

PISTA FAI DA TE? AHI, AHI, AHI!

Ovvero, come aprire un campo di volo senza correre il rischio di essere arrestati (subito).

Oggi ho due orette libere, quasi quasi ci scappa un bel voletto. Mi organizzo, pianifico, vado al campo. Però... quaranta minuti da casa al campo, tiro

fuori l'aereo, controlli, scaldo il motore, decollo, dopo venti minuti è già ora di rientrare altrimenti non faccio in tempo a portare mio figlio in piscina. Va beh, magari sabato avrò

più tempo. Vi è mai successo? A me spesso, almeno fino a qualche mese fa. Oltre alla meteo, la distanza che ci separa dal campo volo o dall'aviosuperficie è fondamentale nel determinare la nostra attività di volo. Così capita, nelle serate fra amici d'ali, di fantasticare su quanto sarebbe bello avere la pista sotto casa, in fondo cosa ci vuole? Un campo pri-



vo di ostacoli, una livellata se serve, un hangar tipo serra e per cominciare ci possiamo accontentare, poi si vedrà. E così si comincia, pieni di entusiasmo, già gustando i voli serali che finalmente saranno possibili. Ma...

Conoscere le regole è fondamentale

Ci si informa meglio e si scopre che non è così facile. Prima di tutto perché, anche avendo trovato un'area adatta, cosa non scontata come vedremo fra breve, al mo-

mento di pensare agli hangar cominciano i problemi. Anzi, spesso si incorre nell'errore, anche in buona fede, di pensare che per l'hangar tipo serra non servano autorizzazioni di sorta, rischiando perfino la denuncia per abuso edilizio. Se aggiungiamo che l'Italia non è tutta uguale neanche da questo punto di vista, il meccanismo si complica alquanto. Recentemente ho seguito da vicino l'avventura "nuovo campo volo" portata felicemente a termine da alcuni amici, e così, anche grazie a questa esperienza, abbiamo pensato di realizzare questo vademecum

che, senza rappresentare una guida assoluta, possa essere d'aiuto a coloro che vorranno inseguire "il sogno".

Facciamola semplice: il campo di volo

Aviosuperficie o campo volo? Le cose dovrebbero essere semplicissime: le aviosuperfici sono state normate a partire dalla legge che ha liberalizzato le aree di atterraggio, conosciuta come legge Gex dal nome del parlamentare e pilota valdostano Corrado Gex, che l'ha fortemente voluta. Si tratta della legge del 2 aprile 1968 n°518, la pietra miliare per le aviosuperfici del nostro paese:

"...la partenza e l'approdo di aeromobili, le cui particolari strutture tecniche non impongano in maniera esclusiva l'uso degli aeroporti, possono aver luogo in altre località idonee, dette avio-superfici, ivi compresi ghiacciai, nevai e piste naturali".

Più recentemente le aviosuperfici propriamente dette sono state regolamentate e per l'apertura di queste occorre fare richiesta a ENAC che ha redatto apposito regolamento tecnico e gestionale (vedi il box dedicato). Come sappiamo, sulle aviosuperfici possono operare anche gli aeromobili di aviazione generale e l'eventuale chiusura può essere determinata solo da ENAC stesso. I campi di volo sono rimasti nel limbo delle "aree idonee" come sono descritti nel DPR 133/2010, intendendosi per queste qualunque area verde adatta ad atterraggi e decolli degli aeromobili ultraleggeri. Insomma, per la legge italiana, i campi di volo come comunemente li intendiamo nel mondo VDS, cioè pista con hangar, clubhouse e altre strutture, semplicemente non esistono. Non c'è una legge che definisca, autorizzi la costruzione o regoli l'attività di un campo volo: è possibile decollare e atterrare legalmente in qualsiasi luogo idoneo purché si abbia la preventiva autorizzazione del proprietario del fondo, come specificato nell'articolo 6 del suddetto DPR. Il problema quindi non è mai la pista erbosa, per l'uso della quale serve unicamente l'autorizzazione (meglio scritta) del proprietario, ma le strutture accessorie, prima fra tutte l'indispensabile hangar. Paradossalmente se possedessimo un campo idoneo al decollo e atterraggio e un ultraleggero con ali ripiegabili parcheggiato in un rimorchio furgonato per auto, avremmo automaticamente un campo di volo senza richiedere al-



L'aviosuperficie "Guglielmo Zamboni" di Ozzano, oggi con pista in asfalto, è un esempio di eccellenza, ma la sua realizzazione ha comportato investimenti molto elevati e una vera e propria lotta contro la burocrazia

“ I campi di volo sono la linfa vitale del nostro mondo, ma a volte, specie in alcune aree, essere in regola comporta oneri e burocrazia capaci di scoraggiare chiunque ”

cuna autorizzazione! Non è fantastico? Tutta questa libertà, però, significa spesso anche confusione. Se si va all'Ufficio Tecnico comunale a chiedere la procedura per aprire un campo di volo, è probabile che l'addetto

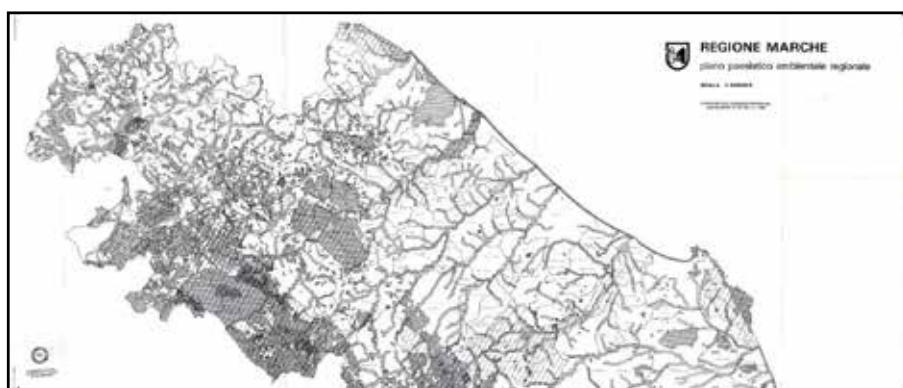
Il consenso del proprietario del terreno è fondamentale ed è bene regolarlo per iscritto e con la necessaria continuità nel tempo, ecco altrimenti cosa può succedere: questa foto è stata scattata il 13 Settembre 2014, giorno di una mesta "festa di chiusura" dello storico campo volo "Area 51" nei pressi di Padova. Motivo? I proprietari del campo hanno cambiato idea e la pista è tornata a essere un pascolo

vi guardi storto pensando a qualche rotella fuori posto. D'altra parte non è che tutti i giorni gli capita qualcuno a chiedere di poter aprire un piccolo aeroporto nel campo sotto casa! In realtà ciò che va richiesto è la sola Concessione edilizia, oggi Titolo Unico, per la realizzazione di uno o più hangar e le altre strutture necessarie. Ad ogni modo, visto che le procedure per la costituzione di un campo di volo (nel suo senso più completo) o di una aviosuperficie possono essere sequenziali e interessano enti diversi (il solo Comune per il primo, Comune ed ENAC per la seconda), ipotizziamo di voler aprire un campo di volo e cerchiamo di mettere un po' di ordine.



Le aree protette

Il primo problema, forse il più importante, da affrontare è la scelta dell'area adatta, possibilmente priva di ostacoli almeno sui prolungamenti dell'asse pista, adeguatamente lontana da centri abitati da permettere circuiti liberi. Meglio se la zona limitrofa possa permettere eventuali emergenze e se già libera da tralicci e pali telefonici: far spostare o interrare cavi ha costi elevati e tempi lunghi, e, neanche a dirlo, una burocrazia correlata. Altro punto fondamentale da considerare sono le aree protette, non avete idea di quali e quante tipologie ne esistano. Da questo punto di vista ogni regione si è dotata del Piano Paesistico Ambientale Regionale (PPAR) che può essere consultato on line. Il PPAR suddivide il territorio regionale in vari "ambiti territoriali" in ciascuno dei quali gradua la normativa di tutela nei due livelli di "tutela orientata" e di "tutela integrale". Senza dilungarci troppo possiamo dire che nelle aree a tutela orientata qualcosa si potrebbe anche realizzare, per esempio recuperando allo scopo vecchie strutture già esistenti (la pista non è quasi mai un problema), ma per non dover affrontare possibili complicazioni nel tempo entrambi gli ambiti territoriali sono da evitare. Detta così sembra una cosa semplice ma,



Una soluzione interessante è quella di sfruttare per i campi di volo zone agricole con manufatti preesistenti che possano essere adattati a servizi, richiedendo tramite un tecnico la necessaria variazione d'uso

La cartografia 1:100.000 della regione Marche (Zona Nord) che riporta con retinatura in b/n i vincoli paesistico ambientali dei quali tenere conto se si intende aprire un campo di volo

come è successo nella nostra recente esperienza, ci sono comuni nei quali in pratica non esistono aree verdi senza un qualche vincolo di tutela, cosa che accade spesso soprattutto nelle zone montane e collinari.

Se siamo fortunati

Il caso più semplice e improbabile. Se abbiamo molta (ma molta) fortuna, potrebbe presentarsi questa situazione: una cascina con grande fienile non più utilizzato, adiacente a un'area agricola pianeggiante. Affittata o acquistata l'area destinata a ospitare il campo di volo e sistemato il fienile ad hangar, magari ricavandoci un angolo per il deposito at-

trezzi e un piccolo ufficio, per l'indispensabile siamo a posto. Occorre però richiedere, tramite un tecnico, una variazione di destinazione d'uso per il fienile e sperare che non insorgano complicazioni. Questa possibilità potrebbe essere realizzabile in Pianura Padana o in qualche vecchia masseria del nostro meridione, meglio ancora se il caso si presenta nelle regioni dotate di legislazione apposita.

Le leggi regionali e i campi di volo

Grazie all'iniziativa di alcuni appassionati, qualche regione si è dotata di apposite leggi per facilitare l'apertura di campi volo e aviosuperfici (vedi box). Ad oggi sono dotate di

tali strumenti normativi solo le Marche, l'Abruzzo, e il Lazio. Sostanzialmente in queste regioni è possibile aprire un nuovo campo di volo o aviosuperficie (intese come pista e infrastrutture necessarie, purché facilmente smontabili in caso di cessazione dell'attività) seguendo una procedura semplificata e, cosa più importante di tutte, su terreni agricoli, le zone omogenee *E* dei piani regolatori, un vantaggio fenomenale. Infatti, se per la pista va bene qualunque area idonea, l'hangar e le altre infrastrutture eventualmente necessarie possono essere installate o costruite solo in zone territoriali omogenee *F*, cioè le aree dove i piani regolatori prevedono la costruzione dell'impiantistica sportiva e opere



Trovare una pista non è quasi mai un problema, i limiti sono solo quelli dell'estensione e della "pulizia" delle testate e delle zone circostanti, che altrimenti impongono qualche limite operativo almeno a livello di procedure

di pubblica utilità. Questo significa che, in assenza di un'apposita legge che permetta di usare un'area agricola, è necessario chiedere una variante al piano regolatore che destini la zona di interesse ad area F, cosa che prevede tempi molto lunghi, non pochi soldi e dall'esito tutt'altro che scontato, a meno di poter usufruire di permessi provvisori, anche questa una soluzione adottata da qualche Comune "a macchia di leopardo". Nelle tre regioni dotate di normativa specifica, invece, è sufficiente presentare la richiesta di Titolo Unico presso il SUAP, Sportello Unico per le Attività Produttive, del Comune interessato, allegando il progetto per la realizzazione delle infrastrutture necessarie (e per non correre rischi, meglio allegare anche la legge regionale correlata), e pagare i soliti balzelli. Il SUAP provvederà a seguire la pratica e, se la scelta dell'area è stata oculata, nel giro di pochi mesi si riceverà il permesso per installare quanto richiesto. Il costo di questa operazione è quello del tecnico che redige il progetto e presenta la documentazione al SUAP, al quale vanno aggiunti circa 200 € di diritti amministrativi e l'importo del Costo di costruzione (meglio noto come Bucalossi) che dipende dalla dimensione della superficie utilizzata per le strutture. Diciamo circa 10.000 € in totale per una superficie utile di

circa 600 mq, cioè tre hangars biposto più clubhouse con aula e magazzino, oltre all'ovvio costo di acquisto o di affitto del terreno.

E in tutto il resto d'Italia?

In Lombardia esiste una legge che permette ai soli agriturismo di dotarsi di aviosuperficie come struttura sportiva di servizio (vedi box). In tutto il resto del nostro territorio, in assenza di leggi apposite che facilitano la vita, le cose, come appena visto, si complicano alquanto. La passione è tanta e ci vogliamo provare lo stesso? Ok, sostanzialmente è possibile seguire due vie.

1. La prima, lunga e tortuosa, prevede di richiedere una "variazione puntuale del PRG per attività produttiva". Se ne occupa sempre il SUAP attraverso delle Conferenze di Servizi con gli enti interessati al provvedimento (un festival di Comune, Provincia, Regione, ASUR ecc.). Al termine di questo procedimento variabilmente lungo in base eventuali richieste di integrazioni, ricorsi, tempi tecnici per pubblicazioni, insomma le solite cose, il SUAP rilascia il Titolo unico. È comunque la strada da seguire se si prevede che nel campo di volo saranno presenti delle attività commerciali come un ristorante, un'officina o un hangar da affittare.

2. Se invece non ci sono queste necessità e il campo sarà gestito senza fini di lucro, una soluzione più semplice è che il campo di volo possa assumere valenza di "pubblica utilità" o di uso pubblico al servizio di una parte di utenza, esattamente come un ospedale o un campo sportivo. La legge n.1 del 3.1.1978 consente alle opere di pubblica utilità di essere realizzate anche in contrasto con gli strumenti urbanistici. In questo caso, per poter derogare al piano regolatore e costruire dove esso non lo consente e realizzare, per esempio, un parcheggio o un hangar, il progetto deve essere presentato e approvato dal Consiglio comunale. In questo caso l'approvazione costituisce di per sé una variante al piano regolatore ed è direttamente operativa. Un grande vantaggio. Quindi è fondamentale che il campo di volo sia presentato già in progetto come opera di pubblica utilità, ovvero di "uso pubblico" anche se di proprietà privata: il privato, o nel nostro caso di solito un'associazione sportiva dilettantistica, realizzerà l'opera e stabilirà regole di gestione e utilizzo con l'ente comunale attraverso la stipulazione di un'apposita convenzione. Per un Campo Volo la convenzione potrebbe prevedere, per esempio, la disponibilità per la Protezione Civile come deposito e/o base operativa, oppure la disponibilità a ospitare l'elisuperficie il 118, entrambe cose importantissime per far valere lo status di "pubblica utilità". Se si verificano questi requisiti, la procedura risulterà enormemente semplificata.

“ Alcune regioni si sono dotate di una legge che facilita l’apertura dei campi volo, ma sarebbe auspicabile una legge nazionale, semplice da applicare e da rispettare ”

I limiti acustici

In passato è successo che diversi campi di volo siano stati chiusi per cause esterne, spesso mediante ordinanze dei sindaci competenti territorialmente. Il più delle volte questo accade a causa delle relazioni, diciamo così, non sempre positive che si sviluppano con chi abita vicino alla pista. I motivi che portano alla chiusura sono quasi sempre due: la presunta pericolosità (di solito legata alla pessima abitudine di fare passaggi bassi vicino alle case limitrofe) e l’elevata rumorosità dei movimenti. Fortunatamente per noi, recentemente è entrata in vigore la legge n.98 del 9.8.2013. Che cos’è? È la normativa che, fra tante altre cose, permette alle Aviosuperfici di essere equiparate ad aeroporti e autodromi per ciò che riguarda le valutazioni di impatto acustico. Per questo, anche se la valutazione dell’impatto acustico non dovesse essere richiesta dal SUAP o dalla Commissione edilizia comunale, sarà sicuramente buona cosa provvedere facendone richiesta all’ARPAM di competenza. Questo sia perché in caso di contestazione potremo subito dimostrare di essere in regola, sia perché si sono verificati alcuni casi in cui la magistratura, in assenza di una normativa specifica in materia di rumore, ha equiparato

Alcuni operatori hanno sfruttato strutture preesistenti e abbandonate per ricavare realtà operative di gran rilievo: questa è la pista di Mortegliano, adiacente allo stabilimento della Fly Synthesis, ai lati della striscia in asfalto si vede ancora la vecchia pavimentazione in lastroni di cemento della pista utilizzata durante la II Guerra Mondiale

to i campi di volo alle aviosuperfici, strutture per le quali la valutazione è invece necessaria. Insomma è un buon modo per prevenire il problema.

AOPA e i campi di volo

È ovvio che lo sviluppo e la promozione del volo sportivo sono inscindibilmente legati alla presenza capillare di campi di volo e aviosuperfici sul territorio. Su queste strutture si sviluppa la maggior parte dell’attività di volo nel nostro paese, su queste sono basate scuole e attività commerciali legate al volo e all’avioturismo più in generale. Chiaro quindi che una legge nazionale che ne faciliti l’apertura (ed eviti i costi di urbanizzazione, magari, vista l’applicazione del concetto di

temporaneità e ripristino del territorio in caso di cessazione di attività), sull’esempio di quanto già succede in alcune regioni virtuose, sarebbe di grande aiuto. Recentemente AOPA Italia si sta caratterizzando come l’unica associazione solida, capace e molto attiva del nostro panorama e, seppure già molto impegnata su vari fronti, siamo sicuri che un forte partecipazione da parte dei piloti VDS significherebbe un impegno verso questo ulteriore, fondamentale impegno. Dipende anche da noi “piloti della domenica”, sarebbe un gran bel passo avanti e lo auspichiamo vivamente.

L'autore ringrazia il Responsabile del SUAP della Comunità Montana Alto e Medio Metauro, Geom. Renato Dini, per la cortese e paziente collaborazione.



Collegamenti utili

Lazio (Legge regionale n. 9 del 18 luglio 2012)
<http://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2013/03/16/13R00174/s3>

Abruzzo (Legge regionale n. 52 del 10/12/2010)
<http://www.legislazioneabruzzo.it/node/42858/indice-parti/351999>

Marche (Bollettino Ufficiale della Regione Marche, Circolare n. 2 del 27 aprile 1995)
http://www.paramotore.org/doc/1995_circolare_Regione_Marche_BUR.pdf

Lombardia (Regolamento regionale 6 maggio 2008 - n. 4. Attuazione della legge regionale 8 giugno 2007, n. 10 “Disciplina

regionale dell’agriturismo”)
http://www.cittametropolitana.mi.it/export/sites/default/polizia_provinciale/documenti/lr_09052008__n14_modif_lr9_05.pdf

Regolamentazione Aviosuperfici:
https://www.enac.gov.it/repository/contentmanagement/information/n1804792357/dm_avio_010206.pdf

Valutazione impatto acustico:
 D.M. 31/10/97 relativa a “Metodologia di valutazione del rumore aeroportuale”
http://www.soluzione-acustica.it/pdf/DM_Ambiente_31_10_97.pdf