono definiti gli ambiti di intervento e le responsabilità dei soggetti interessati. Nell'attuazione pratica delle norme relative al rumore sugli aeroporti è in atto un coordinamento tra Ministero dell'ambiente ed Enac, con particolare riferimento al continuo monitoraggio del rispetto delle regole.

Nell'ambito delle sue competenze l'Enac:

- emette disposizioni che garantiscano i miglioramenti delle prestazioni ambientali degli aeromobili
- emana circolari applicative in materia di rumore in ambito aeroportuale, anche in conformità alle linee guida dell'ICAO, allo scopo di garantire la corretta ed uniforme applicazione della normativa vigente
- La normativa sul rumore aeronautico
- Lista degli aeroporti soggetti al Decreto Legislativo 17 gennaio 2005, n. 13 sulle restrizioni operative
- La normativa sulle emissioni gassose

La normativa sul rumore aeronautico

Ogni aeromobile deve essere in possesso di una certificazione acustica che attesti la conformità dei valori misurati ai limiti previsti dalle norme internazionali.

Il rumore aeronautico è un evento sonoro proveniente da un aeromobile, durante il quale si avverte distintamente una rumorosità nettamente superiore al rumore di fondo generalmente presente.

Per quanto riguarda la sorgente del rumore, ogni aeromobile deve essere in possesso della certificazione acustica rilasciata a seguito di prove e test eseguiti in occasione del rilascio del certificato di idoneità alla navigazione aerea. Le prove richieste ed i limiti di accettabilità dei valori misurati dipendono dal tipo di aeromobile e devono essere conformi alle norme internazionali e alle pratiche raccomandate contenute nell'Annesso 16, Vol.I (rumore).

La conformità all'Annesso 16 per gli aspetti relativi alla certificazione di protezione ambientale degli aeromobili è imposta dal Regolamento CE 1592/2002, come modificato dal Regolamento (CE) n. 216/2008. Il regolamento d'attuazione per la certificazione acustica è il Certification Specification (CS) 36 emesso dall'EASA ed obbligatorio per tutti gli Stati comunitari.

Poiché il fastidio percepito dalla popolazione nelle aree circostanti gli aeroporti varia a seconda della persona e del tipo di collettività, è stato necessario definire il clima acustico nelle aree circostanti l'aeroporto mediante criteri oggettivi e misurabili.

La legge quadro sull'inquinamento acustico n. 447 del 26 ottobre 1995 definisce gli ambiti di intervento e le responsabilità connesse alla mitigazione dell'impatto ambientale: per l'aviazione civile la sua attuazione è disciplinata da una serie di decreti del Ministero dell'ambiente di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il DM 31 ottobre 1997 stabilisce una metodologia per la misura del rumore aeroportuale e in particolare disciplina i criteri per l'individuazione delle zone di rispetto per i siti e le attività aeroportuali nelle aree circostanti l'aeroporto, nonché i criteri per regolare l'attività urbanistica.

La definizione delle procedure di abbattimento rumore, che condiziona le zone di rispetto, deve essere conforme a quanto stabilito dal DM 3 dicembre 1999.

I criteri per la progettazione dei sistemi di monitoraggio per il controllo dei livelli di inquinamento sono contenuti nel DM 20 maggio 1999. La predisposizione da parte delle società di gestione dei piani di contenimento ed abbattimento del rumore aeroportuale è prevista dal DM 29 Novembre 2000.

La Circolare dell'Enac APT 26 del 3 luglio 2007 richiama al quadro normativo nazionale in materia di inquinamento acustico e fornisce le modalità di applicazione delle disposizioni nazionali vigenti, anche sulla base della pertinente norma ICAO, chiarendo alcuni aspetti e delineando la sequenza delle azioni che devono essere messe in atto per soddisfare i requisiti di legge.

Particolare importanza è da attribuire al DPR n. 496 dell'11 dicembre 1997 che attribuisce al direttore aeroportuale il potere di contestare all'esercente dell'aeromobile l'avvenuta violazione delle procedure antirumore, rilevata dall'esame dei dati del sistema di monitoraggio.

La materia dell'inquinamento acustico nelle aree circostanti gli aeroporti non è disciplinata solo a livello nazionale.

L'Unione Europea ha iniziato un'opera di standardizzazione normativa per la gestione del rumore con l'emanazione della Direttiva n.30 del 26 marzo 2002 e della Direttiva 2002/49.

La prima direttiva ha introdotto nell'ordinamento comunitario il concetto di balanced approach per la gestione del



rumore provocato dagli aeromobili, stabilito dall'ICAO. L'intenzione è quella di fornire agli Stati comunitari uno strumento per salvaguardare i benefici ambientali ottenuti in un determinato aeroporto, tenendo conto del suo sviluppo sostenibile.

La Direttiva 2002/30 è stata recepita con il Decreto Legislativo 17 gennaio 2005, n. 13 che adotta il metodo dell'approccio equilibrato, rinviando per la sua applicazione alle linee guida pubblicate dall'ICAO.

La metodologia consente la gestione della problematica acustica nei casi in cui si rilevi un superamento dei limiti acustici stabiliti dalle vigenti norme per le zone di rispetto individuate ai sensi del DM 31 ottobre 1997.

La metodologia prevede l'adozione di restrizioni operative, ossia di misure di mitigazione del rumore volte a limitare, ridurre ovvero vietare l'accesso di velivoli subsonici civili a reazione in uno specifico aeroporto. Si sottolinea che le restrizioni operative di velivoli in un determinato aeroporto, possono essere selezionate dalle commissioni aeroportuali come misure idonee di mitigazione esclusivamente nel caso in cui abbiano dimostrato, a seguito di un'analisi economica di costo/efficacia, che risulta inefficace l'attuazione di ogni altra misura o combinazione di misure di contenimento dell'inquinamento acustico.

Le restrizioni operative sono adottate dall'Enac con specifico provvedimento amministrativo e pubblicate sull'AIP-Italia su richiesta della Direzione Aeroportuale.

I divieti notturni sono considerati restrizioni operative parziali. Si evidenzia così che Decreto Legislativo 17 gennaio 2005, n. 13 modifica la disciplina precedente in materia di divieti notturni.

Il Decreto introduce particolari procedure per l'applicazione di restrizioni operative negli aeroporti principali. Viene inoltre pubblicata annualmente la lista degli aeroporti nazionali rientranti in detta fattispecie.

La Direttiva 2002/49 è stata recepita con D.Lgs. n.194 del 19 agosto 2005 che definisce le competenze e le procedure per:

- elaborare la mappatura acustica e le mappe acustiche strategiche
- elaborare ed adottare dei piani di azione per ridurre il rumore
- assicurare l'informazione del pubblico

L'elaborazione della mappatura acustica e delle mappe acustiche strategiche, nonché dei piani di azione per ridurre il rumore è stata affidata alla responsabilità delle società di gestione.

[vai a inizio pagina](#)

Lista degli aeroporti soggetti al Decreto Legislativo 17 gennaio 2005, n. 13 sulle restrizioni operative

[Lista degli aeroporti soggetti al Decreto Legislativo 17 gennaio 2005, n. 13 sulle restrizioni operative](#)

[vai a inizio pagina](#)

La normativa sulle emissioni gassose

Ogni motore deve essere in possesso di un certificato per le emissioni che attesti la conformità di ciascuna delle

sostanze prodotte dal processo di combustione ai limiti ammessi dalle norme internazionali.

Ogni aeromobile deve essere progettato e costruito per proteggere l'ambiente dalle emissioni gassose prodotte. Ad ogni motore viene rilasciato un "certificato per le emissioni", se ha dimostrato, attraverso prove e misurazioni, che soddisfa gli standard tecnici previsti dall'Annesso 16 Vol II dell'ICAO. Nell' Annesso sono stabiliti i limiti ammessi per ognuna delle sostanze prodotte a seguito del processo di combustione.



Il regolamento europeo che recepisce l'Annesso 16 Vol II è il Certification Specification (CS) 34 emesso dall'EASA ed obbligatorio per tutti gli Stati comunitari.

La circolare 303 dell'ICAO contiene le linee guida per minimizzare il consumo del carburante, riducendo così le emissioni. Enac sta elaborando una circolare che, in linea con i criteri ICAO, delinea le misure operative adeguate per aumentare i benefici ambientali, comprendendo anche possibili miglioramenti operativi e tecnologici relativi alla gestione del traffico aereo.

I provvedimenti relativi ai divieti di sorvolo - quote, estensione delle aree interdette, tipo di aeromobili- sono presi da Enac sulla base delle vigenti disposizioni, ai sensi del Codice della Navigazione Aerea.

Copyright © 2008 - - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile - Viale Castro Pretorio, 118 - 00185 - Roma. Centralino 06 445961, Codice Fiscale 97158180584

||