

**Da:** colognolaperilsuofuturo <cognolaperilsuofuturo@pec.it>  
**Inviato:** giovedì 11 luglio 2019 00:44  
**A:** ministro ambiente  
**Oggetto:** Alla cortese e personale attenzione del Ministro dell'Ambiente, Gen. Sergio Costa  
**Allegati:** apt\_26.pdf

Alla cortese e personale attenzione del Ministro dell'Ambiente, Gen. Sergio Costa

Illustre Sig. Ministro,

la nostra associazione *Colognola per il suo futuro* si pone come obiettivo prioritario quello di tutelare i diritti dei residenti di Colognola, un quartiere di Bergamo quotidianamente attraversato dal sorvolo degli aerei e reso quasi invivibile dall'impatto acustico cui è sottoposto. Basti dire che l'unica rotta di decollo verso ovest, anziché in linea con l'asse della pista, vira proprio **sul nostro quartiere** e lo attraversa interamente: si tratta dell'**80% dei decolli di quello che è ormai divenuto il terzo scalo italiano!** In vaste aree della Bergamasca la situazione è estremamente critica a causa dello smisurato sviluppo dell'aeroporto "Caravaggio", che da anni e anni ha continuato e continua a crescere, prima disattendendo le prescrizioni della VIA 2003 e poi (dal 2015, anno di scadenza della VIA 2003) in assenza di qualsiasi autorizzazione, dato che la procedura di VIA per il nuovo PSA 2030 non è stata ancora ultimata.

Chiediamo aiuto a Lei, perché conosciamo la Sua correttezza e le Sue decise azioni contro i gravi danni ambientali causati non solo dalla criminalità, ma anche da interessi economici e produttivi che non si curano delle ricadute sull'ambiente e sui cittadini, ma sembra abbiano come unica regola il perseguimento del guadagno.

Come Lei sa, in questo momento sono in corso per il "Caravaggio" le procedure di VIA per il PSA 2030 e di VAS per la definizione della zonizzazione acustica aeroportuale: la documentazione è visionabile sui relativi siti del Suo Ministero, in cui sono pubblicate anche le nostre "osservazioni" sia per la VIA che per la VAS.

Ci appare inammissibile che, nonostante il nuovo PSA non sia stato ancora approvato, l'attuale traffico aereo abbia già raggiunto i livelli indicati nel citato PSA e per i quali si chiede l'autorizzazione (!!!). Tuttavia, in questa lettera noi desideriamo farLe presente la situazione paradossale relativa alla Vas per la zonizzazione acustica aeroportuale, che deve necessariamente precedere la VIA per il PSA, in quanto è necessario preventivamente definire gli intorni aeroportuali in base ai quali valutare il traffico aereo compatibile con la tutela del territorio.

Innanzitutto ci preme sottolineare che **questa è la prima volta in Italia che si applica la VAS per la zonizzazione acustica aeroportuale e ciò è dovuto ai due ricorsi al TAR ed al Consiglio di Stato sottoscritti e finanziati proprio dai residenti di Colognola.** Noi cittadini abbiamo impiegato energie e denaro per tutelare i nostri diritti alla salute, alla sicurezza, alla vivibilità del nostro quartiere, che è "residenziale" solo sulla carta! Da anni chiediamo la diversificazione delle rotte, in modo che l'impatto acustico non ricada massicciamente solo su di noi, ma venga distribuito più equamente: aumenterebbe un po' il rumore anche in altre zone, ma si ridurrebbe l'area in cui si superano i 60 decibel, indicati dalla legge come soglia critica. Tale zona, oggi, è quasi interamente costituita da Colognola, con le sua migliaia di abitanti ed i suoi numerosi siti sensibili, tra cui 5 istituti scolastici con circa duemila allievi. Quello attuale, quindi, non è certamente lo "*scenario di minimo*

*impatto*” di cui parla la normativa, che consiste nella minimizzazione del numero di persone esposte oltre i 60 decibel.

Nei due anni precedenti è stata attuata una sperimentazione per diversificare le rotte, ma essa non ha dato gli esiti sperati, nonostante le validazioni di ENAC ed ENAV avessero previsto una riduzione degli esposti al rumore superiore ai 60 decibel per più di 2.000 persone. Il fallimento della sperimentazione, attribuito da ARPA allo scostamento tra rotte simulate e rotte realmente volate, pare più verosimilmente dovuto alle pressioni politiche che, per restringere il malcontento, hanno preferito coinvolgere migliaia di persone comunque concentrate in un solo quartiere, piuttosto che rischiare la sollevazione di ampie zone della città!

Resta il fatto che ora Colognola si trova nella situazione precedente alla sperimentazione e subisce un impatto acustico intollerabile, anche peggiore rispetto al passato, dal momento che il traffico aereo continua illegittimamente ad aumentare.

**Il paradosso di cui desideriamo parlarLe consiste nel fatto che in concreto sono stati disattesi e vanificati tutti gli sforzi fatti da noi Colognesi perché fosse applicata la normativa e fossero osservati gli adempimenti di legge, soprattutto in merito alla tutela del “preuso del territorio” e dei diritti fondamentali dei cittadini. Infatti, da una parte si è finalmente applicata la legge attuando la VAS, dall’altra parte però non viene osservato l’iter procedurale imposto anch’esso dalla legge, per la definizione della zonizzazione acustica aeroportuale.**

La normativa prescrive infatti che, prima di procedere alla definizione della zonizzazione acustica aeroportuale, occorre individuare lo “scenario di minimo impatto”. A quanto ci risulta, invece, la Commissione aeroportuale sta attuando la fase 3 della VAS (cioè Proposta di Piano e Rapporto Ambientale); tuttavia non ci risulta sia in corso alcuna operazione concreta per individuare lo *scenario di minimo impatto*, che presuppone la minimizzazione del numero delle persone esposte oltre i 60 decibel.

Eppure, i riferimenti di legge sono chiari e vengono citati anche nelle circolari di ENAC: essi consistono nella legge quadro 447 del 26.10.95, in vari Decreti ministeriali (citati a pag. 2 e 3 della circolare ENAC APT-26), nei criteri procedurali indicati nell’art.3 del D.M. 03/12/99, espressamente menzionato a pag.6 della già citata circolare ENAC APT-26 del 3/7/2007. Nella stessa circolare, oltre ai doveri procedurali per l’individuazione degli intorni aeroportuali, sono indicati anche gli obblighi di ENAC in merito alle sanzioni da comminare per eventuali violazioni delle procedure antirumore da parte dei vettori.

Sappiamo che in questa fase della procedura di VAS non ci è consentito fare “osservazioni”, ma abbiamo deciso ugualmente di rivolgerci a Lei per esporLe quelle che a nostro avviso sono incongruenze piuttosto rilevanti. Speriamo vivamente che Lei, in qualità di Ministro dell’Ambiente, dedichi un po’ di attenzione alla nostra lettera, scritta da parte di cittadini che si sentono quasi beffati: dopo aver fatto sforzi grandissimi per far applicare la legge, ci rendiamo conto che ancora una volta si eludono le prescrizioni della normativa e si continua ad agire disinteressandosi delle legittime richieste dei cittadini.

Fino ad ora noi abbiamo dovuto agire da soli per difendere quei diritti che dovrebbero essere tutelati dalle Istituzioni, ora chiediamo aiuto a Lei, nella speranza che le nostre parole non restino ancora una volta inascoltate.

La ringraziamo per l’attenzione e Le porgiamo distinti saluti,

Bergamo, 10 luglio 2019

In allegato la Circolare ENAC APT-26 del 3/7/2007, in cui si cita la normativa e l'iter procedurale da seguire in base ai dettami della normativa stessa, relativamente all'individuazione dello *scenario di minimo impatto*, presupposto indispensabile per definire la zonizzazione acustica aeroportuale



## CIRCOLARE

**SERIE AEROPORTI**

**Data:** 3/7/2007

**APT-26**

**Oggetto: Contenimento dell'inquinamento acustico nell'intorno aeroportuale**

1. **PREMESSA**

Il rumore provocato dagli aeromobili, percepito nell'intorno degli aeroporti, dipende da svariati fattori, tra cui i principali sono l'architettura dello spazio aereo (la rete di rotte di ingresso ed uscita che servono uno specifico aeroporto), la distribuzione del traffico sulle varie rotte, i tipi di aeromobile che operano, le procedure operative adottate per percorrere la rotta assegnata e così via.

Poiché il fastidio causato dal rumore è legato alla percezione soggettiva, è necessario definire il clima acustico nell'intorno aeroportuale mediante criteri oggettivi e misurabili ed inoltre stabilire le condizioni per contenere l'inquinamento acustico entro limiti accettabili per la tutela dell'ambiente. La legge quadro sull'inquinamento acustico n° 447 del 26.10.95 definisce gli ambiti di intervento e le responsabilità connesse alla mitigazione dell'impatto ambientale; in particolare per l'aviazione civile la sua attuazione è disciplinata da una serie di decreti relativi a:

- ✓ I criteri per la definizione di procedure di abbattimento del rumore
- ✓ L'individuazione delle zone di rispetto per le aree e le attività aeroportuali, nonché i criteri per regolare l'attività urbanistica nelle suddette zone

*L'appartenenza di una Circolare ad una serie specifica è rappresentativa della materia in essa prevalentemente trattata. L'applicabilità o meno della Circolare ai diversi soggetti (operatori, gestori aeroportuali, etc.) deve essere tuttavia desunta dai contenuti di essa.*

- ✓ I criteri per la classificazione degli aeroporti in relazione al livello di inquinamento acustico
- ✓ L'adozione di sistemi di monitoraggio per il controllo dei livelli di inquinamento acustico in prossimità degli aeroporti ed i criteri per la loro progettazione e gestione
- ✓ I criteri per la predisposizione da parte delle società di gestione dei piani di contenimento ed abbattimento del rumore

## 2. SCOPO

La presente circolare fornisce chiarimenti ed interpretazioni delle vigenti disposizioni di legge allo scopo di uniformare le attività delle Commissioni Aeroportuali. Allo scopo, nel richiamare il quadro normativo nazionale in materia di inquinamento acustico, fornisce, anche sulla base della pertinente norma applicativa ICAO, le modalità di applicazione delle disposizioni nazionali vigenti, chiarendo alcuni aspetti e delineando la sequenza delle azioni che devono essere messe in atto per soddisfare i requisiti di legge.

## 3. CAMPO DI APPLICAZIONE

La presente circolare si applica a tutti gli aeroporti civili e agli aeroporti militari aperti al traffico civile, in accordo a quanto previsto dalle regolamentazioni nazionali di riferimento.

## 4. QUADRO NORMATIVO

Legge quadro sull'inquinamento acustico n. 447 del 26 Ottobre 1995

Decreto del Ministero dell'Ambiente 31 Ottobre 1997

Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 14 Novembre 1997

Decreto del Presidente della Repubblica n. 496 del 11 Dicembre 1997

Decreto del Ministero dell'Ambiente 20 Maggio 1999

Decreto del Presidente della Repubblica n. 476 del 9 Novembre 1999

Decreto del Ministero dell'Ambiente 3 Dicembre 1999

Decreto del Ministero dell'Ambiente 29 Novembre 2000

ICAO Annesso 16 Parte I

ICAO DOC 9829-AN/451

ICAO DOC 9184- AN/902

ICAO Circular 205 – AN/1/25

ECAC Doc. 29 Vol. I, Vol. II

D.Lgs. 9 maggio 2005, n. 96 e successiva modificazione recante la revisione della parte aeronautica del codice della navigazione.

## 5. CRITERI PER IL CONTENIMENTO DEL RUMORE

Il fine principale delle vigenti disposizioni è quello di contenere l'inquinamento acustico nell'intorno aeroportuale entro limiti stabiliti. Per raggiungere tale risultato sono costruite delle curve isolivello - note come curve isofoniche - che vanno a delimitare l'intorno aeroportuale, suddividendolo in zone di rispetto specifiche, cui corrisponde un valore del livello di rumore predefinito compatibile con il tipo di attività consentito in tali zone.

Definire le zone di rispetto significa, di fatto, delineare il clima acustico da mantenere nel tempo nell'intorno aeroportuale, tenuto conto sia dei piani di sviluppo aeroportuale previsti dalla società di gestione dell'aeroporto, che dei vigenti piani regolatori dei comuni circostanti l'aeroporto.

I piani regolatori dei comuni circostanti devono essere successivamente adeguati, tenendo conto della zonizzazione (zone A, B, C) individuata.

Il clima acustico è determinato dallo scenario di traffico che caratterizza l'aeroporto ed è funzione degli obiettivi acustici che si intendono raggiungere nella zona A e la zona B; la zona C è infatti destinata alle attività correlate con l'utilizzo delle infrastrutture aeroportuali

Gli obiettivi acustici possono essere uno o più dei seguenti elementi: a) minimizzazione della popolazione interessata dal fenomeno; b) minimizzazione dell'estensione delle aree interessate dal fenomeno c) minimizzazione del rumore in aree caratterizzate dalla presenza di ricettori sensibili quali ospedali, scuole, centri di assistenza .

Qualora venga scelta la popolazione come parametro per minimizzare gli effetti del rumore, può essere preso in esame il numero di persone per comune oppure il numero di persone per densità abitativa oppure la popolazione complessiva dell'intorno aeroportuale.

In pratica la sequenza procedurale per il contenimento del rumore, identificabile nel pacchetto di disposizioni vigenti, prevede:

- la definizione dello stato attuale (scenario di riferimento) e delle aree di criticità;
- l'individuazione dell'intorno aeroportuale;
- l'analisi delle misure disponibili per mitigare il rumore;
- la selezione delle misure idonee;
- la definizione dello scenario ottimale di minimo impatto;

- la definizione della zonizzazione acustica aeroportuale definitiva;
- il monitoraggio del clima acustico risultante;
- gli interventi sanzionatori sugli operatori aerei che violano le disposizioni adottate;
- la predisposizione dei piani di contenimento e di abbattimento del rumore con interventi sul territorio.

## 6. CARATTERIZZAZIONE ACUSTICA DELL'INTORNO AEROPORTUALE

Il Decreto del Ministero dell'Ambiente 31 Ottobre 1997 disciplina:

- a. I criteri e le modalità di misura del rumore emesso dagli aeromobili;
- b. L'individuazione delle zone di rispetto nell'intorno aeroportuale e le attività consentite.

### 6.1 Criteri e modalità

L'indicatore del livello del rumore aeroportuale è il valore  $L_{va}$  (livello di valutazione del rumore aeroportuale) calcolato secondo la formula riportata nell'Allegato A al decreto stesso.

Il valore  $L_{va}$  è rappresentativo del livello del rumore aeroportuale valutato in un determinato periodo di osservazione, tenendo conto dei singoli valori giornalieri. Questi ultimi si determinano considerando tutte le operazioni a terra ed in volo che avvengono nell'arco di una giornata dalle ore 00:00 alle ore 24:00.

Il valore giornaliero  $L_{VAj}$  comprende il valore del livello di rumore nel periodo diurno  $L_{VAd}$  (6.00-23.00) e nel periodo notturno  $L_{VAn}$  (23.00-6.00), quest'ultimo comprensivo dei due sottoperiodi dalle 00.00 alle 6.00 e dalle 23.00 alle 24.00 presenti nelle ventiquattro ore.

Il valore dei livelli di rumore nel periodo notturno e nel periodo diurno è determinato dai livelli sonori (SEL) associati ai singoli movimenti degli aeromobili che operano nei rispettivi periodi. Il valore del SEL è determinato non solo dalla pressione sonora creata dall'evento, ma anche dalla sua durata nel tempo.

Il periodo di osservazione del fenomeno è di ventuno giorni, pari a tre settimane, ognuna scelta nei periodi

1 ottobre-31 gennaio;

1 febbraio-31 maggio

1 giugno-30 settembre

La settimana di osservazione deve coincidere con quella a maggior numero di movimenti. Tale intervallo di 7 giorni consecutivi può iniziare in un qualsiasi giorno della settimana

Per determinare l'impatto al suolo mediante l'uso di modelli, l'insieme dei dati più appropriato è costituito dalle informazioni sui sorvoli forniti dalle tracce radar. Pertanto, è preferibile, nello

scegliere la settimana di osservazione, considerare, in via prioritaria, la settimana in cui vi è la completezza dei dati radar, anche se il valore ottenuto dalla somma dei movimenti non è il massimo assoluto.

In questo caso, tuttavia, nell'effettuare la scelta, deve essere verificato che, in ordine di priorità, rispetto alla settimana a maggior traffico:

- sia minima la differenza nel numero di operazioni notturne
- sia minima la differenza di movimenti rispetto a quella a maggior numero assoluto
- sia minima la differenza delle operazioni aeree più rumorose

## 6.2 Zone di rispetto e attività consentite

Le zone di rispetto sono caratterizzate da un valore specifico dell'indice Lva:

Zona A ( $60 \leq LVA \leq 65\text{dB(A)}$ ),

Zona B ( $65 \text{ dB(A)} < LVA \leq 75 \text{ dB(A)}$ ),

Zona C ( $LVA > 75 \text{ dB(A)}$ )

Al di fuori delle zone summenzionate l'indice LVA, calcolato sulle tre settimane sopra citate, non può superare il valore di 60 dB(A).

L'intorno aeroportuale è, per definizione, l'estensione del territorio circostante l'aeroporto, pari all'area in corrispondenza della quale l'indicatore LVA assume valori superiori a 60 dB(A)

Le attività consentite in corrispondenza di ciascuna zona sono le seguenti:

zona A: nessuna limitazione

zona B: attività agricole ed allevamenti di bestiame, attività industriali e assimilate, attività commerciali, attività di ufficio, terziarie ed assimilate, previa adozione di adeguate misure di isolamento acustico

zona C: esclusivamente attività funzionalmente connesse con l'uso ed i servizi delle infrastrutture aeroportuali.

## 7. ZONIZZAZIONE ACUSTICA

Per ogni aeroporto aperto al traffico civile, è prevista la costituzione di una Commissione Aeroportuale presieduta dal Direttore Aeroportuale e composta da un solo rappresentante per ognuno dei seguenti soggetti:

- regione;
- provincia;
- comuni interessati (un rappresentante per ognuno dei comuni compresi nell'intorno aeroportuale);



- ARPA (Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente);
- fornitore dei servizi della navigazione aerea
- vettori aerei (un rappresentante designato dall'Associazione AOC);
- società di gestione aeroportuale;
- Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio (D.M. 20 maggio 1999 art. 8 comma 5).

La designazione del rappresentante da parte dei soggetti interessati dovrebbe prevedere il nominativo di un sostituto.

In considerazione del contenuto specialistico dei lavori della commissione, i rappresentanti designati devono avere una corrispondente adeguata esperienza professionale tecnica od operativa.

La Commissione Aeroportuale viene formalmente costituita con apposito provvedimento del Direttore Aeroportuale competente. Ogni modifica della composizione o dei rappresentanti dei soggetti che compongono la Commissione è formalizzata con apposito analogo provvedimento.

Il compito della Commissione Aeroportuale è quello di definire i confini delle zone di rispetto nell'intorno aeroportuale, ossia determinare le tre zone acustiche A, B, e C. Allo scopo deve preventivamente individuare lo scenario di traffico ottimale ai fini del contenimento del rumore e le conseguenti procedure antirumore.

### **7.1 Definizione dello scenario di traffico**

I criteri procedurali in base ai quali la Commissione deve operare sono indicati nell'art. 3 del D.M. 03/12/99.

Per identificare i confini delle zone di rispetto occorre determinare le curve di isolivello (curve ideali congiungenti punti del territorio corrispondenti ad uguali valori dell'indice LVA) ossia la mappa acustica.

Tali curve rappresentano l'impronta sul territorio del rumore generato da un determinato scenario di traffico (piste e rotte preferenziali, distribuzione dei movimenti sulle varie rotte, tipi di aeromobili, procedure operative adottate, etc.). Variazioni di tale scenario comportano una diversa impronta sul territorio, quindi una conseguente modifica della mappa acustica.

Per la definizione della zonizzazione acustica è necessaria quindi la scelta dello scenario di traffico ottimale - ossia quello che induce il minor impatto sul territorio in relazione agli obiettivi acustici fissati - ai fini del contenimento dell'inquinamento acustico e di conseguenza la definizione delle relative procedure antirumore.

Si evidenzia che la scelta dei progetti di scenario da prendere in considerazione deve essere preceduta da una analisi attenta del territorio e del sistema aeroportuale. La Commissione

Aeroportuale deve effettuare la scelta delle rotte preferenziali e delle procedure, basandosi anche su valutazioni di fattibilità operativa nel rispetto della sicurezza.

I criteri per la scelta degli scenari di traffico devono essere in accordo a quanto previsto dal D.M. 3.12.1999.

La Commissione deve pertanto elaborare proposte per le rotte preferenziali, le procedure operative antirumore, l'appropriata distribuzione del traffico secondo le varie rotte. In pratica tra i vari possibili scenari deve essere individuato quello che garantisce il raggiungimento degli obiettivi acustici di cui al paragrafo 5 della presente Circolare.

L'individuazione dello scenario di traffico ottimale deve partire da quello di riferimento ossia quello rappresentativo della situazione rilevata nell'anno civile precedente a quello di inizio dei lavori della Commissione.

Si evidenzia che la data di inizio dei lavori non necessariamente corrisponde alla data di istituzione della Commissione.

Per la caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale e per la definizione delle procedure antirumore possano essere utilizzati modelli previsionali dell'impatto acustico. Tra i vari modelli disponibili, il più noto è quello INM della Federal Aviation Administration.

Una tecnica internazionalmente usata per la individuazione dello scenario ottimale è quella dell'analisi di significatività che comporta la valutazione dell'incidenza dei singoli parametri di input progettuale (singoli elementi che compongono lo scenario) sul risultato finale, costituito dalle curve di isolivello LVA e dai dati di popolazione e territorio compresi in tali curve.

L'analisi di significatività dimostra l'efficacia acustica delle scelte effettuate. Le relative valutazioni possono essere fatte su base metodologica, utilizzando una delle varie metodologie di analisi disponibili.

Di semplice applicazione è la metodologia quantitativa

Per ognuno degli scenari di traffico considerati, caratterizzati dal variare dei singoli parametri, vanno elaborate le relative curve di isolivello acustico, utilizzando il modello previsionale scelto.

Si procede quindi alla determinazione della popolazione esposta ai diversi livelli di inquinamento acustico ed al calcolo delle aree di territorio interessate

Tale analisi consente di quantificare, in maniera oggettiva, come in corrispondenza di ognuna delle soluzioni di traffico esaminate varino le condizioni di inquinamento acustico nell'intorno aeroportuale.

Per ogni scenario di traffico ipotizzato devono essere, inoltre, rese evidenti per le zone A e B, a seconda dell'obiettivo scelto, le variazioni dei parametri presi in considerazione (es.: numero di persone esposte al rumore, le superfici delle aree interessate all'esposizione, ecc.)

Sui dati così ottenuti è possibile procedere alle valutazioni di merito. Tali valutazioni devono tener conto anche della presenza di fattori sensibili: ospedali, case di cura, strutture sanitarie, scuole.

## 7.2 Definizione delle Curve Isofoniche

Come detto nel paragrafo precedente, occorre costruire innanzitutto, sulla scorta dei dati condivisi e disponibili, le curve isofoniche per lo scenario di riferimento rappresentativo delle condizioni di traffico attuali, in accordo a quanto previsto dal D.M. 3/12/99. Esse devono tener conto delle relative modifiche territoriali e aeroportuali già pianificate in un immediato futuro ovvero delle tendenze desumibili su base statistica e devono essere approvate dalla Commissione Aeroportuale. Non è richiesta l'unanimità dei componenti.

La determinazione di tali curve isofoniche costituisce una fase preliminare, necessaria:

- per l'identificazione dell'intorno aeroportuale e quindi dei comuni interessati;
- per la determinazione di una "zonizzazione preliminare" di riferimento da cui partire per le valutazioni successive

Le curve isofoniche derivanti dagli scenari alternativi, dovranno essere quindi confrontate, in accordo alle metodologie indicate in precedenza, con quelle che hanno portato alla "zonizzazione preliminare" per individuare quelle relative allo scenario ottimale.

Le informazioni di input per la determinazione delle curve sono:

- caratterizzazione dell'aeroporto;
- periodo di riferimento;
- rotte e dispersione laterale;
- dati meteo;
- dati di traffico;
- profili di volo lungo la traiettoria e lunghezza della tratta;

Si riporta, come esempio, la tabella, riferita all'INM versione 6.1, che in corrispondenza di ogni stage fornisce la relativa lunghezza del percorso

*Categorie di lunghezza del percorso per l'INM 6.1.*

Stage	Lunghezza della tratta	
	Miglia nautiche	Km
1	fino a 500	fino a 926
2	da 500 a 1000	da 926 a 1852
3	da 1000 a 1500	da 1852 a 2778
4	da 1500 a 2500	da 2778 a 4630
5	da 2500 a 3500	da 4630 a 6482
6	da 3500 a 4500	da 6482 a 8334
7	oltre 4500	oltre 8334

Una volta determinato e formalizzato lo scenario di traffico ottimale e le relative procedure antirumore, si procede alla validazione della mappa acustica approvata dalla Commissione Aeroportuale. La validazione avviene attraverso campagne di prove/misurazioni fonometriche, per le postazioni ritenute significative, di durata breve (es.: almeno settimanali) o altra metodologia utilizzando i sistemi di monitoraggio di cui al paragrafo 9.

Le misure sono eseguite da tecnici competenti in acustica ai sensi della legge 26 ottobre 1995, n. 447, art. 2, comma 6 e del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 31 marzo 1998.

A seguito delle misurazioni possono rendersi necessarie azioni correttive volte a:

- a) modificare le curve isolivello per renderle congruenti con i dati misurati tramite rilevazioni fonometriche; le curve isolivello calcolate su base previsionale possono ritenersi sufficientemente approssimate se il modello utilizzato fornisce, per il singolo evento acustico dell'aeromobile più frequente, in un determinato punto, un valore differente +/- 1dB(A) rispetto al valore rilevato in quel punto attraverso misurazione diretta;
- b) modificare lo scenario di traffico e/o le relative procedure antirumore (e quindi le curve isolivello), per renderli congruenti con gli obiettivi acustici fissati dalla commissione aeroportuale.

Il Direttore Aeroportuale deve quindi completare il quadro degli interventi per il contenimento del rumore, adottando anche adeguate misure operative a terra (es. disciplina sull'uso del thrust reverser, limitazioni riguardanti l'utilizzo dell'Auxiliary Power Unit) e particolari accorgimenti durante le prove motori; in particolare:

- la definizione di aree e possibilmente orari idonei alle prove motori;
- l'indicazione dei tempi di prova motore che devono essere contenuti il più possibile, tenendo comunque conto che le prove devono essere svolte in accordo con quanto previsto dai manuali tecnici;
- l'orientamento del velivolo deve essere tale da ridurre al massimo possibile il rumore verso le zone esterne al sedime aeroportuale;
- l'utilizzazione, ove possibile, di adeguati schermi acustici fonoisolanti, ed eventualmente fonoassorbenti, per la riduzione del rumore immesso in corrispondenza di luoghi abitati.

Le procedure antirumore così definite devono essere trasmesse ad ENAC, Direzione delle Politiche di sicurezza ed Ambientali, che provvede a coordinare gli elementi di valutazione delle strutture competenti con particolare riferimento agli aspetti tecnico-operativi sia al fine di verificare la compatibilità con i sistemi di bordo per la gestione del volo che per il rispetto dei criteri di sicurezza.

La Direzione delle Politiche di Sicurezza ed Ambientali, acquisiti i pareri delle strutture competenti, approva le procedure definitive.

Il Direttore Aeroportuale, con proprio provvedimento, assicura la pubblicazione su A.I.P. Italia per la successiva applicazione delle procedure antirumore e, in caso di accertata violazione delle stesse, commina all'esercente dell'aeromobile una sanzione amministrativa, provvedendo a curare la riscossione della relativa somma.

La procedura per l'irrogazione delle sanzioni è riportata in Allegato alla presente Circolare.

### **7.3 Zone di Rispetto**

Le curve isofoniche definite mediante il processo sopra riportato costituiscono la base per la determinazione della zonizzazione acustica - ossia dei confini delle zone di rispetto –

La zonizzazione acustica deve tener conto sia dei piani di sviluppo aeroportuale previsti dalla società di gestione dell'aeroporto che dei piani regolatori dei comuni circostanti.

Le zone di rispetto devono essere approvate dalle Commissioni Aeroportuali all'unanimità.

Qualora la Commissione non sia in grado di definire all'unanimità le zone di rispetto, il Direttore Aeroportuale, in qualità di presidente della Commissione, riporterà tale situazione alla Direzione Generale dell'ENAC affinché la comunichi al Ministero dei Trasporti ovvero alle regioni o alle province autonome territorialmente competenti, per la convocazione dell'apposita conferenza dei servizi.

## 8. CLASSIFICAZIONE DEGLI AEROPORTI

Una volta definite le zone di rispetto, il Decreto del Ministero dell'Ambiente 20 Maggio 1999 Art. 7 richiede che vengano definiti gli Indici Ia, Ib, Ic relativi alle singole zone sulla base dell'estensione delle zone A,B,C e delle aree residenziali.

Gli indici summenzionati dipendono dall'estensione dell'intorno aeroportuale, misurata in ettari, dall'estensione delle zone A, B e C, dall'estensione delle aree residenziali ricadenti in ciascuna delle predette zone e dalla densità abitativa territoriale intesa come numero di abitanti per ettaro residenti in dato territorio.

Tali indici caratterizzano gli aeroporti dal punto di vista dell'inquinamento acustico e sono definiti dalla Commissione Aeroportuale.

I dati, corredati della documentazione a supporto, devono essere trasmessi al Ministero dell'Ambiente ed all'ENAC - Direzione Politiche Sicurezza e Ambientali.

## 9. SISTEMA DI MONITORAGGIO

I sistemi di monitoraggio devono avere le caratteristiche prescritte nel Decreto 20 maggio 1999 del Ministero dell'Ambiente tali da garantire:

- a. il monitoraggio delle singole operazioni di decollo e atterraggio al fine del rispetto delle procedure antirumore;
- b. la registrazione in continuo dei dati di ogni singolo evento ed il calcolo degli indici di inquinamento da rumore come indicato nell'allegato A al D.M. 31/10/97.

Essi sono costituiti da:

- un numero sufficiente di stazioni periferiche di rilevamento dei livelli sonori prodotti;
- una o più stazioni microclimatiche idonee a correlare gli eventi sonori con i dati meteorologici;

*Nota: in carenza di tali stazioni si potrà fare riferimento ai dati meteo forniti da ENAV e da A.M., per quanto di competenza, per le finalità pubbliche di tutela della salute*

- un centro elaborazione dati

Le stazioni periferiche di rilevamento devono essere ubicate nell'intorno aeroportuale, nelle posizioni più vicine alle proiezioni al suolo delle rotte di avvicinamento ed allontanamento dei velivoli.

Per distinguere il rumore di origine aeronautica da quello di fondo è opportuno individuare il posizionamento del microfono in modo che vi sia la determinazione quantitativa corretta del rumore dovuto ai sorvoli dal rimanente rumore residuo.

Le caratteristiche della strumentazione di misura nonché il corretto posizionamento del microfono ( $h \geq 3$  m) sono riportate nell'allegato B al D.M. 31/10/97 (modelli di classe I conformi alle norme CEI 29-1 e 29-10).

Ciascuna stazione di monitoraggio deve essere in grado di fornire le seguenti informazioni:

- ubicazione della stazione di rilevamento
- data ed ora dell'evento
- durata dell'evento
- SEL dell'evento
- $L_{AFmax}$  dell'evento

E' richiesto, inoltre, nel decreto che il software applicativo del sistema di monitoraggio debba permettere la correlazione degli eventi rumore con le traiettorie degli aerei, registrando i dati identificativi dell'aereo e la traiettoria del medesimo ed evidenziando qualsiasi deviazione dai corridoi assegnati riscontrabile nella traiettoria di volo.

ENAV ed AMI, per la parte di competenza, devono mettere a disposizione delle società di gestione copia delle rilevazioni registrate e dei tracciati radar, ove esistenti, che devono essere utilizzate solo ai fini del monitoraggio e della sanzione delle violazioni delle procedure antirumore.

## 10 . SUPERAMENTO DEI LIMITI ACUSTICI

Qualora venisse verificato, tramite il sistema di monitoraggio, un superamento dei limiti acustici previsti per le zone di rispetto dovranno essere messe in atto le azioni previste dal D.Lgs. 17 gennaio 2005, n. 13 di recepimento della Direttiva CE 2002/30 basate sulla metodologia dell'approccio equilibrato. Tale metodologia, applicabile anche ai casi di modifica dello scenario di traffico, viene descritta in una Circolare dedicata.

## 11 . PIANI DI CONTENIMENTO ED ABBATTIMENTO DEL RUMORE

Il quadro normativo vigente disciplina in modo puntuale la pianificazione e l'uso del territorio circostante l'aeroporto.

I p.r.g. comunali e le loro varianti devono essere adeguati alle destinazioni d'uso del suolo come previsto dalle zone di rispetto.

Nelle zone A, i comuni interessati provvedono ad elaborare una classificazione acustica del territorio, ai sensi del D.P.C.M. 14/11/97 (minimo Classe IV, Tab. A) e della normativa regionale compatibile con i limiti del descrittore acustico del rumore aeroportuale in esse previsti.

Le strutture edilizie devono essere realizzate nel rispetto delle indicazioni contenute nel D.P.C.M. 05/12/97.

Ai sensi dell'art. 10, comma 5, della legge 26 ottobre 1995 n. 447, le società di gestione, una volta che sia stato acclarato il superamento dei limiti di emissione e di immissione, predispongono e presentano ai comuni interessati il piano di abbattimento e riduzione del rumore prodotto dalle attività aeroportuali.

Le attività di risanamento sono volte prioritariamente alla sola riduzione degli indici  $I_b$  e gli oneri per la realizzazione degli interventi previsti nel piano sono a carico della società di gestione.

I comuni recepiscono i contenuti di tali piani nei propri piani di risanamento.

Il controllo del rispetto dell'attuazione dei suddetti piani spetta al Ministero dell'Ambiente.

Il piano di risanamento acustico dovrà essere riesaminato e, laddove necessario, rielaborato almeno ogni 5 anni.

## 12. COMPITI E RESPONSABILITA'

Nell'ambito del quadro normativo indicato al para 4, le competenze dei soggetti coinvolti sono così individuate.

L'ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile) istituisce e presiede la Commissione Aeroportuale di ciascun aeroporto aperto al traffico civile, adotta le procedure antirumore, contesta, attraverso i Direttori Aeroportuali, le violazioni ai vettori e conseguentemente riscuote le sanzioni amministrative, il cui introito è versato al bilancio dello Stato per destinarlo agli interventi di riduzione dell'inquinamento acustico aeroportuale. L'Ente approva inoltre le procedure antirumore.

L'ENAV (Ente Nazionale Assistenza al Volo) e l'Aeronautica Militare, laddove competente, forniscono i tracciati radar delle traiettorie degli aeromobili civili e dei sorvoli delle aree di interesse sia alla società di gestione aeroportuale che all'Agenzia Regionale/Provinciale territorialmente competente.

I vettori aerei devono rispettare le procedure antirumore stabilite per il determinato aeroporto.

La società di gestione aeroportuale provvede all'installazione, alla gestione ed alla manutenzione del sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale, e predisponde, assumendone gli oneri, i piani di abbattimento del rumore di cui al para 10.



L'A.R.P.A. effettua ispezioni periodiche per verificare l'efficienza dei sistemi di monitoraggio e trasmette al Ministero dell'Ambiente e alla regione o provincia autonoma territorialmente competente una relazione sui controlli effettuati.

I comuni sono tenuti a fornire i dati della popolazione esposta al rumore e di quella prevista nell'attuazione degli strumenti urbanistici vigenti, nonché gli insediamenti sensibili presenti e previsti sul territorio. In attuazione a quanto previsto dall'art. 716 del Codice della Navigazione, i comuni hanno, inoltre, l'obbligo di rendere noto alla Commissione Aeroportuale le variazioni rese necessarie rispetto alla pianificazione vigente, ai fini della valutazione congiunta circa la compatibilità con l'attività aerea.

I comuni sono tenuti ad osservare gli obblighi derivanti dalla zonizzazione acustica aeroportuale approvata, adeguando i piani regolatori nelle aree di rispetto aeroportuali, recepiscono nei propri piani di risanamento, i piani di abbattimento del rumore aeroportuale

Il Ministero dell'Ambiente, infine, controlla il rispetto dell'attuazione dei piani di abbattimento del rumore aeroportuale.

### 13. DECORRENZA

La presente circolare decorre dalla data di pubblicazione.

Il Direttore Generale  
Com.te Silvano Manera

Allegato 1: Procedura per l'irrogazione delle sanzioni previste dall'art. 2 del D.P.R. n° 496/97  
Allegato 2: Schema di verbale di accertamento e contestazione di violazione amministrativa  
Allegato 3: Schema di ordinanza - ingiunzione  
Allegato 4: Schema di ordinanza - archiviazione

PROCEDURA PER L'IRROGAZIONE DELLE SANZIONI  
PREVISTE DALL'ART. 2 DEL D.P.R. N. 496/97

## **1. Premessa**

Il D.P.R 11 dicembre 1997, n. 496, pubblicato nella G.U. 26 gennaio 1998, n. 20 rubricato "Regolamento recante norme per la riduzione dell'inquinamento acustico prodotto dagli aeromobili civili" fissa le modalità per il contenimento e l'abbattimento del rumore prodotto dagli aeromobili civili nelle attività aeroportuali come definite dalla legge quadro e ne prevede la limitazione dell'applicazione, negli aeroporti militari aperti al traffico civile, al solo traffico civile.

L'art. 2, comma 1, prevede in capo al Direttore Aeroportuale la competenza a contestare all'esercente dell'aeromobile l'avvenuta violazione delle procedure antirumore, rilevata dall'esame dei dati del sistema di monitoraggio.

Il comma 3 dello stesso articolo 2 prevede l'imposizione all'esercente dell'aeromobile, a norma dell'art. 10, comma 3, legge 447/95 (legge quadro), di una sanzione amministrativa da un minimo di lire cinquecentomila (258,23 euro) fino ad un massimo di venti milioni (10.329,14 euro).

Il comma 4 prevede che sia sempre il Direttore Aeroportuale competente a curare la riscossione delle somme derivanti dalle sanzioni applicate.

## **2. Scopo**

Scopo della presente procedura è quello di stabilire le modalità per l'accertamento, contestazione e irrogazione della sanzione. La graduazione della sanzione stessa da applicare nell'ambito dei valori, minimo e massimo, avrà come riferimento i principi generali in materia di sanzioni amministrative contenute nella legge 24.11.1981, n. 689.

## **3. Accertamento delle violazioni**

L'accertamento delle violazioni consiste nell'assumere, da parte della Direzione Aeroportuale, d'ufficio, o a seguito di segnalazione, le informazioni necessarie alla verifica della violazione delle procedure antirumore desunte dall'esame dei dati del sistema di monitoraggio messi a disposizione dalla società di gestione aeroportuale.

Dell'accertamento sarà redatto processo verbale che dovrà indicare:

- a) il tempo e il luogo dell'accertamento;
- b) le generalità e la qualifica del verbalizzante;
- c) le generalità dell'esercente cui si imputa la violazione;
- e) la descrizione sommaria del fatto costituente la violazione comprensivo delle circostanze di tempo e di luogo rilevati dal sistema di monitoraggio;
- f) l'indicazione specifica della norma violata;
- g) l'indicazione dell'ufficio al quale il trasgressore ha facoltà di presentare scritti difensivi e richiesta di audizione entro 30 giorni dalla notifica del processo verbale;
- h) la sottoscrizione del verbalizzante;
- i) il termine di 60 giorni entro il quale il trasgressore può provvedere con effetto liberatorio al pagamento in misura ridotta.

#### **4. Contestazione e notificazione**

La contestazione della violazione è notificata all'esercente dell'aeromobile presso la sua sede legale entro 90 giorni dalla data dell' accertamento, nel caso si tratti di notificazione nel territorio della Repubblica ed entro 360 giorni se al di fuori del territorio nazionale.

A tale proposito, ai fini dell'accertamento, può essere utilizzato il modello **allegato 2**.

La notifica è eseguita dalla Direzione Aeroportuale, per il tramite del servizio postale nella forma della notifica degli atti giudiziari.

#### **5. Pagamento in misura ridotta**

E' ammesso il pagamento in misura ridotta, secondo le modalità riportate al para 7, indicando gli estremi del verbale di accertamento e contestazione anziché dell'Ordinanza – ingiunzione, ai sensi dell'art. 16 della citata legge 24.11.1981, n. 689, pari alla terza parte del massimo della sanzione prevista, ovvero, se più favorevole, pari al doppio del minimo della sanzione, oltre le spese del procedimento. A tale pagamento l'esercente deve provvedere entro 60 giorni dalla notificazione, dandone informazione alla Direzione Aeroportuale che provvede, conseguentemente, ad archiviare il procedimento.

Il pagamento in misura ridotta della sanzione prevista dal comma 3 dell'art. 2 del D.P.R. 11 dicembre 1997, n. 496 è pari ad Euro 516,46, oltre le spese, che sono indicate separatamente rispetto all'importo della sanzione.

#### **6. Controdeduzioni dell'esercente**

L'esercente che non ha provveduto ad eseguire il pagamento in misura ridotta può far pervenire, entro 30 giorni dalla notificazione del verbale di contestazione, alla Direzione Regionale ENAC competente, scritti difensivi e/o chiedere di essere sentito, allegando copia dell'atto di accertamento e contestazione che ha avuto notificato.

#### **7. Ordinanza – Ingiunzione**

La Direzione Regionale Enac, sentito l'esercente, ove questi ne abbia fatto richiesta, esaminata la documentazione ricevuta, valutati gli argomenti esposti, acquisito, se ritenuto necessario, il parere della Direzione operazioni competente, se ritiene fondato l'accertamento e quindi la violazione, determina con Ordinanza motivata, sulla base dei criteri di cui al paragrafo 8, la somma dovuta per la violazione, ingiungendone il pagamento. Tale somma comprende la sanzione e le spese.

L'ordinanza è diretta all'esercente e notificata presso la sua sede legale tramite il servizio postale nelle forme delle notifiche di atti giudiziari.

Uno schema tipo di Ordinanza - Ingiunzione è riportata in **allegato 3**.

Nel caso in cui la Direzione Regionale ENAC non ritenesse fondato l'accertamento emette Ordinanza motivata di archiviazione degli atti e ne dà comunicazione all'esercente.

Uno schema tipo di ordinanza di archiviazione è riportato in **allegato 4**.

Qualora l'esercente non faccia pervenire alcuno scritto difensivo e/o non richieda di essere sentito entro i termini stabiliti, la Direzione Regionale ENAC ne dà atto nell'ordinanza con cui ingiunge il pagamento della somma, determinata sulla base della documentazione in suo possesso e avuto riguardo ai criteri di cui al para 8.

In attesa della definizione delle modalità di attribuzione delle entrate derivanti dalla comminazione delle sanzioni il pagamento viene effettuato in via provvisoria con versamento sul c/c postale dell'ENAC le cui coordinate sono le seguenti:

Conto corrente postale n° 73802715 Codice CIN Q Codice ABI 07601 Codice CAB 03200

Sulla causale del versamento dovrà essere apposta la seguente dicitura:

“Pagamento della sanzione comminata con Ordinanza ingiunzione n. \_\_\_\_\_del\_\_\_\_\_della Direzione Regionale ENAC.....”

Il termine per il pagamento è di 30 giorni dalla notificazione dell'Ordinanza-ingiunzione, nel caso di notificazione nel territorio della Repubblica, e di 60 giorni se la notifica viene eseguita fuori del territorio nazionale. Effettuato il pagamento, l'esercente ne dà comunicazione alla Direzione Regionale.

### **8. Criteri per la determinazione della sanzione amministrativa pecuniaria.**

Le sanzioni amministrative pecuniarie previste dal D.P.R. 11 dicembre 1997, n. 496 sono indicate nel limite minimo di lire cinquecentomila (258,23 euro) e nel limite massimo di lire venti milioni (10.329,14 euro)

La Direzione Regionale ENAC determina la misura della sanzione da applicare al caso concreto in funzione:

- della reiterazione della violazione da parte dell'esercente;
- delle azioni poste in essere dall'esercente per eliminare le cause che hanno determinato la violazione;
- di altri criteri ritenuti applicabili.

### **9. Opposizione all'Ordinanza- Ingiunzione**

Ai sensi degli artt. 22 e 22 bis della legge 24.11.198, n. 689, avverso l'Ordinanza-Ingiunzione di pagamento, l'esercente potrà proporre opposizione davanti al Tribunale del luogo in cui è stata commessa la violazione, entro 30 giorni dalla notificazione del provvedimento (entro 60 giorni se la sede legale del vettore è al di fuori del territorio nazionale). L'opposizione è fatta mediante ricorso, al quale andrà allegata l'Ordinanza precedentemente notificata.

**Direzione Aeroportuale di .....**

**VERBALE DI ACCERTAMENTO E CONTESTAZIONE DI VIOLAZIONE AMMINISTRATIVA**

Il giorno....., alle ore....., nell'aeroporto civile di.....,a seguito di esame dei dati rilevati dal sistema di monitoraggio, forniti dalla società di gestione aeroportuale .....,a norma dell'art. 2 comma 2, del DPR 11 dicembre 1997 n. 496

**è stata accertata**

per il volo n° ....., a/m.....con destinazione.....dell'esercente.....

**la violazione della procedura antirumore**

approvata dalla Commissione di cui all'art. 5 del DM 31.10.1997 e pubblicata in AIP RAC .....,come risulta dal tabulato allegato che fa parte integrante del presente verbale.

Tale violazione a norma dell'art. 2 comma 3 del DPR 11 dicembre 1997 n° 496, è sottoposta ad una sanzione amministrativa da un minimo di lire 500.000(€258,23) al un massimo di lire.20.000.000 (€10.329,14) ed è posta a carico dell'esercente dell'aeromobile.

Codesto esercente .....ai sensi della legge 689/1981 e successive modifiche, ha facoltà di produrre alla competente Direzione Regionale scritti difensivi entro 30 giorni dalla ricezione del presente verbale di contestazione, e chiedere di essere sentito.

**OVVERO**

Di beneficiare, in alternativa, dell'Istituto dell'oblazione corrispondendo, con effetto liberatorio, entro 60 giorni dalla notifica degli estremi della violazione, il pagamento in misura ridotta di €.....per la violazione contestata, pari al doppia del minimo della somma edittale, in quanto più favorevole rispetto ad un terzo del massimo previsto, oltre alle spese di notifica quantificate in Euro..... e alle spese amministrative quantificate in € 5,00 mediante versamento all' Ente Nazionale per l'Aviazione Civile le cui coordinate bancarie sono di seguito riportate.

Banca .....  
Conto corrente n°.....  
Codice CIN:.....  
Codice ABI:.....  
Codice CAB:.....

Sulla causale del versamento dovrà essere apposta la seguente dicitura:

Causale di versamento: Aeroporto di .....Nota di accertamento di infrazione e contestazione prot. n.....del .....  
Pagamento per la violazione dell'art 2, comma 3, del DPR 11 dicembre 1997, n° 496. di cui €.....per sanzione, €.....per spese di notifica, €.....per spese amministrative.

Data.....

**Il Direttore Aeroportuale**

Il presente verbale di contestazione viene notificato per mezzo del servizio postale, Ufficio di....., ai sensi dell'articolo 149 c.p.c. e dell'art. 14 della legge 689/81.

Direzione Regionale .....

**ORDINANZA – INGIUNZIONE N°.....**

**Il Direttore Regionale**

- VISTA** la legge 24 novembre 1981 n. 689;
- VISTO** il Codice della Navigazione approvato con R.D. 30/03/1942 n. 327 e successive modificazioni ed integrazioni;
- VISTA** la legge 28/12/1993 n. 561;
- VISTA** la legge 26 ottobre 1995 n. 447 e successive modifiche ed Integrazioni;
- VISTO** il DPR 11 dicembre 1997 n. 496 che reca norme per la riduzione dell' inquinamento acustico prodotto dagli aeromobili civili ed in particolare l'art. 2, comma 3 che prevede, a carico dell'esercente, in caso di violazione delle procedure antirumore, la sanzione amministrativa da un minimo di lire 500.000(€ 258,23) fino ad un massimo di lire 20.000.000(€10.329,14) ;
- VISTA** La procedura per l'irrogazione delle sanzioni ex art. 2 D.P.R. 496/97 adottata con.....del.....
- VISTO** il Verbale di accertamento e contestazione di violazione amministrative prot. n. 0000 del gg/mm/aaaa che ha accertato la violazione della procedura antirumore da parte dell'esercente dell' aeromobile x-yyyy relativamente al volo xyz del gg/mm/aaaa
- VERIFICATA** la regolarità della contestazione;
- CONSTATATO** che sono stati prodotti in data gg/mm/aaaa scritti difensivi da parte dell'esercente a questa Direzione Regionale (che non sono pervenuti nei termini stabiliti scritti difensivi da parte dell'esercente);
- ESAMINATI** gli scritti difensivi predetti (e, eventualmente, acquisito il parere della Direzione operazioni ...) (Oppure: Visto il parere della Direzione Operazioni in merito agli scritti difensivi pervenuti)
- VALUTATE** tutte le circostanze di fatto e di diritto previste per la determinazione della misura della sanzione amministrativa.
- RITENUTO** fondato l'accertamento, anche alla luce degli scritti difensivi prodotti che non contengono elementi sufficienti a dimostrare l'insussistenza della violazione in quanto.....

**ORDINA**

Al predetto esercente.....di pagare, quale sanzione amministrativa, la somma di Euro..... nonché la somma di Euro.....per spese di notifica e la somma di Euro 05,00 per spese amministrative per un totale di Euro ..... (Euro.....).

**INGIUNGE**

Al medesimo esercente di versare la predetta somma sul c/c dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile presso Banca Nazionale del Lavoro, Roma, nel termine perentorio di 30 giorni (trenta) dal ricevimento della presente Ordinanza – Ingiunzione.

Trascorso tale termine si procederà alla riscossione della somma dovuta mediante esecuzione forzata.

Sulla causale di versamento dovrà essere apposta la seguente dicitura:

Aeroporto di .....Ordinanza – ingiunzione n. 0000 del gg/mm/aaaa. Pagamento per la violazione dell'art 2, comma 3, del DPR 11 dicembre 1997, n° 496, di cui €.....per sanzione, €.....per spese di notifica, €.....per spese amministrative.

Si riportano di seguito le coordinate bancarie per effettuare il versamento:

Banca .....
Conto corrente n° .....
Codice CIN:.....
Codice ABI:.....
Codice CAB:.....

..... lì .....

**Il Direttore Regionale**  
.....

Avvertenze:

E' fatto obbligo all'interessato di dare comunicazione documentata alla scrivente del pagamento entro il 15° giorno da quello in cui è avvenuto, pena l'addebito delle eventuali spese di iniziata esecuzione forzata.

Contro la presente Ordinanza ingiuntiva è ammesso il ricorso al Tribunale del luogo ove è stata commessa la violazione entro il termine di 30 giorni dalla notificazione del provvedimento.

Il ricorso non sospende l'esecuzione del provvedimento salvo diversa disposizione del Tribunale con ordinanza inoppugnabile.



Direzione Regionale .....

- VISTA** la legge 24 novembre 1981 n. 689;
- VISTO** il Codice della Navigazione approvato con R.D. 30/03/1942 n. 327 e successive modificazioni ed integrazioni;
- VISTA** la legge 28/12/1993 n. 561;
- VISTA** la legge 26 ottobre 1995 n. 447 e successive modifiche ed Integrazioni;
- VISTO** il DPR 11 dicembre 1997 n. 496 che reca norme per la riduzione dell' inquinamento acustico prodotto dagli aeromobili civili ed in particolare l'art. 2, comma 3 che prevede, in caso di violazione delle procedure antirumore a carico dell'esercente, la sanzione amministrativa da un minimo di lire 500.000 (€ 258,23) fino ad un massimo di lire 20.000.000 (€10.329,14);
- VISTA** La procedura per l'irrogazione delle sanzioni ex art. 2 D.P.R. 496/97 adottata con.....del.....
- VISTO** il Verbale di accertamento e contestazione di violazione amministrative prot. n.0000 del gg/mm/aaaa che ha accertato la violazione della procedura antirumore da parte dell'esercente l' aeromobile x-yyyy relativamente al volo xyz del gg/mm/aaaa
- VERIFICATA** la regolarità della contestazione;
- CONSTATATO** che sono stati prodotti in data gg/mm/aaaa scritti difensivi da parte dell'esercente pervenuti in data gg/mm/aaaa a questa Direzione Regionale;
- ESAMINATI** gli scritti difensivi predetti;
- RITENUTO** che non sussistono le condizioni per l'applicazione della sanzione in quanto ..... dagli scritti difensivi prodotti (o dagli atti in possesso dall'Amministrazione) risulta che.....[oppure: l'accertamento della violazione è avvenuto sulla base di dati riportati in modo (inesatto/ errato)] [oppure: non risulta provata in modo inequivoco la violazione della procedura in quanto dagli scritti difensivi è stato possibile rilevare che.....];

**ORDINA**

L'archiviazione degli atti, ai sensi dell'art.18, secondo comma della legge n.689/81.

..... li .....

Il Direttore Regionale

.....