

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

**N. 1815**

## **DISEGNO DI LEGGE**

**d’iniziativa dei senatori PERUZZOTTI, MORO, VANZO, STIFFONI  
e MONTI**

**COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 6 NOVEMBRE 2002**

---

Norme relative alla disciplina dei voli notturni

---

ONOREVOLI SENATORI. - Qualche anno fa, il Parlamento ha approvato la legge quadro sull'inquinamento acustico (legge 26 ottobre 1995, n. 447), con la quale si integrarono e coordinarono le disposizioni allora vigenti nella legislazione italiana. L'approvazione di una legge quadro sull'inquinamento acustico è stata molto importante perchè fino a quel momento si erano sottovalutate le implicazioni, soprattutto di carattere sanitario, prodotte dalle fonti di rumore. Tra i punti fondamentali disciplinati dalla legge vi è il rumore derivante dal traffico aereo, ovvero una forma di inquinamento che assume particolare rilevanza in determinate aree del territorio nazionale.

In applicazione dell'articolo 11, comma 1, della legge n. 447 del 1995, che prevede l'emanazione di appositi regolamenti ministeriali di esecuzione distinti per sorgente sonora, tra cui quella avente origine dal traffico aereo, è stato emanato il regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 11 dicembre 1997, n. 496. L'articolo 5 del citato regolamento introduce il divieto di volo notturno dalle ore 23 alle ore 6, escluse le circoscrizioni degli aeroporti intercontinentali di Roma-Fiumicino e di Milano-Malpensa ed i voli effettuati per il servizio postale. La suddetta formulazione ha suscitato perplessità tanto che anche l'Autorità garante della concorrenza e del mercato ha ritenuto che il medesimo articolo contenesse disposizioni in grado di produrre distorsioni concorrenziali sul mercato del traffico merci per via aerea. Infatti, la deroga al divieto di volo notturno, prevista dall'articolo 5 del citato regolamento, ed applicata agli aeroporti di Roma-Fiumicino e di Milano-Malpensa, secondo l'Autorità garante, non è apparsa proporzionata agli obiettivi di contenimento del-

l'inquinamento acustico ed è invece risultata idonea a produrre un'ingiustificata discriminazione tra aeroporti.

Ancora, il tribunale amministrativo regionale del Veneto, con la sentenza n. 535 del 4 marzo 1999, ha annullato il citato articolo 5, in quanto il divieto di volo notturno non è previsto da alcuna disposizione della legge quadro n. 447 del 1995. Il divieto stesso, non essendo ripreso dalla fonte legislativa presupposta (la legge n. 447 del 1995), costituisce quindi una misura normativamente concepita ed introdotta autonomamente ed originariamente dal regolamento, cioè da una fonte di produzione normativa secondaria quale è appunto il citato regolamento. A seguito della citata sentenza è stato emanato il regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1999, n. 476, con il quale si è stabilito un generico divieto dei voli notturni.

Tuttavia, oltre agli aspetti di carattere economico e legislativo, abbiamo l'obbligo di volgere la massima attenzione soprattutto alle implicazioni di natura sanitaria che derivano dal rumore aereo.

Tutti siamo a conoscenza delle molteplici e giustificate dimostrazioni di protesta portate avanti dagli abitanti delle zone circostanti l'aeroporto di Malpensa. Ciò impone un immediato intervento legislativo affinché venga loro restituito un adeguato grado di vivibilità attraverso la tutela della salute umana, la salvaguardia, la protezione e il miglioramento della qualità dell'ambiente. Per tali ragioni il presente disegno di legge introduce il divieto dei voli notturni, dalle ore 23 alle ore 7, indistintamente per tutti gli aeroporti sulla base di quanto applicato già dai Governi di Francia, Svizzera, Germania, Giappone, Olanda ed Australia.

**DISEGNO DI LEGGE**  
—

## Art. 1.

*(Limitazioni al traffico aereo notturno)*

1. Sono vietati i movimenti aerei su tutti gli aeroporti civili dalle ore 23 alle ore 7 locali, ad esclusione dei voli effettuati per il servizio postale con aeromobili che soddisfino i requisiti acustici previsti dal capitolo 3, parte seconda, volume primo, dell'allegato 16 annesso alla Convenzione internazionale per l'aviazione civile, stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, approvata con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, ratificato ai sensi della legge 17 aprile 1956, n. 561. In tali casi è previsto il mantenimento delle procedure *standard* antirumore.

2. In deroga a quanto stabilito al comma 1, l'Ente nazionale per l'aviazione civile, d'intesa con le regioni e con le province interessate, sentiti il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e i sindaci dei comuni sui quali insiste il sedime aeroportuale, può autorizzare, in via straordinaria, ulteriori voli notturni a condizione che:

a) siano effettuati con aeromobili che soddisfano i requisiti acustici previsti dal capitolo 3, parte seconda, volume primo, della citata Convenzione di Chicago del 7 dicembre 1944;

b) il valore  $L_{\text{van}}$  di cui all'allegato A, punto 5, al decreto del Ministro dell'ambiente del 31 ottobre 1997, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 267 del 15 novembre 1997, non superi il valore di 60 dB(A) in corrispondenza degli edifici posti nella zona A di cui all'articolo 6, comma 1, del medesimo decreto, conseguito con il rispetto delle procedure *standard* antirumore.

3. Nella fascia oraria di cui al comma 1, deve essere comunque assicurata l'agibilità dell'aeroporto al fine di consentire i voli di Stato, sanitari e di emergenza».

4. L'articolo 5 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 11 dicembre 1997, n. 496, e successive modificazioni, è abrogato.

Art. 2.

*(Entrata in vigore)*

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.