



Venezia, 9 aprile 2012  
Prot. n. 145229 /OG

Spett.le  
**ENAC Direzione Operatività**  
Viale del Castro Pretorio 118 - 00185 ROMA.

Trasmesso via fax 06 44596641  
Via mail operatività@enac.gov.it

**OGGETTO: Aeroporto di Venezia. Ostacoli e pericoli alla navigazione aerea.  
Pubblicazione mappe di vincolo di cui all'articolo 707 del codice della Navigazione.**

Opposizione ai sensi dell'articolo 708 del codice della Navigazione

Il Codice della Navigazione (di cui al D.lgs. 96/2005 modificato ed integrato dal D.Lgs. 151/2006) ha introdotto al Capo III nuove previsioni normative in materia di vincoli alla proprietà privata da apporre sui terreni limitrofi agli aeroporti.

In particolare al quinto comma dell'articolo 707 il legislatore ha introdotto una previsione normativa completamente nuova costituita dai piani di rischio, strumenti urbanistici finalizzati alla tutela del territorio dal rischio derivante dall'attività aeronautica.

“ **Art. 707** (Determinazione delle zone soggette a limitazioni).

Al fine di garantire la sicurezza della navigazione aerea, l'ENAC individua le zone da sottoporre a vincolo nelle aree limitrofe agli aeroporti e stabilisce le limitazioni relative agli ostacoli per la navigazione aerea ed ai potenziali pericoli per la stessa, conformemente alla normativa tecnica internazionale. Gli enti locali, nell'esercizio delle proprie competenze in ordine alla programmazione ed al governo del territorio, adeguano i propri strumenti di pianificazione alle prescrizioni dell'ENAC.

Il personale incaricato dall'ENAC di eseguire i rilievi e di collocare i segnali può accedere nella proprietà privata, richiedendo, nel caso di opposizione dei privati, l'assistenza della forza pubblica.

Le zone di cui al primo comma e le relative limitazioni sono indicate dall'ENAC su apposite mappe pubblicate mediante deposito nell'ufficio del comune interessato.

Dell'avvenuto deposito e' data notizia, entro dieci giorni, mediante avviso inserito nel Bollettino ufficiale della regione interessata. Il comune interessato provvede inoltre a darne pubblicità ai singoli soggetti interessati, nei modi ritenuti idonei.

Nelle direzioni di atterraggio e decollo possono essere autorizzate opere o attività compatibili con gli appositi piani di rischio, che i comuni territorialmente competenti adottano sentito l'ENAC.

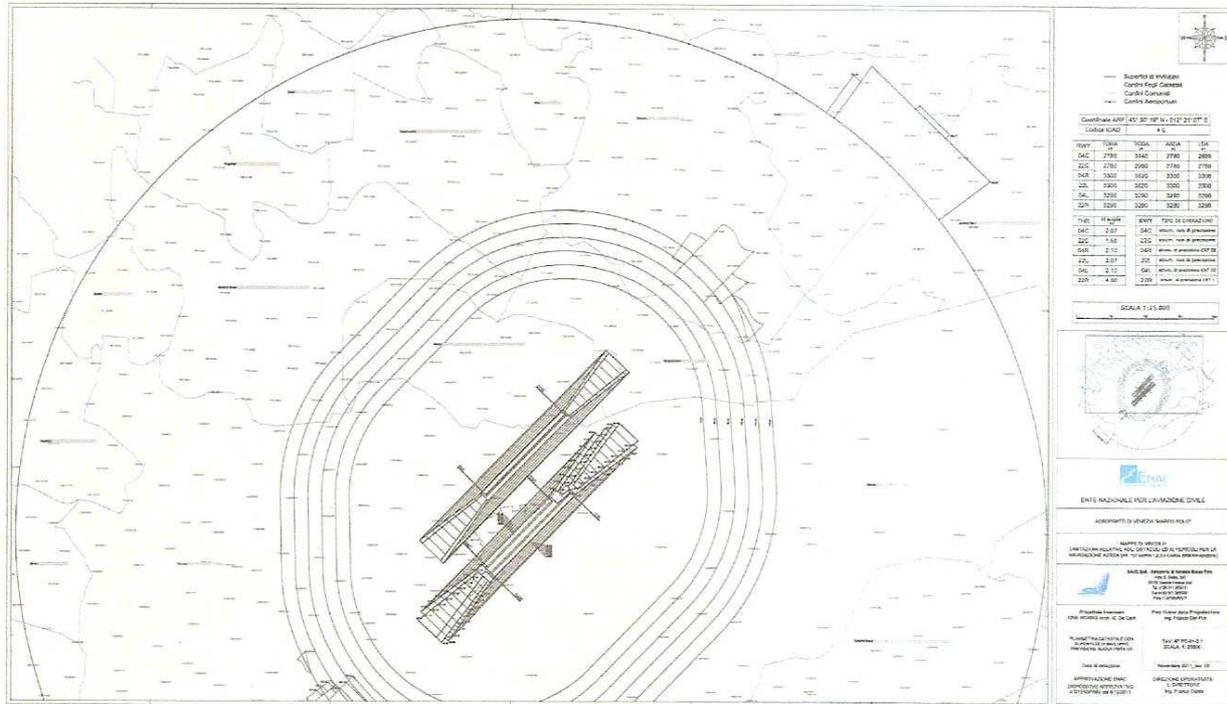
Per gli aeroporti militari le funzioni di cui al primo, secondo, terzo e quarto comma sono esercitate dal Ministero della difesa.

**Art. 708** (Opposizione). - Nel termine di sessanta giorni dall'avviso di deposito di cui all'articolo 707, quarto comma, chiunque vi abbia interesse può, con atto notificato all'ENAC, proporre opposizione avverso la determinazione della zona soggetta a limitazioni. Di questa facoltà, e del predetto termine, e' fatta menzione nel medesimo avviso.





IL SINDACO



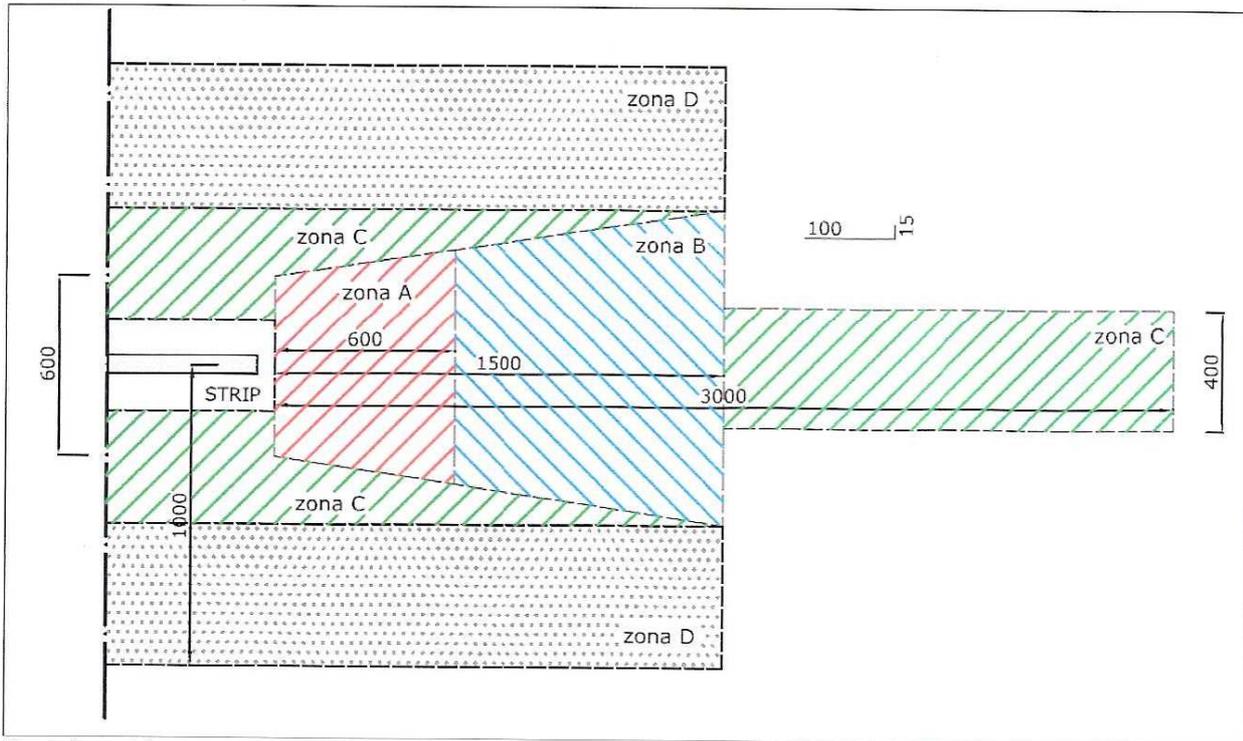
La Direzione ENAC, con Protocollo del 24.02.2012 n. 0024152/IOP, trasmette una nota con cui, in relazione alla trasmissione delle Mappe di Vincolo dell'aeroporto di Venezia del 19.12.2011, riscontra che la presenza delle **tavole PC01-2.1 e PC01-2.2**, tra la documentazione trasmessa ai fini della pubblicazione di cui all'art. 707 del Codice della Navigazione, costituisce errore, da parte del gestore aeroportuale che ha curato su incarico di ENAC la progettazione delle mappe in qualità di titolare del certificato di aeroporto, in quanto "I vincoli da imporre sul territorio sono infatti determinati dalle infrastrutture di volo esistenti e dalle relative caratteristiche fisiche ed operative, pubblicate in AIP e nella specifica del certificato di aeroporto."

Tale documento, pur costituendo dal Febbraio 2012 elemento chiarificatorio essenziale ai fini del contenuto delle osservazioni/opposizioni alle mappe di vincolo in oggetto, non ha finora corrisposto alla formale sostituzione, da parte di ENAC, della documentazione sottoposta a pubblicazione nell'ambito del procedimento di approvazione di dette mappe ai sensi degli artt. 707 e 708 del Codice della Navigazione e pertanto non costituisce elemento sufficiente a far recedere questa Amministrazione Comunale dal presentare la presente opposizione.

Appare infatti del tutto evidente come la rappresentazione delle **tavole PC01-2.1 e PC01-2.2**, risulti determinante non solo per l'immediato riflesso vincolistico relativo alle altezze massime ammissibili degli ostacoli, ma soprattutto perché diventa riferimento obbligatorio per l'applicazione dei vincoli funzionali alla definizione del Piano di Rischio nonché al contestuale adeguamento dello strumento urbanistico generale del Comune, così come disposto dal Codice della Navigazione (di cui al D.lgs. 96/2005 modificato ed integrato dal D.Lgs. 151/2006 che ha modificato la parte aeronautica del Codice stesso), secondo cui i Comuni non possono autorizzare opere ed attività ubicate lungo le direzioni di decollo ed atterraggio, se non coerenti con il Piano di Rischio che, nel caso di piste di volo di codice 3 e piste di volo di codice 4, qual è quella



dell'aeroporto M. Polo, deve essere redatto nel rispetto delle prescrizioni relative alle zone di tutela individuate, ai sensi del punto 6.5, capitolo 9 "Prevenzione e gestione rischi" del Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, secondo uno schema che corrisponde attualmente a quello sotto riportato:



Quote in metri

Risulta pertanto chiaro che il riferimento alla situazione prefigurata dalle citate **tavole PC01-2.1 e PC01-2.2**, considerando la realizzazione (entro il 2030) di una nuova pista di volo parallela alla esistente, comporta l'obbligo, successivo al completamento dell'iter in oggetto, della redazione del Piano di Rischio, ai sensi dell'art. 707 quinto comma del vigente Codice della Navigazione, secondo una estensione, dell'insieme delle citate zone di tutela (Zone a, B, C, D) più che doppia rispetto a quella corrispondente all'attuale assetto dell'aeroporto M. Polo.

Si considera che la condizione di vincolo determinata dalle **tavole PC01-2.1 e PC01-2.2** che "rappresentano l'inviluppo delle superfici di delimitazione degli ostacoli per la situazione futura di sviluppo dell'Aeroporto, considerando la realizzazione (entro il 2030) di una nuova pista di volo parallela alla esistente.", risulta immotivata in quanto basata su di un presupposto, costituito da una previsione al 2030, che non corrisponde a quanto disposto dal punto 6.7 "adozione dei piani di rischio", capitolo 9 "Prevenzione e gestione rischi" del Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, che, in merito alla valutazione dell'ENAC sui piani di rischio redatti dai Comuni, costituisce unico riferimento dispositivo vigente.

Tale dispositivo stabilisce infatti che: "Nelle proprie valutazioni l'ENAC tiene conto dei dati aeronautici che caratterizzano l'aeroporto nello scenario attuale e futuro così come delineato nel Piano di Sviluppo segnalando eventuali esigenze di adeguamento."



## IL SINDACO

Orbene, considerando che agli atti non esiste alcun Piano di Sviluppo, relativo all'Aeroporto di Venezia "M. Polo", che possa giustificare quanto prefigurato, in termini di previsione al 2030, dalla Relazione che accompagna la documentazione in oggetto, si considera che la presenza delle **tavole PC01-2.1 e PC01-2.2** all'interno delle Mappe di Vincolo sottoposte a pubblicazione ai sensi dell'art. 707 del Codice della Navigazione, sia da considerare non legittima e vada pertanto censurata attraverso l'eliminazione di tali elaborati.

La presente opposizione si basa inoltre sulle seguenti ulteriori considerazioni:

- la procedura in oggetto è, come anzi descritto, funzionale alla redazione, da parte del Comune, del Piano di Rischio che si deve uniformare al paragrafo 6, capitolo 9 del Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti. Tale paragrafo dispone, al punto 6.2 "Applicabilità", che le limitazioni derivanti dall'attuazione dei Piani di Rischio "si applicano alle nuove opere e alle nuove attività da insediare nel territorio circostante l'aeroporto" ed inoltre che tali previsioni "sono riferibili ai Comuni e pertanto non trovano attuazione nell'ambito del sedime aeroportuale che, come è noto, è regolato dai Master Plan approvati dall'ENAC.". Si rileva che dette disposizioni, che hanno una pesante valenza di condizionamento nei confronti della potestà pianificatoria assegnata dalla legge agli enti territoriali ed in particolare ai comuni e che pertanto hanno un sicuro e rilevante contenuto strategico e pianificatorio, sono state assunte attraverso delibere del Consiglio di Amministrazione dell'ENAC che non risulta siano state approvate a norma dell' art. 11 comma 3 del D.L.gs. 250/97, istitutivo dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), con il quale si è disposta una procedura di controllo del Ministro dei Trasporti e della Navigazione (ora delle Infrastrutture) da applicare alle delibere dell'ENAC che abbiano, appunto, contenuto strategico o programmatico. Tale condizione, che ha determinato una situazione di paradossale prevalenza delle volontà semplicemente espresse da un consiglio di amministrazione rispetto a quelle riferibili alle Istituzioni pubbliche costituzionalmente riconosciute e democraticamente formate attraverso il suffragio popolare, appare ancor più stridente in riferimento a quanto disposto dall'art. 708 del Codice della Navigazione (di cui al D.lgs. 96/2005 modificato ed integrato dal D.Lgs. 151/2006), con cui si prevede che, in merito all'osservazione/opposizione ai contenuti delle mappe in oggetto avanzata da questa Amministrazione Comunale, "l'ENAC decide entro sessanta giorni dalla notifica della medesima. Decorso vanamente il suddetto termine, l'opposizione s'intende respinta."
- Il combinato disposto delle anzi dette disposizioni, comportando un grave condizionamento alla pianificazione urbanistica del Comune, assume inoltre i connotati di norma sperequativa allorquando tale condizionamento, si noti bene, riferito alle nuove opere e alle nuove attività da insediare nel territorio circostante l'aeroporto, viene derogato a favore dei soggetti privati gestori delle concessioni di esercizio aeroportuale che, in tal modo, possono realizzare le stesse opere ed insediare le stesse attività, nell'ambito del sedime aeroportuale stesso. Ora, considerando che i Comuni sul loro territorio non prevedono l'insediamento di attività strettamente funzionali all'esercizio aeroportuale bensì attività residenziali, direzionali, commerciali, produttive, ricettive e di servizio, il richiamato dispositivo risulta oggettivamente lesivo degli interessi pubblici esercitati dal Comune attraverso gli atti di pianificazione, anche in considerazione del fatto che l'insediamento delle descritte attività corrisponde alla contribuzione di risorse economiche (oneri di costruzione, ICI, IMU) indispensabili al bilancio comunale ed al rispetto del patto di stabilità e che la descritta forma derogatoria sottrae, di fatto, tali risorse all'Ente Locale in quanto gli insediamenti interni al sedime aeroportuale sono sempre considerati funzionali all'esercizio dell'infrastruttura di interesse nazionale e pertanto non comportano le anzi dette contribuzioni.
- Nel caso del Comune di Venezia, la descritta condizione, qualora determinata sulla base di un Piano di Rischio uniformato allo scenario prefigurato dalle **tavole PC01-2.1 e PC01-2.2**, oggetto della presente opposizione, assume connotati addirittura paradossali visto che i contenuti degli atti di pianificazione Regionale, Provinciale e Comunale, pur improntati a scenari riferiti ad un arco



temporale medio-lungo, non prevedono alcuno sviluppo dell'aeroporto commisurato alle previsioni espresse da ENAC con i vincoli in oggetto.

- Il PAT del Comune di Venezia, adottato con delibera CC 30/31.01.2012 n. 5, attraverso la procedura di co-pianificazione con Regione e Provincia ai sensi dell'art. 15 della LR 11/2004, ha assunto, nei suoi contenuti, tutte le precauzioni corrispondenti all'adeguamento delle previsioni del PRG al previsto Piano di Rischio anche attraverso la scelta di rivedere, rispetto alle attuali previsioni urbanistiche, la localizzazione di alcune attività di elevato interesse comunale (nuovo stadio, nuova sede del Casinò Municipale) in funzione di un loro allontanamento dal sedime aeroportuale corrispondente al criterio di prevenzione dei rischi e pertanto funzionale alla corretta redazione del Piano di Rischio ai sensi dell'art. 707, quinto comma, del vigente Codice della Navigazione. Tale rilocalizzazione è stata effettuata in modo concreto attraverso specifici accordi (anche di natura patrimoniale) tra Comune di Venezia e SAVE che, come soggetto redattore delle mappe di vincolo in oggetto in qualità di titolare del Certificato di Aeroporto e gestore della concessione di esercizio aeroportuale, ha sicuramente aderito a detti accordi tenendo presente le condizioni poste dal Codice della Navigazione (di cui al D.lgs. 96/2005 modificato ed integrato dal D.Lgs. 151/2006) nonché dal Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti (edizione 2 del 21.10.2003) ed in particolare dal capitolo 4 "Valutazione e limitazione ostacoli", di cui all'emendamento ENAC n. 4 del 30.01.2008 e dal capitolo 9 "Prevenzione e gestione rischi", par. 6 "Piani di Rischio", di cui all'emendamento ENAC n. 7 del 20.10.2011.

Tutto ciò premesso, questa Amministrazione Comunale

Chiede lo stralcio delle **tavole PC01-2.1 e PC01-2.2** all'interno delle Mappe di Vincolo sottoposte a pubblicazione, ai sensi dell'art. 707 del Codice della Navigazione, nonché lo stralcio dei riferimenti alle stesse che figurano a pag. 34 della Relazione Illustrata delle mappe di Vincolo che fa parte integrante degli elaborati in oggetto.

Questa Amministrazione Comunale chiede inoltre che ENAC predisponga un atto di controdeduzione motivata alla presente opposizione evitando, in caso di non condivisione, il ricorso alla forma di silenzio rifiuto, ammessa dall'art. 708 del Codice della Navigazione (di cui al D.lgs. 96/2005 modificato ed integrato dal D.Lgs. 151/2006) che, data la rilevanza degli effetti dei vincoli in oggetto sugli atti fondamentali dell'azione politico amministrativa del Comune di Venezia, apparirebbe quale comportamento istituzionalmente privo del doveroso rispetto da tenere nei confronti dell'Ente Locale.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Giorgio Orsoni".

Giorgio Orsoni