

21-12-2010
M
107A



Stato Maggiore dell'Aeronautica

PROVINCIA DI LATINA
Ente: ENTE ADD: ADD
Prot: (A) 2010/0117985 del 17/12/10
Class: 09



PROVINCIA DI LATINA	
Al Dirigente del Settore	
AR RI VO	15 DIC. 2010
Il Segretario Generale	

ELENCO INDIRIZZI IN ALLEGATO

100724

2 DIC. 2010

SMA/446/G.38.02-36

Allegati: 1 (uno)

OGGETTO: Ostacoli atipici e pericoli per la navigazione aerea – Valutazione dei progetti e richieste per impianti di produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili.

1. Come noto con il D.M. (Difesa) del 20/04/2006 sono state disciplinate le attività di competenza dell'Amministrazione Difesa, discendenti dal Decreto Legislativo 9 maggio 2005, n. 96 e successive modificazioni: "Applicazione della parte aeronautica del Codice della Navigazione". Infatti il D.M. in parola regola le modalità attuative da utilizzarsi nelle imposizioni delle limitazioni alla proprietà privata negli intorni degli aeroporti militari, individuati nel testo del decreto citato. Al contempo il dettato normativo conferma la validità delle limitazioni imposte ai sensi dell'abrogata Legge 58/63.
2. Relativamente agli aeroporti civili, la competenza delle azioni sopradescritte ricade nell'Ente Nazionale Aviazione Civile che, prendendo a riferimento la normativa tecnica internazionale civile ICAO – Annesso 14, ha elaborato il "Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti". Lo stesso ENAC ha inteso disciplinare ulteriormente e in maniera puntuale le autorizzazioni relative ai parchi eolici che costituiscono una particolare categoria di ostacoli alla navigazione aerea, in quanto composti da manufatti di dimensioni ragguardevoli in altezza, generanti turbolenza nonché effetti elettromagnetici che possono indurre eco radar. Peraltro, detti aerogeneratori sono ultimamente oggetto di sempre maggiore diffusione ed interessano vaste aree del territorio. Le relative prescrizioni sono state fornite dall'ENAC con la circolare che si allega in copia alla presente a titolo informativo.
3. L'Aeronautica Militare, a seguito dei continui approfondimenti condotti dalla data di emanazione del D.M. 20/04/2006, è dell'avviso di dover procedere alla revisione del D.M. citato a seguito della recentissima evoluzione della normativa militare di riferimento (NATO STANAG 7174) che prende a base lo stesso Annesso 14 ICAO, citato al precedente punto per la normativa civile. In tale occasione si provvederà a disciplinare anche la tematica relativa alla presenza degli impianti fotovoltaici. A seguito di ciò si raggiungerebbe la standardizzazione sulle modalità di individuazione delle aree aeroportuali militari e civili, sia interne che esterne, da sottoporre a limitazioni aeronautiche.
4. Per quanto sopra espresso, in analogia a quanto indicato nella Circolare ENAC allegata, si comunica che nelle attività di rilascio del nulla osta militare per la realizzazione di impianti eolici, saranno considerate zone di completa inedificabilità:

- l'area interna alla Zona di Aeroporto (A.T.Z. AERODROME TRAFFIC ZONE come definita nelle pubblicazioni AIP e individuate nelle MIL-AIP edite dal C.I.G.A.);
- le aree sottostanti le Superfici di salita al decollo (T.O.C.S. - TAKE OFF CLIMB SURFACE) e di avvicinamento (APPROACH SURFACE) entrambe come definite nell'Annesso 14 ICAO.

Esternamente alle zone sopradescritte, ma ricadenti all'interno dell'impronta della Superficie Orizzontale Esterna (OHS OUTER HORIZONTAL SURFACE), come individuata dall'Annesso 14 ICAO, gli impianti eolici potranno essere autorizzati previa valutazione operativa della Forza Armata e comunque purché di altezza inferiore alla predetta OHS.

Giova inoltre richiamare che al di fuori delle aree precedentemente descritte permane l'obbligo di acquisire il "nulla osta militare".

5. Si coglie l'occasione per fornire aggiornate informazioni in merito al corretto inoltro delle istanze di rilascio del "nulla osta militare".

Per impianti da realizzarsi nelle regioni Val d'Aosta, Piemonte, Lombardia, Liguria, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia, Veneto, Emilia Romagna, Toscana e Umbria, gli organi competenti sono:

AERONAUTICA MILITARE - COMANDO 1^a REGIONE AEREA - Reparto Territorio e Patrimonio - Piazza Novelli, 1 - 20129 Milano che veicolerà le istanze riguardo l'analisi relativa alla segnalazione ostacoli/verifica delle procedure operative di volo al Centro Informazioni Geotopografiche Aeronautiche (C.I.G.A.) Via Pratica di Mare, 45 - 00040 Pomezia (RM).

Per impianti da realizzarsi nelle regioni Lazio, Abruzzo, Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Sicilia e Sardegna, gli organi competenti sono:

AERONAUTICA MILITARE - COMANDO SCUOLE A.M./3^a REGIONE AEREA - Reparto Territorio e Patrimonio - Via Lungomare Nazario Sauro, 39 - 70121 Bari che veicolerà le istanze riguardo l'analisi relativa alla segnalazione ostacoli/verifica delle procedure operative di volo al Centro Informazioni Geotopografiche Aeronautiche (C.I.G.A.) Via Pratica di Mare, 45 - 00040 Pomezia (RM).

Detti Reparti costituiranno inoltre l'unico "punto di uscita" per il rilascio dei relativi pareri.

6. Si rimane disponibili per ogni ulteriore approfondimento.

d'ordine
 IL SOTTOCAPO DI STATO MAGGIORE
 (Gen. S.A. Maurizio LODOVISI)

A REGIONI
PROVINCE
ANCAI
SOCIETA' DI GESTIONE AEROPORTUALI
Loro sedi

p.c. Aeronautica Militare
U.S.A.M. - Ufficio Generale Spazio Aereo e Meteorologia
Viale dell' Università, 4
00185 - Roma

ENAV S.p.A.
A.O.T. - Progettazione Spazi Aerei
Via Salaria, 716
00138 - Roma

OGGETTO: Ostacoli atipici e pericoli per la navigazione aerea.
Valutazione dei progetti e richiesta nulla osta per i parchi eolici
(Dlgs 387/03).

1. Premesse

Con la "Revisione della parte aeronautica del Codice della navigazione", di cui ai Decreti Leggs. vi 9 maggio 2005 n°95 e 15 marzo 2006 n°151, vengono stabilite: "...le limitazioni relative agli ostacoli per la navigazione aerea ed ai potenziali pericoli per la stessa...".

Il Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti (per brevità denominato Regolamento Aeroporti) al Cap. 4 tratta la materia degli ostacoli, con particolare riferimento ad oggetti e/o manufatti puntuali, individuando "le zone da sottoporre a vincolo nelle aree limitrofe agli aeroporti" e stabilendo le limitazioni relative, attraverso la rappresentazione delle superfici di rispetto che non devono essere violate, al fine della sicurezza della navigazione aerea.

Con l'Emendamento 4 del 30 gennaio 2008 è stato introdotto nel Capitolo 4° il §. 12 "Pericoli per la Navigazione Aerea", dove si è inteso dare evidenza al concetto di rischio generato da alcune tipologie di attività o costruzioni presenti sul territorio, che possono risultare potenzialmente pericolose per la sicurezza della navigazione aerea, indipendentemente dalla circostanza che siano ricadenti all'interno delle zone interessate dalle superfici di circolazione, avvicinamento e decollo di un aeroporto od ubicate al di fuori; ciò perché gli aeromobili possono deviare dalle rotte standard e dai percorsi pubblicati per i voli VFR ed IFR, sia per particolari condizioni meteorologiche o di traffico aereo, sia in situazioni di malfunzionamento di apparati di bordo e di terra, sia come conseguenza di errori umani.



I parchi eolici costituiscono una categoria atipica di ostacoli alla navigazione, in quanto costituiti da manufatti di dimensioni ragguardevoli specie in altezza, con elementi mobili e distribuiti su aree di territorio estese (differenziandosi così dalla tipologia degli ostacoli puntuali) che, ove ricadenti in prossimità di aeroporti, possono costituire elementi di disturbo per i piloti che sorvolano l'area. La serie di diversi elementi rotanti potrebbe, infatti, indurre condizioni di disorientamento spaziale, costituendo così un potenziale pericolo, specialmente in particolari condizioni di: orografia articolata; fenomeni meteorologici; condizioni di abbagliamento.

Posto quanto sopra ed in considerazione della sempre maggior diffusione di questa particolare tipologia d'impianti sull'intero territorio nazionale, si è ritenuto opportuno fornire, con la presente, delle specifiche e requisiti in merito alla scelta del sito su cui prevedere la loro installazione in rapporto alle superfici di protezione ostacoli e spazi operativi degli aeroporti definendo, in particolare, le condizioni di incompatibilità e di limitazione.

Tutto ciò nell'ottica di evitare pareri negativi e/o restrittivi, da parte degli enti aeronautici, successivamente alla redazione dei progetti definitivi ed a valle di un complesso percorso autorizzativo già in fase di avanzata definizione presso le altre istituzioni non aeronautiche, nonché per semplificare il procedimento istruttorio.

Ovviamente le indicazioni che seguono, una volta note agli Enti in indirizzo, potranno da questi, quale prima interfaccia istituzionale dei soggetti proponenti, essere fornite come riferimento propedeutico allo sviluppo progettuale.

2. Requisiti di riferimento per l'ubicazione dei parchi eolici

Posto il principio generale che le *superfici di limitazione ostacoli* sono di natura permanente, in quanto devono salvaguardare non solo le operazioni al momento esistenti ma anche quelle connesse ai potenziali sviluppi dell'aeroporto, nella scelta della ubicazione dei parchi eolici sono da tenere presenti le condizioni di seguito riportate, che integrano le disposizioni regolamentari di cui al Regolamento Aeroporti dell'ENAC.

Condizioni di incompatibilità assoluta

- a) Nelle aree all'interno della Zona di Traffico dell'Aeroporto (A.T.Z. *Aerodrome Traffic Zone* come definita nelle pubblicazioni AIP);
- b) Nelle aree sottostanti le Superfici di Salita al Decollo (*T.O.C.S. Take off Climb Surface*) e di Avvicinamento (*Approach Surface*) come definite nel R.C.E.A.

Esternamente alle aree di cui ai punti a) e b), ricadenti all'interno dell'impronta della Superficie Orizzontale Esterna (*O.H.S. Outer Horizontal Surface*), i parchi eolici sono ammessi, previa valutazione favorevole espressa dall'ENAC, purché di altezza inferiore al limite della predetta superficie O.H.S.

Al di fuori delle condizioni predette, ovvero oltre i limiti determinati dall'impronta della superficie OHS, rimane invariata l'attuale procedura che prevede la valutazione degli Enti aeronautici ed il parere ENAC secondo le modalità descritte a seguire, fermo restando che le aree in corrispondenza dei percorsi delle rotte VFR e delle procedure IFR pubblicate, essendo operativamente delicate, sono suscettibili di restrizioni.

3. Fonti di riferimento per l'individuazione dei vincoli urbanistici in relazione alla sicurezza aerea.

Aeroporti civili

Vincoli di cui all'art. 707 del Codice della Navigazione - le specifiche delle limitazioni si possono desumere:

- dal Regolamento per la Costruzione e l'esercizio degli Aeroporti - Enac Em. 5 consultabile sul sito internet www.enac.gov.it
- dall'A.I.P. parte AD - Pubblicazioni di informazioni aeronautiche - consultabile sul sito internet www.enav.it
- dalle mappe di rappresentazione delle superfici di separazione dagli ostacoli che, ove approvate dall'ENAC, sono disponibili presso le Società di Gestione aeroportuale.

Aeroporti militari

Vincoli di cui al D. Min. Difesa 20 Aprile 2006 (G.U. 20.7.2006 n.167).

Aeroporti militari aperti a traffico civile

Si sommano i vincoli del predetto D. Min. Difesa 20 Aprile 2006, con quelli degli aeroporti civili di cui all'art. 707 del Codice della Navigazione.

4. Procedura per la richiesta del parere di compatibilità aeroportuale/aeronautica.

Poiché il parere di compatibilità aeroportuale/aeronautica risulta particolarmente condizionante relativamente alla scelta del sito ed alle caratteristiche degli elementi costituenti, è bene che esso sia assunto in via propedeutica allo sviluppo di fasi progettuali di dettaglio ed alla richiesta dei pareri tecnico amministrativi.

L'istanza dovrà essere corredata da una documentazione tecnica, in forma digitale e cartacea, che consenta la valutazione di rispondenza ai requisiti della normativa di settore comprendente:

- * elaborati architettonico/descrittivi dell'aerogeneratore e/o torre anemometria tipo; le dimensioni saranno riferite all'elevazione dal piano di campagna in scala 1/200;
- * definizione tecnica delle segnalazioni diurne (cromatiche) e notturne (luminose) in aderenza al Regolamento Aeroporti (Cap.4) ed al Manuale

ENAC dei Criteri di Accettabilità degli Aiuti Visivi Aeroportuali (Circolare ENAC APT10A):

- dati labelati relativi alla localizzazione delle installazioni espresse in coordinate WGS 84, con dettaglio di grado, minuto primo e minuto secondo, che riportino le quote delle installazioni stesse in termini assoluti (slmm) e relativi, espresse in metri e piedi;
- localizzazione delle installazioni su cartografia IGM in scala 1:25.000, e rappresentazione piano-altimetrica in scala verticale 1/2.500 (se l'impianto ricade in un raggio di 15 Km da un aeroporto dovrà essere riportata la rappresentazione della/s pista/e di volo).

Nel corso dell'esame istruttorio, da parte degli enti aeronautici, potranno essere richiesti ulteriori approfondimenti e/o studi specifici.

La presente viene inviata anche all'Aeronautica Militare ed all'ENAV per una completa cognizione, nell'ambito delle attività connesse al procedimento istruttorio congiunto con ENAC.

Si precisa, inoltre, che agli atti e procedimenti riguardanti la materia di che trattasi non è applicabile il principio del "silenzio-assenso", ai sensi dell'art. 20 comma 4 della legge 241/90 (con riferimento al tema della pubblica incolumità).

Si rappresenta infine che la documentazione, in formato cartaceo e digitale, dovrà essere inviata sia all'ENAC (Direzione Operatività e Certificazione Aeroporti Via di villa Ricotti, 42 -00161 Roma), che all'ENAV S.p.A (AOT Progettazione Spazi Aerei Via Salaria, 716 -00138 Roma), nonché alle competenti strutture dell'Aeronautica Militare in relazione alla collocazione geografica dell'impianto.

Dott. Alessio Quaranta

