



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
Direzione Salvaguardia Ambientale

prot. DSA-2006-0028990 del 10/11/2006

*Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare
Via Cristoforo Colombo n. 44
00147 - Roma
UFFICIO LEGISLATIVO*

UL/2006/7267

Roma, 10 novembre 2006

Partenza n.

*Risposta a nota del 11/07/2006
Prot. n. dsa-2006-0018370*

A MANO

Alla Direzione Generale per la
Salvaguardia Ambientale
SEDE

e, p.c.

ENAC
Ente Nazionale Aviazione Civile
Viale del Castro Pretorio n. 118
00185 ROMA
(rif. 10/8/2006 n. 0053762/Dirgen/Dg)

Ministero dei Trasporti
Ufficio Legislativo
Piazza Croce Rossa n. 1
00100 ROMA
(rif. 5/10/2006 n. 388)

Ministero della Difesa
Ufficio Legislativo
00100 ROMA





*Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare
Via Cristoforo Colombo n. 44
00147 - Roma*
UFFICIO LEGISLATIVO

Oggetto: D.M. 31 ottobre 1997 recante "Metodologia di misura del rumore aeroportuale – impronta acustica aeroporto di Ciampino"

Il D.M. 31 ottobre 1997, in G.U. 15/11/1997 n. 267, dispone all'art. 1, rubricato "Campo di applicazione", che "ai fini del contenimento dell'inquinamento acustico negli aeroporti civili e negli aeroporti militari aperti al traffico civile, limitatamente al traffico civile, il presente decreto disciplina: a) i criteri di misura del rumore emesso dagli aeromobili; b) le procedure per l'adozione di misure di riduzione del rumore aeroportuale; c) i criteri per le individuazioni delle zone di rispetto".

Un'interpretazione letterale e logica del suddetto articolo lascia intendere con l'inciso "limitatamente al traffico civile", che ai fini della riduzione dell'impatto acustico le misure di contenimento debbano essere applicate esclusivamente al traffico civile.

Viceversa, tale limitazione non la si rinviene nella lettera a) relativamente ai *criteri di misura del rumore emesso dagli aeromobili*, criteri rinvenibili nell'allegato A del Decreto Ministeriale.

Quest'ultimo, rubricato "valutazione del rumore aeroportuale", che descrive dettagliatamente la metodologia da applicare per il calcolo dell'impatto acustico, riporta l'espressione che definisce "il livello del rumore aeroportuale".

Il terzo comma, in particolare, precisa che il valore giornaliero del livello di valutazione del rumore aeroportuale, Lva, si determina "considerando tutte le operazioni a terra e di sorvolo che si manifestano nell'arco della giornata compreso tra le ore 00,00 e le ore 24,00".



*Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare
Via Cristoforo Colombo n. 44
00147 - Roma
UFFICIO LEGISLATIVO*

L'aggettivo tutte chiarisce che nel computo debba essere conteggiata qualsiasi movimentazione aerea, nessuna esclusa, siano esse civili, militari o di Stato.

Tale interpretazione trova conferma nelle disposizioni normative relative alle misure del rumore attraverso monitoraggio di cui al D.M. 20 Maggio 1999 e D.M. 3 Dicembre 1999.

Tali norme, infatti, non riportano alcuna precisazione ai fini dell'esclusione, dal calcolo del rumore, del traffico dovuto ai velivoli militari, di Stato e di emergenza. Anzi, il decreto 3/12/99 all'art. 4 comma 4, indica che, per la delimitazione delle aree di rispetto A, B, e C, la modalità da applicarsi per il calcolo del Lva è quella degli allegati A e B del D.M. 31/10/97 di cui sopra e del D.M. 20/05/99.

Quest'ultimo, all'art. 6, precisa che il livello sonoro, **associato al singolo movimento di aeromobili**, è quello definito nell'allegato A del D.M. 31/10/1997 e che il sistema di monitoraggio deve essere in grado di calcolare il rumore ambientale con la sola assenza di quello prodotto dall'attività aeronautica.

Conclusivamente, le misure di riduzione dell'impatto acustico dovuto al traffico aereo sono applicabili ai soli velivoli civili, ma nel computo dell'impatto, occorre considerare tutte le operazioni di sorvolo nessuna esclusa.

**Il Capo Ufficio Legislativo
Cons. Sergio De Felice**