

Ar2



Francesca Salerno

**L'inquinamento acustico  
in ambito aeroportuale**



Copyright © MMXII  
ARACNE editrice S.r.l.

[www.aracneeditrice.it](http://www.aracneeditrice.it)  
[info@aracneeditrice.it](mailto:info@aracneeditrice.it)

via Raffaele Garofalo, 133/ A-B  
00173 Roma  
(06) 93781065

ISBN 978-88-548-5637-0

*I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica,  
di riproduzione e di adattamento anche parziale,  
con qualsiasi mezzo, sono riservati per tutti i Paesi.*

*Non sono assolutamente consentite le fotocopie  
senza il permesso scritto dell'Editore.*

I edizione: novembre 2012

# INDICE

## CAPITOLO PRIMO

### ATTIVITÀ AEROPORTUALE ED INQUINAMENTO ACUSTICO

1. Premessa .....	pag. 7
2. La disciplina del rumore degli aeromobili nell'ordinamento internazionale .....	» 10
3. Gli interventi del legislatore comunitario .....	» 17

## CAPITOLO SECONDO

### IL QUADRO NORMATIVO INTERNO

1. La legge quadro sull'inquinamento acustico .....	» 29
1.1. Le competenze dello Stato .....	» 34
1.2. Le competenze delle Regioni e dei Comuni .....	» 34
1.3. La tutela amministrativa e le sanzioni .....	» 36
2. I provvedimenti attuativi della legge quadro .....	» 37
3. Il divieto di voli notturni e le restrizioni operative .....	» 42

## CAPITOLO TERZO

### IMMISSIONI DI RUMORE E DANNO ALLA SALUTE

1. Il danno da rumore aereo nell'interpretazione della giurisprudenza. Cenni comparatistici .....	» 51
2. Il danno da rumore nella giurisprudenza italiana. Disciplina delle immissioni e tutela della salute: limiti dell'art. 844 c.c. e il ricorso all'art. 32 Cost. ....	» 56
2.1. Il ricorso all'art. 659 c.p. ....	» 68
3. La legittimazione .....	» 71
4. I danni risarcibili .....	» 75

BIBLIOGRAFIA .....	» 91
--------------------	------



## CAPITOLO PRIMO

### ATTIVITÀ AEROPORTUALE E INQUINAMENTO ACUSTICO

SOMMARIO: 1. Premessa. – 2. La disciplina del rumore aereo nell'ordinamento internazionale. – 3. Gli interventi del legislatore comunitario.

#### 1. *Premessa.*

In questi ultimi anni, con particolare evidenza nei paesi maggiormente sviluppati, l'opinione pubblica ha manifestato un'accresciuta sensibilità nei confronti dei problemi connessi alla salubrità dell'ambiente e, più in generale, alla tutela della «qualità della vita». Le proporzioni considerevoli raggiunte dall'inquinamento acustico, in corrispondenza del notevole incremento del tasso di sviluppo industriale, hanno, infatti, evidenziato la necessità di elaborare un'adeguata disciplina del fenomeno, in quanto pericoloso fattore d'insalubrità ambientale e, quindi, di minaccia per la salute.

Lo sviluppo del trasporto aereo ha fatto emergere con tutta evidenza diverse problematiche di «sostenibilità ambientale», con particolare riguardo alle zone in cui sono ubicati gli aeroporti. L'impiego di vastissime aree che vengono sottratte all'uso agricolo e residenziale, le emissioni acustiche e gassose, causate soprattutto nelle fasi del decollo creano una serie di problemi di non facile soluzione.

Una delle caratteristiche dell'attività del trasporto aereo è rappresentata dal fatto che, mentre i benefici che ne derivano sono a vantaggio della collettività nel suo complesso, molte delle conseguenze negative connesse al suo esercizio sono, invece, distribuite in modo non omogeneo. Le persone che vivono in prossimità degli aeroporti devono, quindi, convivere con gli effetti immediati del rumore degli aerei, con problemi della qualità dell'aria e con la crescente congestione sulle strade locali. Peraltro, deve evidenziarsi che l'urbanizzazione associata con lo sviluppo di un ae-

roporto spesso produce effetti negativi sul paesaggio e sull'habitat <sup>(1)</sup>.

L'esigenza di ubicare l'aeroporto, per quanto possibile, nei pressi dell'area urbanizzata allo scopo di ridurre i costi di trasporto – in termini di tempo ed esborso – per i viaggiatori e per le merci, deve essere contenuta con quella di ridurre al minimo i costi che vengono imposti alla popolazione dalla presenza di uno scalo aereo.

Le maggiori difficoltà sono legate, non solo alla radicale modificazione della destinazione d'uso del suolo che la localizzazione di un aeroporto comporta, ma soprattutto ai problemi di inquinamento acustico e dell'aria di tutta la zona circostante l'aeroporto.

La risoluzione di tali problematiche, si è osservato, richiede sia l'adozione di provvedimenti tesi a ridurre la rumorosità degli aeromobili, che l'attuazione di interventi più radicali, cioè di modificazioni della tecnica del trasporto aereo <sup>(2)</sup>.

Da recenti indagini risulta che, sebbene gli aeromobili siano diventati meno rumorosi del 75% negli ultimi trenta anni, una larga parte dei cittadini dell'UE è tuttora esposta a livelli elevati di rumore, in particolare nelle ore notturne <sup>(3)</sup>, che comportano considerevoli effetti negativi sulla salute <sup>(4)</sup>.

---

(1) Per un'analisi sulla complessa relazione che lega l'aeroporto al territorio, si veda R. ZUCCHETTI, O. BACCELLI, *Aeroporti e territorio. Conflitti e opportunità di sviluppo*, Milano, 2001.

(2) La tendenza è quella di risolvere contemporaneamente il problema del rumore insieme a quello della migliore utilizzazione dello spazio aereo, che, per effetto dell'aumento del traffico, da bene gratuito comincia a diventare un bene scarso. Ciò implica l'applicazione di innovazioni sostanziali nell'avionica e nei sistemi di controllo, nonché la progettazione di velivoli capaci di decollare e atterrare con un percorso molto più rapido, limitando così l'area di massimo inquinamento acustico, in tal senso, S. PETRICCIONE, F. CARLUCCI, *Economia dei trasporti*, Padova, 2006, 238.

(3) Le previsioni dell'ICAO relative al numero di persone esposte al rumore (in milioni) in Europa – senza miglioramenti sostanziali di tipo operativo e tecnologico) sono le seguenti:

Livello sonoro/anno:									
> 55	DNL	2,63	(2006)	3,47	(2016)	4,48	(2026)	5,79	(2036)
> 60	DNL	0,799	(2006)	1,14	(2016)	1,53	(2026)	2,12	(2036)
> 65	DNL	0,23	(2006)	0,32	(2016)	0,43	(2026)	0,66	(2036)

(valori espressi in livelli sonori medi diurni/notturni *Day-Night average noise levels* – DNL).

(4) Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al comitato delle Regioni su «La politica aeroportuale dell'Unione europea: assicurare capacità e qualità atte a promuovere la crescita,



Sotto tale profilo, è stato messo in risalto il fatto che l'inquinamento acustico sia, per certi aspetti, più dannoso per la salute dell'uomo di quanto non lo sia l'inquinamento del suolo o dell'acqua. Ciò deriva dalla circostanza che l'uomo non è in grado di inibire la propria funzione uditiva, a differenza delle altre strutture sensoriali, ed è quindi sempre sottoposto all'azione nociva del rumore, finanche durante le fasi del sonno, quando il sistema neurovegetativo reagisce allo stimolo del rumore indipendentemente dalla sua volontà <sup>(5)</sup>.

Gli effetti del rumore sugli individui si possono classificare in:

- effetti fisiologici sia temporanei che permanenti, essendo accertato che il rumore può provocare gravi disturbi non solo all'apparato uditivo, ma anche al sistema nervoso, all'apparato digerente, respiratorio e cardiovascolare;
- effetti sul comportamento, per lo più di natura psicosomatica, che si evidenziano attraverso la maggior fatica e il minor rendimento che comporta per il soggetto sottoposto all'immissione rumorosa lo svolgimento di attività lavorative o di studio e così via;
- effetti soggettivi di varia natura, che possono definirsi genericamente con i termini di noia, disturbo, molestia.

Ciò premesso, appare riduttivo affrontare il problema solo in una prospettiva privatistica di protezione del terzo innocente in superficie. Il fenomeno assume, infatti, connotati marcatamente pubblicistici in relazione sia all'esigenza di non penalizzare lo sviluppo dell'aviazione civile, sia all'esigenza primaria di garantire la tutela dell'ambiente <sup>(6)</sup>.

Si rende dunque necessario adottare una strategia attiva di gestione del rumore, per mitigare gli effetti indesiderati, che tenga conto dell'esigenza di bilanciamento degli interessi dei cittadini che subiscono questo disagio con gli interessi di altre categorie e che tenga, inoltre, in dovuta considerazione le ricadute sulla capacità dell'intera rete aeronautica.

---

la connettività e la mobilità sostenibile» del 1 dicembre 2011, COM (2011) 823 def.

<sup>(5)</sup> G. FIANDANCA, G. TESSITORE, *Inquinamento acustico e controllo penale*, in *Foro it.*, 1982, II, 485.

<sup>(6)</sup> G. RINALDI BACCELLI, in *Studi di Diritto Aeronautico*, Milano 1977, 45.

2. *La disciplina del rumore nell'ordinamento internazionale.*

L'inquinamento acustico generato dall'aviazione civile ha assunto dimensioni rilevanti all'inizio degli anni ottanta, a causa della forte espansione della domanda di trasporto aereo e del conseguente congestionamento degli aeroporti e delle aerovie. Dall'analisi delle iniziative intraprese dal nostro legislatore deve, tuttavia, rilevarsi che la problematica è stata affrontata in maniera del tutto inadeguata, fissando l'attenzione essenzialmente soltanto su uno degli aspetti del fenomeno, ossia sul mezzo inquinante <sup>(7)</sup>.

Può osservarsi che in ambito internazionale il legislatore, in conformità con gli indirizzi elaborati in sede ICAO (*International Civil Aviation Organization*) <sup>(8)</sup>, ha adottato un approccio alla problematica basato sull'attuazione di una serie di azioni, rivolte alla riduzione alla fonte del rumore prodotto dagli aerei, alla pianificazione e gestione del territorio, all'adozione di procedure o di restrizioni operative per l'abbattimento del rumore. La predisposizione di tali misure si realizza attraverso un concorso di competenze di soggetti pubblici e privati, ciascuno per la parte che rientra nel proprio potere decisionale.

La prima soluzione adottabile per evitare che il rumore superi la normale tollerabilità, come già evidenziato, consiste nel diminuire o eliminare il rumore alla fonte, attraverso la costruzione e l'esercizio di aeromobili meno rumorosi, la cui responsabilità è affidata alle case costruttrici e alle pubbliche autorità cui è demandato il compito di rilasciare i certificati di navigabilità.

A tale proposito va rilevato che, già negli anni sessanta in seguito

---

<sup>(7)</sup> Così sottolinea M. GRIGOLI, *La nuova realtà del diritto della navigazione*, Bologna, 1999, 123.

<sup>(8)</sup> L'*International Civil Aviation Organization*, con sede a Montreal, è un'agenzia specializzata delle Nazioni Unite, istituita ai sensi della Convenzione di Chicago del 1944, allo scopo di garantire la cooperazione internazionale ed il più alto grado possibile di uniformità nella regolamentazione e nell'organizzazione dell'aviazione civile internazionale. Attualmente vi aderiscono 190 Stati. Per approfondimenti, v. F. LATTANZI, *Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO)*, in *Enc. dir.*, XXXI, 1981, 228 ss.; T. BALLARINO e S. BUSTI, *Diritto aeronautico e spaziale*, Milano, 1988, 82 ss.; A. SCIOLLA LAGRANGE, *Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI)*, in *Enc. giur.*, XXII, 1990, 1 ss.; L. S. CLARK, *Iata and Icao, The First Fifty Years*, in *Annals Air & Space Law*, XIX-II, 1994, 125 ss.; A. MASUTTI, *Il diritto aeronautico. Lezioni, casi e materiali*, 2<sup>a</sup> ed., Torino, 2009, 29 ss.

all'avvento dei jet, l'ICAO avvertì l'esigenza di regolamentare a livello internazionale il fenomeno dell'inquinamento acustico, attraverso l'Annesso 16 alla Convenzione sull'aviazione civile internazionale del 1944 (*Environmental Protection*), contenente Standard internazionali e Pratiche raccomandate in materia <sup>(9)</sup>. I Capitoli 1 e 2 dell'Annesso prevedono la classificazione degli aeromobili in 3 gruppi caratterizzati da differenti livelli di emissioni sonore in rapporto alla data di accettazione del certificato di navigabilità <sup>(10)</sup>.

---

<sup>(9)</sup> L'art. 690 c. nav., nell'attuale formulazione, prevede, come già stabilito dall'art. 26 della l. 1 agosto 2002 n. 166 «Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti», che al recepimento degli annessi ICAO si provvede in via amministrativa e per singole materie, sulla base dei principi generali stabiliti dal decreto del Presidente della Repubblica 4 luglio 1985, n. 461, anche mediante l'emanazione di regolamenti tecnici dell'ENAC. Con la medesima procedura, peraltro, si provvede all'adozione delle norme di adeguamento alle eventuali modifiche degli Annessi e al recepimento dell'ulteriore normativa tecnica applicativa degli stessi nonché, molto opportunamente, delle disposizioni tecniche attuative contenute nei manuali e negli altri documenti ufficiali collegati con gli Annessi. Il legislatore ha inteso confermare il superiore rilievo dato al rispetto degli obblighi internazionali con la previsione dell'ultimo comma dello stesso articolo che autorizza il governo a modificare, con lo strumento della delegificazione, le disposizioni legislative incompatibili con gli Annessi medesimi. Sul tema dell'obbligatorietà degli Annessi, A. MALINTOPPI, *Considerazioni sugli Allegati tecnici alle convenzioni internazionali relative all'aviazione civile*, in *Riv. dir. nav.*, 1951, I, 264 ss.; M. FRAGALI, *Regolamento giuridico dell'aviazione e allegati tecnici di Chicago*, in *Dir. aereo*, 1957, 159 ss.; M. MONACO, *Gli Allegati tecnici alla Convenzione di Chicago*, in *Dir. aereo*, 1981, 1; M. C. COSENTINI, *Sull'obbligo di recepimento degli Annessi tecnici alla Convenzione di Chicago*, in *Dir. trasp.*, 1999, 559; F. PELLEGRINO, *Sicurezza e prevenzione degli incidenti aeronautici*, Milano, 2007, 139 ss.

<sup>(10)</sup> La prima generazione di jet sono indicati come non-certificati sotto il profilo delle emissioni sonore (NNC) (ad esempio Boeing 707 e Douglas DC-8). Gli standard iniziali degli aeromobili progettati prima del 1977 sono stati inseriti nel Capitolo 2 dell'allegato 16. Il Boeing 727 e il Douglas DC-9 sono esempi di aerei di cui al Capitolo 2. Successivamente, i nuovi aerei sono stati tenuti a rispettare le norme più severe contenute nel Capitolo 3 dell'allegato 16. Il Boeing 737-300/400, Boeing 767 e Airbus A319 sono esempi di velivoli appartenenti al Capitolo 3. Nel giugno 2001, sulla base delle raccomandazioni della quinta riunione della Commissione per la Protezione Ambientale (*Committee on Aviation Environmental Protection* (CAEP/5)), il Consiglio ha adottato un nuovo Capitolo 4 contenente standard più severi di quelli previsti nel Capitolo 3. A partire dal 1° gennaio 2006 i valori limite del Capitolo 4 sono divenuti applicabili ai nuovi modelli di velivoli certificati e a quelli del Capitolo 3 per i quali si richiede una nuova certificazione nel Capitolo 4. Peraltro, la Commissione per la Protezione Ambientale ha ipotizzato di adottare nuove misure più rigorose che saranno esaminate nella nona riunione del 2013.

I principi elaborati in sede ICAO sono stati recepiti dal legislatore comunitario mediante l'introduzione di norme sempre più restrittive, dirette a ridurre la rumorosità degli aeromobili.

Tra queste, giova rammentare la direttiva 80/51/Cee del 20 dicembre 1979, sulla limitazione delle emissioni sonore degli aerei subsonici civili a reazione, che vieta l'iscrizione nei registri aeronautici di aerei del gruppo 1, non certificati sotto il profilo delle emissioni sonore <sup>(11)</sup> e la direttiva 83/206/Cee del 21 aprile 1983 che stabilisce alcune restrizioni all'atterraggio su aeroporti comunitari di aerei registrati all'estero <sup>(12)</sup>, entrambe recepite nel nostro ordinamento con decreto del Ministero dei trasporti «sulla certificazione acustica dei velivoli» del 3 dicembre 1983 <sup>(13)</sup>.

Nel dicembre 1989 la Comunità ha emanato, inoltre, la direttiva 89/629/Cee sulla limitazione delle emissioni degli aerei subsonici civili a reazione <sup>(14)</sup> in base alla quale gli aeromobili immatricolati dopo il 1° novembre 1990 da tale data possono operare solo se appartenenti al gruppo 3, come definito dall'Annesso 16. Successivamente, con la direttiva del Consiglio 92/14/Cee del 2 marzo 1992 sulla limitazione dell'utilizzazione degli aerei disciplinati dall'Annesso 16 della Convenzione sull'Aviazione civile internazionale <sup>(15)</sup>, si è stabilito il ritiro progressivo dei velivoli subsonici a reazione non conformi ai requisiti previsti dalle norme del Capitolo 3 dell'Allegato 16 <sup>(16)</sup>.

---

<sup>(11)</sup> In G.U.C.E. L 18 del 24 gennaio 1980.

<sup>(12)</sup> In G.U.C.E. L 117 del 4 maggio 1983.

<sup>(13)</sup> In G.U. n. 8 del 9 gennaio 1984.

<sup>(14)</sup> In G.U.C.E. L 363 del 13 dicembre 1989.

<sup>(15)</sup> In G.U.C.E. L 76 del 23 marzo 1992, modificata dalla direttiva 1999/28/Ce (G.U.C.E. L 118 del 6 maggio 1999), dal regolamento (Ce) 991/2001 (G.U.C.E. L 138 del 22 maggio 2001) e dalla direttiva 2006/93/Ce del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 dicembre 2006 sulla disciplina dell'utilizzazione degli aerei di cui all'allegato 16 della convenzione sull'aviazione civile internazionale, volume 1, parte II, Capitolo 3, seconda edizione (1988), (G.U.U.E. L 374 del 27 dicembre 2006), la quale ha stabilito il ritiro progressivo dei velivoli subsonici a reazione non conformi ai requisiti previsti dalle norme del Capitolo 3 dell'Allegato 16. La direttiva 2006/93 è stata recepita nel nostro ordinamento con d. lgs. 18 maggio 2009 n. 66, in G.U. 18 giugno 2009 n. 139. Sul tema, si rinvia a D. MAFFEO, *Aeroporti e territorio: l'irrisolto conflitto tra le esigenze del traffico e i diritti dei residenti. Un'analisi comparata con gli U.S.A.*, in *Dir. trasp.*, 2002, 7 ss.; F. SALERNO, *Attività aeroportuale e inquinamento acustico*, in *Studi in memoria di Elio Fanara*, a cura di U. La Torre, G. Moschella, F. Pellegrino, M. P. Rizzo e G. Vermiglio, I, Milano, 2006, 467 ss.; M. GRIGOLI, *Profili normativi della navigazione aerea*, Bari, 2008, 131 ss.

<sup>(16)</sup> Il nostro legislatore ha dato attuazione a tali principi mediante la l. 213/93

L'utilizzo di aeromobili più silenziosi è stato, inoltre, incoraggiato attraverso l'imposizione di tasse proporzionate alla rumorosità degli aeromobili, applicate in numerosi scali europei, tra cui anche quelli del nostro Paese, in base alla l. 26 giugno 1990 n. 165 e alla l. 27 dicembre 1997, n. 449 (art. 18). Peraltro, a decorrere dal 1° gennaio 2001, l'imposta erariale prevista dalla suddetta normativa è stata soppressa dall'art. 95 della legge 21 novembre 2000, n. 342 <sup>(17)</sup>, la quale, subentrando ad entrambe, ha istituito una nuova imposta regionale sulle emissioni sonore degli aeromobili civili. Tale imposta, il cui importo è stabilito all'art. 92, è dovuta, ad ogni regione o provincia autonoma, per ciascun decollo ed atterraggio di un aeromobile civile negli aeroporti civili, dall'esercente dell'aeromobile <sup>(18)</sup>.

---

che poneva l'obbligo per gli aeromobili, ad eccezione degli alianti, di avere a bordo fra gli altri documenti, il certificato acustico. Peraltro, la tenuta obbligatoria di tale documento è venuta meno, per effetto delle modifiche apportate all'art. 771 c. nav. in sede di riforma del codice della navigazione, attuata con d. lgs. 15 marzo 2006 n. 151. L'attuale disciplina, in conformità con la normativa comunitaria, prevede che ogni aeromobile sia in possesso della certificazione acustica, rilasciata a seguito di prove e test eseguiti in occasione del rilascio del certificato d'idoneità alla navigazione aerea. Le prove richieste e 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. 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 (in G.U.U.E. L 79 del 19 marzo 2008). Il regolamento d'attuazione per la certificazione acustica è il *Certification Specification* (CS) 36 emesso dall'*European Aviation Safety Agency* (EASA) e obbligatorio per tutti gli Stati comunitari. Il regolamento (Ce) n. 1702/2003 della Commissione, modificato, da ultimo, dal Regolamento (Ce) n. 1194/2009 della Commissione del 30 novembre 2009 (in G.U.U.E. L 243 del 27 settembre 2003), impone agli Stati membri dell'UE l'utilizzo come certificato acustico del modulo 45 EASA.

<sup>(17)</sup> In G.U. n. 276 del 25 novembre 2000 – suppl. ord.

<sup>(18)</sup> La determinazione dell'imposta è proporzionale al crescere dell'emissione sonora dell'aeromobile ed è, pertanto, ripartita in tre classi, a seconda del peso e della tipologia del velivolo. Si può parlare, nel caso specifico, di un tributo di scopo, poiché il gettito che ne consegue è destinato al finanziamento di sistemi di monitoraggio acustico e, più in generale, al disinquinamento acustico, oltreché, all'eventuale indennizzo del danno ambientale alle popolazioni residenti nelle zone A e B delle aree limitrofe all'aeroporto, come definite dal decreto del Ministro dell'Ambiente 31 ottobre 1997 «Metodologie di misura del rumore aeroportuale» (su cui si rinvia al Capitolo II, par. 2). La ripartizione del gettito dell'imposta viene effettuata al proprio interno da ciascuna regione e provincia autonoma sulla base dei programmi di risanamento e di disin-

La seconda via percorribile per ridurre le conseguenze del rumore aeroportuale si realizza allontanando la fonte del rumore dalle persone, mediante la scelta dei luoghi in cui costruire gli aeroporti, nonché l'adozione di procedure di abbattimento del rumore in fase di decollo, avvicinamento e atterraggio o l'utilizzazione di piste e percorsi preferenziali <sup>(19)</sup>.

Questo tipo di intervento coinvolge, in primo luogo, le autorità aeronautiche cui spetta il compito, nell'esercizio dei propri poteri di polizia della navigazione, di svolgere l'attività di sorveglianza sull'attività del concessionario del servizio di trasporto aereo. Inoltre, è fondamentale la collaborazione dei vettori aerei che si predispongano ad acquistare velivoli meno rumorosi e che si adeguino ad utilizzare rotte più distanti dai centri abitati <sup>(20)</sup>.

Un ulteriore intervento per contenere gli effetti dell'inquinamento aeroportuale si realizza allontanando le persone dalla fonte del rumore, mediante l'imposizione di piani regolatori aeroportuali che fissino dei limiti agli insediamenti abitativi in prossimità degli aeroporti. La realizzazione di tale obiettivo richiede l'intervento e la collaborazione dell'autorità centrale, chiamata ad elaborare il piano regolatore e di quella locale cui spetta il compito di rilasciare le licenze edilizie.

In proposito può rimarcarsi che, a differenza di quanto non sia avvenuto in altri Paesi, in Italia, per molti anni, è mancata una normativa che disciplinasse il rapporto tra aeroporto e ambiente o ponesse limitazioni del

---

quinamento acustico presentati dai comuni dell'intorno aeroportuale ed elaborati sui dati rilevati dai sistemi di monitoraggio acustico realizzati in conformità al decreto del Ministro dell'ambiente del 20 maggio 1999 (su cui si rinvia al Capitolo II, par. 2). Peraltro, sul punto giova rammentare la Proposta di direttiva del Parlamento e del Consiglio del 29 novembre 2002, COM (2002) 683 def., relativa all'istituzione di una disciplina comunitaria per la classificazione delle emissioni sonore degli aerei subsonici civili ai fini del calcolo delle tasse sul rumore. Lo scopo del provvedimento comunitario è di migliorare l'efficacia sotto il profilo ambientale delle tasse sul rumore riscosse negli aeroporti provvedendo affinché nel calcolo di tale tassa per fini ambientali siano utilizzati criteri comuni basati sulle prestazioni acustiche degli aeromobili.

<sup>(19)</sup> Le procedure ICAO di abbattimento del rumore sono contenute nell'allegato 16, *Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations* (PANS-OPS, Doc 8168), Volume I – *Flight Procedures*, Part V.

<sup>(20)</sup> A tale proposito è da rilevare che, a tutela della quiete pubblica dal rumore determinato dai voli notturni, la mancanza di una disciplina speciale ha condotto parte della giurisprudenza ad applicare l'art. 659 c.p., che punisce chiunque disturbi le occupazioni o il riposo delle persone (su cui si rinvia al Capitolo III, par. 2.1).

rumore all'origine attraverso l'imposizione di vincoli alla rumorosità degli aeromobili. In particolare, deve rilevarsi l'assenza di uno specifico intervento legislativo diretto ad operare un collegamento tra le norme concernenti i vincoli e le limitazioni alle proprietà adiacenti agli aeroporti e le norme vigenti in materia urbanistica. La stessa l. 4 febbraio 1963 n. 58 che, modificando gli artt. 714-717 c. nav. del 1942, aveva imposto una serie di vincoli alla proprietà privata, trovava la sua *ratio* nell'esigenza di tutela della sicurezza della navigazione e non di tutela dell'ambiente<sup>(21)</sup>.

La pianificazione e gestione del territorio rappresenta un mezzo efficace per garantire che le attività che si svolgono in prossimità degli aeroporti siano compatibili con l'attività aeronautica. L'obiettivo principale che s'intende perseguire è quello di ridurre al minimo la popolazione colpita dal rumore degli aeromobili con l'introduzione dell'uso della zonizzazione del suolo in prossimità degli aeroporti. Le autorità comunali sono responsabili del contenimento dell'attività urbanistica nei limiti derivanti dal mantenimento del numero massimo di persone affette dal rumore consentito dalla zonizzazione acustica.

---

(21) Sulla disciplina introdotta dalla legge del 1963, cfr. D. GAETA, *Il regime giuridico delle zone prossime agli aerodromi*, in *Dir. aereo*, 1971, 280 ss.; G. CAMARDA, *Il regime giuridico delle infrastrutture aeroportuali*, Palermo, 1972, 345 ss.; M. GRIGOLI, *La tutela dell'ambiente nautico nella realtà normativa di diritto interno*, in *Giust. civ.*, 1997, 5, 273. Sulle novità apportate alla materia ad opera dei decreti legislativi 9 maggio 2005 n. 96 e 15 marzo 2006 n. 151, di riforma della parte aeronautica del codice della navigazione, si veda G. CAMARDA, *I vincoli aeronautici alla proprietà privata*, in *Il diritto aeronautico fra ricodificazione e disciplina comunitaria*, a cura di B. Franchi e S. Vernizzi, Milano, 2007, 20; S. BEVILACQUA, *Vincoli alla proprietà privata in materia aeronautica*, in *Giureta*, VII/2009. Sul tema della riforma in senso più generale, si veda, G. MASTRANDREA e L. TULLIO, *La revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, in *Dir. mar.*, 2005, 1201 ss. e, degli stessi Autori, *Il compimento della revisione della parte aeronautica del codice della navigazione*, in *Dir. mar.*, 2006, 699 ss.; E. TURCO BULGHERINI, *La riforma del codice della navigazione – parte aerea*, *Le nuove leggi civ. comm.*, 2006, 1341; S. BOTTACCHI, *La riforma della parte aeronautica del codice della navigazione: le principali novità in materia di navigazione aerea*, in *Dir. comm. int.*, 2006, 219. R. TRANQUILLI-LEALI, *Rilievi critici e ricostruttivi sulla nuova disciplina in materia di proprietà e uso degli aeroporti*, *Il diritto aeronautico fra ricodificazione e disciplina comunitaria*, cit., 167 ss.; E. PETENZI, *Le gestioni aeroportuali nel processo di riforma del codice della navigazione: prime note di commento*, in *Dir. trasp.*, 2007, 403 ss.; B. FRANCHI, *Profili organizzatori dell'attività aeroportuale dopo la riforma del codice della navigazione*, in *Resp. civ. prev.*, 2008, 1949 ss.; R. TRANQUILLI-LEALI, *Profili di sicurezza ed inquadramento giuridico degli aeroporti dopo la soppressione della categoria degli aerodromi*, in *Sicurezza, navigazione e trasporto*, a cura di R. Tranquilli Leali ed E. G. Rosafio, Milano, 2008, 125 ss.