

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

N. 394

ATTO DEL GOVERNO

SOTTOPOSTO A PARERE PARLAMENTARE

Schema di decreto legislativo di recepimento della direttiva 2002/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 marzo 2002, che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti della Comunità

(Parere ai sensi dell'articolo 1, comma 3, della legge 31 ottobre 2003, n. 306)

—————

(Trasmesso alla Presidenza del Senato il 13 luglio 2004)

—————

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Il presente schema di decreto legislativo dà attuazione alla direttiva 2002/30/CE relativa all'introduzione di restrizioni operative negli aeroporti della comunità ed ha come finalità il contenimento dell'inquinamento acustico nell'intorno degli aeroporti nazionali che hanno un traffico annuo superiore ai 50.000 movimenti aerei.

Il provvedimento in esame viene, dunque, a completare il sistema di gestione del rumore aeroportuale già in realizzato nel nostro Paese mediante la previsione di misure volte all'introduzione di procedure operative di riduzione del rumore prodotto dagli aeromobili ed alla definizione di aree acustiche di rispetto nell'intorno aeroportuale.

Esso, infatti, nel rispetto del principio dell'approccio equilibrato nella gestione del rumore prodotto dagli aeromobili, introduce un'ulteriore eventuale misura di riduzione del rumore aeroportuale, la restrizione operativa all'esercizio dei velivoli, alla quale è possibile ricorrere in un determinato aeroporto allorché si registri un aggravamento non occasionale del clima acustico, nonostante siano state adottate le altre misure di contenimento dell'inquinamento acustico già previste dalla normativa ambientale di settore.

In particolare, lo schema di decreto consente l'adozione di due tipi di restrizioni operative, le restrizioni parziali, intese a limitare il traffico dei velivoli solamente in determinate fasce orarie, e le restrizioni operative intese a vietare il volo di velivoli classificati più rumorosi in base alla certificazione acustica.

Fra le restrizioni operative parziali rientrano quelle intese a limitare il traffico aereo notturno, caratterizzato dall'insieme delle operazioni che si svolgono fra le 22.30 e le 6.30 locali, per l'adozione delle quali lo schema di decreto in esame, anticipando i contenuti della direttiva quadro 2002/49/CE sulla gestione del rumore ambientale e tenuto conto della vigente disciplina in materia (Decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1999, n. 476), rinvia ad un successivo regolamento l'individuazione sia dei metodi di valutazione che dei valori limite dello stesso rumore notturno.

Lo schema di decreto in esame, in conclusione, costituisce una norma ambientale che garantendo una disciplina unitaria sul territorio nazionale per gli interventi di contenimento del rumore nei maggiori aeroporti nazionali, è in grado di assicurare il rispetto sia del citato principio dell'approccio equilibrato sia del diritto della libera circolazione delle persone e delle merci, nonché la tutela della natura concorrenziale del mercato del trasporto aereo.

Si descrive, di seguito, il contenuto dei singoli articoli dello schema di decreto legislativo.

Articolo 1 - Individua gli obiettivi che il decreto, in conformità alle disposizioni della direttiva 2002/30/CE, si prefigge.

Articolo 2 - Definisce l'ambito di applicazione del decreto.

Articolo 3 - Introduce le definizioni previste dalla direttiva, coordinandole con quelle nazionali vigenti in materia e con la direttiva europea quadro 2002/49/CE.

Articolo 4 - Individua i criteri generali relativi all'adozione di restrizioni operative, indicando i riferimenti tecnici per la classificazione dei velivoli e l'ordine di adozione delle possibili misure, con particolare riguardo al volo notturno.

Articolo 5 - Stabilisce i criteri relativi all'introduzione di restrizioni operative per i velivoli marginalmente conformi, disciplinando la successione temporale degli interventi individuati e la possibilità di misure più incisive per gli aeroporti classificati come metropolitani, ad oggi non presenti sul territorio nazionale.

Articolo 6 - Stabilisce le modalità di adozione delle restrizioni operative demandandone l'individuazione ad uno specifico comitato che, peraltro, tenuto conto della specifica realtà aeroportuale, è previsto possa, in alternativa, pronunciarsi per una ridefinizione delle misure già in essere, rimettendone l'adozione alle esistenti Commissioni aeroportuali.

Articolo 7 - Prevede la non applicazione dello schema di decreto alle restrizioni operative in atto all'entrata in vigore del decreto e alle modificazioni di ordine minore.

Articoli 8 e 9 - Prevedono, rispettivamente, una deroga di dieci anni per i velivoli immatricolati nei paesi in via di sviluppo e deroghe specifiche per singole attività.

Articolo 10 - Stabilisce le modalità di consultazione, il termine di comunicazione delle restrizioni operative ed i relativi mezzi di impugnazione.

Articolo 11 - Definisce le modalità con cui i Ministeri competenti, la Commissione europea e gli altri Stati debbono essere informati delle misure adottate ai sensi dello schema di decreto.

Articolo 12 - Stabilisce le modalità di modifica degli allegati allo schema di decreto.

Dal presente decreto non derivano nuovi o maggiori oneri né minori entrate a carico del bilancio dello Stato e, pertanto, non si provvede a redigere la relazione tecnica.

SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO DI RECEPIMENTO DELLA DIRETTIVA 2002/30/CE CHE ISTITUISCE NORME E PROCEDURE PER L'INTRODUZIONE DI RESTRIZIONI OPERATIVE AI FINI DEL CONTENIMENTO DEL RUMORE NEGLI AEROPORTI DELLA COMUNITÀ

Visti gli articoli 76 e 87, comma 5, della Costituzione;

Vista la legge 31 ottobre 2003, n. 306, e, in particolare, l'allegato B;

Vista la direttiva 2002/30/CE del Parlamento e del Consiglio del 26 marzo 2002, che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti della Comunità;

Visto il regolamento (CEE) 2408/92 del Consiglio del 23 luglio 1992 sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie;

Vista la legge 26 ottobre 1995 n. 447, e successive modifiche, e, in particolare, l'articolo 3, comma 1, lettera m);

Visto il decreto del Ministro dell'ambiente 31 ottobre 1997, pubblicato nella Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana del 15 novembre 1997, n.267;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1999, n. 476, pubblicato nella Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana del 17 dicembre 1999, n. 295;

Acquisito il parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, reso nella seduta del.....;

Vista la deliberazione preliminare del Consiglio dei Ministri, adottata nella seduta del.....;

Acquisiti i pareri delle competenti Commissioni parlamentari;

Vista la deliberazione definitiva del Consiglio dei Ministri, adottata nella seduta del.....;

Sulla proposta del Ministro per le politiche comunitarie e del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, di concerto con i Ministri degli affari esteri, della giustizia, dell'economia e delle finanze, delle infrastrutture e dei trasporti e della salute;

EMANA

il seguente decreto legislativo

Articolo 1 Obiettivi

1. Il presente decreto stabilisce le condizioni e le modalità per l'adozione, negli aeroporti di cui all'articolo 2, delle restrizioni operative individuate all'articolo 3, comma 1, lettera e), volte a ridurre o vietare l'accesso di velivoli in un determinato aeroporto, nonché delle altre misure ritenute utili a favorire il raggiungimento di obiettivi definiti di riduzione dell'inquinamento acustico a livello dei singoli aeroporti, tenuto conto della popolazione esposta.
2. Nell'affrontare i problemi dell'inquinamento acustico negli aeroporti si adotta un approccio equilibrato.

Articolo 2 Campo di applicazione

1. Il presente decreto si applica agli aeroporti, come definiti dal successivo articolo 3, comma 1, lettere a) e b), e agli aeroporti militari aperti al traffico civile, limitatamente al traffico di velivoli civili, nei quali è rilevato un aggravamento non occasionale del clima acustico a seguito del superamento dei limiti acustici stabiliti dalle vigenti norme nazionali per le zone di rispetto individuate in attuazione dell'articolo 3, comma 1, lettera m), numero 3), della legge 26 ottobre 1995, n. 447, e successive modifiche.
2. Le disposizioni del presente decreto non si applicano alle emissioni acustiche dei voli effettuati per fini di emergenza, di soccorso, di protezione civile, di pubblica sicurezza e militari.

Articolo 3 Definizioni

1. Ai fini del presente decreto si definisce:
 - a) "aeroporto": superficie delimitata di terreno o di acqua, inclusa ogni costruzione, installazione ed impianto, usata in tutto o in parte per l'arrivo, la partenza ed il movimento di velivoli, avente un traffico superiore a cinquantamila movimenti di velivoli subsonici civili per anno calendario, riferito alla media nei tre anni calendariali precedenti l'applicazione delle disposizioni del presente decreto allo specifico aeroporto;
 - b) "aeroporto metropolitano": un aeroporto situato nel centro di un grande agglomerato urbano, nessuna pista del quale ha lunghezza disponibile al decollo superiore a duemila metri, che fornisce solo collegamenti da punto a punto tra gli Stati europei o all'interno del territorio italiano e in cui un numero elevato di persone soffre obiettivamente per il

rumore provocato dai velivoli. Detti aeroporti sono elencati nell'allegato II in conformità alle decisioni dell'Unione europea.

- c) "velivolo subsonico civile a reazione": velivolo la cui massa massima certificata al decollo è pari o superiore a trentaquattromila chilogrammi, o con un numero massimo certificato di posti a sedere per passeggeri per il tipo di aereo in questione superiore a diciannove, esclusi i sedili riservati all'equipaggio;
- d) "velivolo marginalmente conforme": un velivolo subsonico civile a reazione che soddisfa i limiti di certificazione definiti nel volume 1, parte II, capitolo 3, dell'annesso 16 della convenzione sull'Aviazione civile internazionale, stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, approvata e resa esecutiva con il decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, e ratificata con la legge 17 aprile 1956, n. 561, con margine cumulativo non superiore a 5 EPNdB (Effective Perceived Noise in decibels- unità di misura del livello effettivo di rumorosità percepita). Per margine cumulativo si intende la cifra espressa in EPNdB ottenuta sommando le singole eccedenze, cioè le differenze fra il livello di rumore certificato e il livello di rumore massimo autorizzato, misurate in ciascuno dei tre punti di riferimento per la misurazione del rumore quali definiti nel volume 1, parte II, capitolo 3, del citato annesso 16;
- e) "restrizioni operative": la riduzione od il divieto dell'accesso di velivoli subsonici civili a reazione in uno specifico aeroporto. Dette restrizioni sono parziali quando sono applicate solo in determinate fasce orarie;
- f) "soggetti interessati": le persone fisiche o giuridiche interessate o che possono essere interessate dall'introduzione di misure di riduzione del rumore, comprese le restrizioni operative o che hanno un legittimo interesse all'introduzione di dette misure;
- g) "approccio equilibrato": il metodo in base al quale sono prese in considerazione le misure disponibili per affrontare il problema dell'inquinamento acustico in un aeroporto e, in particolare, la riduzione alla fonte del rumore degli aeromobili, la pianificazione e la gestione del territorio, procedure operative di riduzione del rumore e restrizioni operative, tenuto conto dei criteri e delle linee guida pubblicati dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale, di seguito denominata ICAO.

Articolo 4

Criteria generali relativi all'adozione di restrizioni operative

1. Le restrizioni operative disciplinate dal presente decreto sono adottate previa valutazione da effettuare in conformità alle prescrizioni dell'allegato I, tenuto conto del rapporto fra costi e benefici probabili connessi alle misure da attuare, nonché delle caratteristiche dell'aeroporto interessato.
2. È fatto divieto di introdurre restrizioni operative basate sulla nazionalità o sull'identità del vettore aereo o del costruttore di velivoli.
3. Ai fini dell'adozione di restrizioni operative basate sulle prestazioni di un velivolo si fa riferimento ai limiti di certificazione definiti nell'annesso 16, volume 1, della citata Convenzione sull'aviazione civile internazionale, terza edizione del luglio 1993, e successive modifiche.

4. Le restrizioni operative sono adottate, tenuto conto dell'approccio equilibrato, come definito all'articolo 3, lettera g), esclusivamente nel caso in cui la valutazione effettuata ai sensi del comma 1, abbia dimostrato che l'attuazione di ogni altra misura di contenimento dell'inquinamento acustico prevista dalla normativa vigente in attuazione della citata legge n. 447 del 1995 non consente di raggiungere gli obiettivi stabiliti dal presente decreto.
5. Fatto salvo quanto previsto al comma 4, le restrizioni operative intese a ridurre o vietare l'accesso di velivoli marginalmente conformi sono adottate solo successivamente all'introduzione di restrizioni operative parziali.
6. Nell'introdurre restrizioni operative parziali si tiene conto, in particolare, della fascia oraria relativa ai voli notturni. A tal fine sono utilizzati descrittori acustici notturni relativi ai disturbi del sonno i cui metodi di valutazione ed i valori limite, il cui superamento comporta l'obbligo di esaminare od applicare provvedimenti di attenuazione del rumore, sono stabiliti con decreto del Presidente della Repubblica, emanato ai sensi dell'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, di concerto con i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e della salute.
7. Nell'ambito dell'approccio equilibrato quale ulteriore misura per la gestione del rumore nei singoli aeroporti possono essere presi in considerazione incentivi economici.

Articolo 5

Criteri relativi all'introduzione di restrizioni operative per i velivoli marginalmente conformi

1. Le restrizioni operative intese a ridurre o vietare l'accesso di velivoli marginalmente conformi, sono attuate con le seguenti modalità:
 - a) per sei mesi, a partire dalla data di applicazione della restrizione operativa determinata ai sensi dell'articolo 10, comma 3, lettera a), gli operatori aerei non possono impiegare detti velivoli per un numero di voli superiore a quello effettuato nell'aeroporto interessato nel corrispondente periodo dell'anno precedente;
 - b) decorso il periodo di cui al punto a), l'Ente nazionale per l'aviazione civile, di seguito denominato ENAC, può richiedere, ai sensi del successivo articolo 6, agli operatori aerei di ridurre il numero totale iniziale di movimenti di detti velivoli fino al venti per cento all'anno, sulla base di un piano di interventi adottato ai sensi dell'articolo 4, comma 1.
2. Fermo restando quanto disposto all'articolo 4, commi 1 e 2, l'ENAC può adottare negli aeroporti metropolitani, presenti sul territorio nazionale, individuati nell'allegato II misure più restrittive di quelle stabilite dal presente articolo, con riferimento alla definizione di velivoli marginalmente conformi.
3. Le disposizioni del comma 2 non si applicano ai velivoli in possesso della certificazione originale o della ricertificazione attestante la conformità alle norme acustiche di cui al volume 1, parte II, capitolo 4, dell'annesso 16 alla citata Convenzione sull'aviazione civile internazionale.

Articolo 6
Adozione di restrizioni operative

1. Le restrizioni operative previste dal presente decreto sono adottate dall'ENAC, con proprio provvedimento, sentiti i Ministeri dell'ambiente e della tutela del territorio e delle infrastrutture e dei trasporti.
2. Per le finalità di cui al comma 1, l'ENAC, entro trenta giorni dall'accertamento del superamento dei limiti previsti all'articolo 2, comma 1, istituisce un comitato con il compito di effettuare la valutazione di cui all'articolo 4, comma 1, e di individuare le restrizioni operative da adottare.
3. Il Comitato di cui al comma 2 è composto da sette tecnici indicati rispettivamente:
 - a) dalla Direzione Generale dell'ENAC, con funzioni di presidente;
 - b) dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
 - c) dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio;
 - d) dall'Agenzia regionale per l'ambiente competente;
 - e) dalla Direzione della Circostrizione Aeroportuale competente;
 - f) dai vettori aerei che utilizzano regolarmente l'aeroporto;
 - g) dalla società di gestione aeroportuale.
4. Qualora, nell'ambito della attività di valutazione di cui al comma 2, il comitato valuta opportuna l'adozione di misure diverse dalle restrizioni operative disciplinate dal presente decreto, trasmette alla commissione incaricata, in base alla legislazione vigente, della definizione delle procedure antirumore per quel determinato aeroporto, di seguito denominata commissione aeroportuale, una relazione tecnica nella quale, tenuto conto dell'approccio equilibrato, del rapporto costi e benefici delle possibili misure, nonché delle eventuali prescrizioni del provvedimento di valutazione di impatto ambientale, ove previsto, e della normativa tecnica dell'ICAO, sono indicate le linee generali degli interventi da realizzare.
5. Ai fini dell'accertamento del superamento dei limiti di cui all'articolo 2, comma 1, negli aeroporti in cui sono operativi sistemi di monitoraggio, la società di gestione aeroportuale effettua rilevazioni acustiche in continuo. Negli aeroporti non provvisti di detti sistemi, le rilevazioni sono effettuate, con cadenza almeno semestrale, dalla competente agenzia regionale per l'ambiente.
6. La società di gestione aeroportuale interessata e l'agenzia regionale per l'ambiente competente comunicano all'ENAC il superamento dei limiti di cui all'articolo 2, comma 1.
7. Gli oneri connessi allo svolgimento della attività di valutazione prevista dal comma 2 ed i costi inerenti al funzionamento del comitato, ivi compreso il trattamento economico di missione eventualmente spettante ai componenti del medesimo comitato, sono posti a carico dell'ente gestore dell'aeroporto interessato.

Articolo 7
Restrizioni operative esistenti

1. Le disposizioni dell'articolo 4 non si applicano:
 - a) alle restrizioni operative in atto alla data di entrata in vigore del presente decreto;
 - b) alle modificazioni tecniche di ordine minore che non hanno incidenza significativa sul piano dei costi per le compagnie aeree e che sono apportate a restrizioni operative parziali introdotte dopo la data di entrata in vigore del presente decreto.

Articolo 8
Deroghe per i velivoli immatricolati nei paesi in via di sviluppo

1. Per un periodo di dieci anni, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto, ai velivoli marginalmente conformi immatricolati nei paesi in via di sviluppo non si applicano le disposizioni dell'articolo 5, a condizione che:
 - a) siano dotati di certificato attestante la loro rispondenza alle norme acustiche di cui al volume 1, parte II, capitolo 3, dell'allegato 16 alla citata Convenzione sull'aviazione civile internazionale e siano stati utilizzati nell'aeroporto che applica la deroga, tra il 1° gennaio 1996 e il 31 dicembre 2001;
 - b) siano stati iscritti, durante il periodo di cui alla lettera a), nel registro del paese in via di sviluppo interessato dalla deroga e continuino ad essere gestiti da persona fisica o giuridica stabilita nello stesso paese.

Articolo 9
Deroga per singole attività

1. In deroga alle disposizioni del presente decreto, l'ENAC può autorizzare singole attività anche di velivoli marginalmente conformi nei seguenti casi:
 - a) per attività di carattere eccezionale, a condizione che la deroga sia temporanea;
 - b) per voli non aventi fini di lucro effettuati per trasformazioni, per riparazioni o per attività di manutenzione.

Articolo 10
Consultazione, termine di preavviso e mezzi di impugnazione

1. I soggetti interessati dalla restrizione operativa possono presentare al comitato di cui all'articolo 6, comma 2, memorie scritte e documenti che lo stesso comitato, se pertinenti, ha l'obbligo di valutare.

2. Fatto salvo quanto previsto al comma 3, l'atto di adozione di una restrizione operativa parziale deve essere motivato e comunicato, con indicazione contestuale del termine e dell'autorità cui è possibile ricorrere, alla parte interessata, quattro mesi prima della sua applicazione.
3. L'atto di adozione di una restrizione operativa intesa a ridurre o vietare l'accesso di velivoli marginalmente conformi deve essere motivato e comunicato, con indicazione contestuale del termine e dell'autorità cui è possibile ricorrere, alla parte interessata:
 - a) almeno sei mesi prima della sua applicazione, nel caso di restrizione operativa di cui all'articolo 5, comma 1, lettera a);
 - b) almeno un anno prima della applicazione, nel caso di restrizioni operative previste all'articolo 5, comma 1, lettera b), e all'articolo 5, comma 2;
 - c) fermo restando quanto previsto alle lettere a) e b), comunque due mesi prima della Conferenza internazionale per gli orari dei vettori aerei, di cui all'articolo 4, paragrafo 4, del regolamento (CEE) 18 gennaio 1993, n. 95/93, relativa alla stagione di traffico a cui la restrizione operativa si riferisce.

Articolo 11 **Informazione**

1. L'ENAC comunica immediatamente le restrizioni operative adottate ai sensi del presente decreto ai Ministeri dell'ambiente e della tutela del territorio e delle infrastrutture e dei trasporti, alla regione ed agli enti locali interessati.
2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti informa la Commissione europea e gli altri Stati membri delle misure di cui al comma 1.

Articolo 12 **Disposizioni finali**

1. Gli allegati al presente decreto sono modificati con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in conformità alle modifiche tecniche introdotte al livello comunitario.

(prescrizioni relative alla valutazione di cui all'articolo 4, comma 1)

1. Ai fini della valutazione prevista dall'articolo 4, comma 1, il Comitato di cui all'articolo 6, comma 2, redige una relazione di valutazione contenente:
 - a) La descrizione delle caratteristiche aeroportuali
 1. Descrizione dell'aeroporto con indicazione delle sue capacità, della sua ubicazione, dell'intorno aeroportuale, del volume e della composizione del traffico aereo, della composizione delle piste di decollo, delle procedure di avvicinamento e decollo pubblicate in Aeronautical Information Publication (AIP), nonché degli indici di classificazione aeroportuale I_a, I_b, I_c come definiti nel decreto del Ministro dell'ambiente del 20 maggio 1999, pubblicato nella Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana del 24 settembre 1999, n.225.
 2. Descrizione delle misure esistenti per attenuare le emissioni acustiche: le procedure antirumore, le limitazioni o i divieti esistenti, il sistema di monitoraggio del rumore e i programmi di isolamento acustico.
 3. Raccolta delle mappe di zonizzazione acustica aeroportuale elaborate secondo il decreto del Ministro dell'ambiente del 31 ottobre 1997, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 15 novembre 1997, n.267, con breve descrizione delle analisi effettuate e dei metodi di calcolo utilizzati per la loro determinazione, ed esame della pianificazione e gestione del territorio, dei Piani di Zonizzazione Acustica (PZA), dei comuni interessati dalle attività aeroportuali.
 - b) La descrizione del clima acustico aeroportuale che ne evidenzia l'eventuale aggravamento attraverso rilevamenti fonometrici e report dettagliato delle registrazioni fonometriche effettuate, corredate di dati meteorologici.
 - c) L'indicazione del campione rappresentativo di traffico aereo individuato per la determinazione delle curve isofoniche, secondo le modalità previste dalla normativa vigente, attraverso l'utilizzo di modelli di calcolo riconosciuti dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio.

- d) La valutazione della possibile adozione, nella logica di approccio equilibrato, di misure di intervento diverse dalle restrizioni operative e, nel caso sia accertata tale possibilità, l'indicazione delle linee guida da inviare alla Commissione aeroportuale di cui all'articolo 5 del decreto del Ministro dell'ambiente 31 ottobre 1997, incaricata di individuare le stesse misure.
 - e) Individuazione dei piani di intervento necessari, con descrizione dei differenti scenari analizzati, dei relativi risultati di simulazione e delle principali ragioni che ne hanno motivato la scelta, tenuto conto del rapporto costi/benefici, intendendosi per beneficio il numero delle persone alleviate dal disturbo, nel caso in cui il Comitato accerti che, per conseguire gli obiettivi di riduzione di inquinamento acustico definiti per l'aeroporto interessato, non vi sono altre possibilità al di fuori dell'introduzione di restrizioni operative.
2. Ai fini della valutazione di cui al comma 1) il Comitato utilizza sistemi GIS con raccolta di informazioni cartografiche e censuarie il più possibile dettagliate e aggiornate, eventualmente avvalendosi delle banche dati accessibili presso il Ministero ambiente e tutela del territorio.

AEROPORTI METROPOLITANI

Berlin - Tempelhof
Stockholm Bromma
London City
Belfast City



Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA UNIFICATA

Oggetto: Parere, ai sensi dell'art. 9, comma 3, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, sullo schema di decreto legislativo recante recepimento della direttiva 2002/30/CE del Parlamento e del Consiglio del 26 marzo 2002, che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti della Comunità, da emanarsi su proposta del Ministro per le politiche comunitarie e del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio ai sensi dell'art. 1, allegato B, della legge 31 ottobre 2003, n. 306 (legge comunitaria 2003).

Repertorio atti n. 756/W del 1° luglio 2004

LA CONFERENZA UNIFICATA

Nella odierna seduta del 1° luglio 2004:

VISTA la direttiva 2002/30/CE del Parlamento e del Consiglio del 26 marzo 2002, che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti della Comunità Europea;

VISTA la legge 31 ottobre 2003, n. 306, recante "Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee" (legge comunitaria 2003), che all'art. 1, allegato B, delega il Governo a dare attuazione alla richiamata direttiva 2002/30/CE;

VISTO l'art. 9, comma 3, del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281;

VISTO lo schema di decreto legislativo di recepimento della direttiva 2002/30/CE del Parlamento e del Consiglio del 26 marzo 2002, che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti della Comunità Europea, approvato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri nella seduta del 7 maggio 2004 e trasmesso a questa Conferenza dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per gli affari giuridici e legislativi, con nota DAGL Prot. n. 050109/10.3.28 - 9138 del 10 maggio 2004;

CONSIDERATE le risultanze delle riunioni tecniche del 26 maggio e del 22 giugno 2004, nel corso delle quali, sulla base di un documento elaborato dal coordinamento





Presidenza del Consiglio dei Ministri

CONFERENZA UNIFICATA

interregionale in materia, condiviso dagli enti locali, sono stati concordati emendamenti, pervenendo ad un testo condiviso dello schema di decreto in esame;

CONSIDERATI gli esiti della odierna seduta di questa Conferenza, nel corso della quale:

- i Presidenti delle Regioni e delle Province autonome hanno espresso parere negativo, salvo l'accoglimento di un emendamento volto ad integrare la composizione del Comitato di cui all'art. 6, con due nuovi componenti, in rappresentanza rispettivamente delle Arpa Regionali territorialmente interessate e delle Regioni e delle Province autonome, contestualmente producendo un documento nel quale risultano formalizzati: - il testo concordato in sede tecnica con le Amministrazioni centrali e le autonomie locali, allegato sub A, parte integrante del presente atto, e la predetta proposta emendativa, all'art. 6, allegato sub B;
- i Rappresentanti delle Autonomie locali hanno espresso parere favorevole al testo concordato in sede tecnica con le Amministrazioni centrali interessate e le Regioni, con la richiesta dell'UPI, formalizzata con un documento, allegato sub C, parte integrante del presente atto, di integrare la composizione del Comitato di cui all'art. 6 con un proprio rappresentante;

CONSIDERATO che in seduta il Sottosegretario di Stato all'ambiente ha concordato con le Autonomie regionali e locali di elevare da sette a nove il numero dei componenti del predetto Comitato, integrandolo con un rappresentante dell'UPI e con un rappresentante delle Regioni e delle Province autonome, in tal modo parzialmente accogliendo la richiesta avanzata dalle Regioni nell'allegato sub B;

ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

sullo schema di decreto legislativo in oggetto, nel testo di cui all'allegato sub A, con le modifiche concordate in seduta in ordine alla composizione del Comitato di cui all'art. 6, come esplicitate in premessa.

IL SEGRETARIO
Dott. Riccardo Carpino

Riccardo Carpino



IL PRESIDENTE
Sen. Prof. Enrico La Loggia

Enrico La Loggia

ALLEGATO A

**(TESTO CONCORDATO IN
SEDE TECNICA IL 22
GIUGNO 2004)**

**SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO DI RECEPIMENTO DELLA DIRETTIVA
2002/30/CE CHE ISTITUISCE NORME E PROCEDURE PER L'INTRODUZIONE DI
RESTRIZIONI OPERATIVE AI FINI DEL CONTENIMENTO DEL RUMORE NEGLI
AEROPORTI DELLA COMUNITÀ**

Visti gli articoli 76 e 87, comma 5, della Costituzione;

Vista la legge 31 ottobre 2003, n. 306, e, in particolare, l'allegato B;

Vista la direttiva 2002/30/CE del Parlamento e del Consiglio del 26 marzo 2002, che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti della Comunità

Vista la direttiva 2002/49/CE del Parlamento e del Consiglio del 25 giugno 2002 relativa alla determinazione ed alla gestione del rumore ambientale;

Visto il regolamento (CEE) 2408/92 del Consiglio del 23 luglio 1992 sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie;

Vista la legge 26 ottobre 1995 n. 447, e successive modifiche, e, in particolare, l'articolo 3, comma 1, lettera m);

Visto il decreto del Ministro dell'ambiente 31 ottobre 1997, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 15 novembre 1997, n.267;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 11 dicembre 1997, n. 496;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1999, n. 476, pubblicato nella Gazzetta ufficiale del 17 dicembre 1999, n. 295;

Vista la deliberazione preliminare del Consiglio dei Ministri, adottata nella seduta del.....;

Acquisito il parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, reso nella seduta del.....;

Acquisiti i pareri delle competenti Commissioni parlamentari;

Vista la deliberazione definitiva del Consiglio dei Ministri, adottata nella seduta del.....;



Sulla proposta del Ministro per le politiche comunitarie e del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, di concerto con i Ministri degli affari esteri, della giustizia, dell'economia e delle finanze, delle infrastrutture e dei trasporti e della salute;

EMANA

il seguente decreto legislativo

Articolo 1 Obiettivi

1. Il presente decreto stabilisce le condizioni e le modalità per l'adozione, negli aeroporti di cui all'articolo 2, delle restrizioni operative individuate all'articolo 3, comma 1, lettera e), volte a ridurre o vietare l'accesso di velivoli in un determinato aeroporto, nonché delle altre misure ritenute utili a favorire il raggiungimento di obiettivi definiti di riduzione dell'inquinamento acustico a livello dei singoli aeroporti, tenuto conto, **in particolare** della popolazione esposta.
2. Nell'affrontare i problemi dell'inquinamento acustico negli aeroporti si adotta un approccio equilibrato.

Articolo 2 Campo di applicazione

1. Il presente decreto si applica agli aeroporti, come definiti dal successivo articolo 3, comma 1, lettere a) e b), e agli aeroporti militari aperti al traffico civile, limitatamente al traffico di velivoli civili, nei quali è rilevato ~~un aggravamento non occasionale del clima acustico a seguito del~~ un superamento dei limiti acustici stabiliti dalle vigenti norme ~~nazionali~~ per le zone di rispetto individuate in attuazione dell'articolo 3, comma 1, lettera m), punto 3), della legge 26 ottobre 1995, n. 447, e successive modifiche.
2. Le disposizioni del presente decreto non si applicano alle emissioni acustiche dei voli effettuati per fini di emergenza, di soccorso, di protezione civile, di pubblica sicurezza e militari.

Articolo 3 Definizioni

1. Ai fini del presente decreto si definisce:

a) "**aeroporto**": superficie delimitata di terreno o di acqua, inclusa ogni costruzione, installazione ed impianto, usata in tutto o in parte per l'arrivo, la partenza ed il movimento di velivoli, avente un traffico superiore a 50.000 movimenti di velivoli subsonici civili a reazione per anno ~~calendario~~ **solare (1 gennaio - 31 dicembre)**, riferito alla media nei tre anni ~~calendari~~ **solari** precedenti l'applicazione delle disposizioni del presente decreto allo specifico aeroporto. L'elenco di detti aeroporti è pubblicato con cadenza annuale dall'Ente nazionale per l'aviazione civile, di seguito denominato ENAC, entro il primo semestre di ogni anno, tenuto conto dei dati disponibili al 31 dicembre dell'anno precedente.



b) "aeroporto metropolitano": un aeroporto situato nel centro di un grande agglomerato urbano, nessuna pista del quale ha lunghezza disponibile al decollo superiore a 2.000 metri, che fornisce solo collegamenti da punto a punto tra gli Stati europei o all'interno del territorio italiano e in cui un numero elevato di persone soffre obiettivamente per il rumore provocato dai velivoli. Detti aeroporti sono elencati nell'allegato **H I** in conformità alle decisioni dell'Unione europea.

c) "velivolo subsonico civile a reazione": velivolo la cui massa massima certificata al decollo è pari o superiore a 34.000 kg, o con un numero massimo certificato di posti a sedere per passeggeri per il tipo di aereo in questione superiore a 19, esclusi i sedili riservati all'equipaggio;

d) "velivolo marginalmente conforme": un velivolo subsonico civile a reazione che soddisfa i limiti di certificazione definiti nel volume 1, parte II, capitolo 3, dell'annesso 16 della convenzione sull'Aviazione civile internazionale, stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, approvata e resa esecutiva con il decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, e ratificata con la legge 17 aprile 1956, n. 561, con margine cumulativo non superiore a 5 EPNdB (Effective Perceived Noise in decibels-unità di misura del livello effettivo di rumorosità percepita). Per margine cumulativo si intende la cifra espressa in EPNdB ottenuta sommando le singole eccedenze, cioè le differenze fra il livello di rumore certificato e il livello di rumore massimo autorizzato, misurate in ciascuno dei tre punti di riferimento per la misurazione del rumore quali definiti nel volume 1, parte II, capitolo 3, del citato annesso 16;

d bis) "superamento dei limiti acustici": un superamento dei limiti acustici determinati ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettera m), della legge 26 ottobre 1995, n. 447, e successive modifiche, nelle zone di rispetto individuate in attuazione dello stesso articolo 3, comma 1, lettera m), punto 3, della legge 26 ottobre 1995, n. 447, e successive modifiche;

e) "restrizioni operative": la riduzione od il divieto dell'accesso di velivoli subsonici civili a reazione in uno specifico aeroporto. Dette restrizioni sono parziali quando sono applicate solo in determinate fasce orarie;

f) "soggetti interessati": le persone fisiche o giuridiche interessate o che possono essere interessate dall'introduzione di misure di riduzione del rumore, comprese le restrizioni operative o che hanno un legittimo interesse all'introduzione di dette misure;

g) "approccio equilibrato": il metodo in base al quale sono prese in considerazione le misure disponibili per affrontare il problema dell'inquinamento acustico in un aeroporto e, in particolare, la riduzione alla fonte del rumore degli aeromobili, la pianificazione e la gestione del territorio, procedure operative di riduzione del rumore e restrizioni operative, tenuto conto dei criteri e delle linee guida pubblicati dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale, di seguito denominata ICAO.

Articolo 4

Criteria generali relativi all'adozione di restrizioni operative

1) Le restrizioni operative disciplinate dal presente decreto sono adottate previa valutazione da effettuare in conformità alle prescrizioni dell'allegato **I II**, tenuto conto del rapporto fra costi e benefici probabili connessi alle misure da attuare, nonché delle caratteristiche dell'aeroporto interessato.



1 bis) Per i progetti aeroportuali assoggettati alla procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi della normativa vigente, la valutazione di cui al comma 1 è ricompresa nell'ambito di detta procedura qualora la stessa tenga conto, per quanto possibile, delle informazioni definite nell'allegato II.

2. È fatto divieto di introdurre restrizioni operative basate sulla nazionalità o sull'identità del vettore aereo o del costruttore di velivoli.

3. Ai fini dell'adozione di restrizioni operative basate sulle prestazioni di un velivolo si fa riferimento ai limiti di certificazione definiti nell'annesso 16, volume 1, della citata Convenzione sull'aviazione civile internazionale, terza edizione del luglio 1993, e successive modifiche.

4. Le restrizioni operative sono adottate, tenuto conto dell'approccio equilibrato, come definito all'articolo 3, lettera g), esclusivamente nel caso in cui la valutazione effettuata ai sensi del comma 1, abbia dimostrato che l'attuazione di ogni altra misura di contenimento dell'inquinamento acustico prevista dalla normativa vigente in attuazione della citata legge n. 447 del 1995 non consente di raggiungere gli obiettivi stabiliti dal presente decreto.

5. Fatto salvo quanto previsto al comma 4, le restrizioni operative intese a ridurre o vietare l'accesso di velivoli marginalmente conformi sono adottate solo successivamente all'introduzione di restrizioni operative parziali.

6. Nell'introdurre restrizioni operative parziali si tiene conto, in particolare, della fascia oraria relativa ai voli notturni. A tal fine sono utilizzati i descrittori acustici notturni relativi ai disturbi del sonno previsti dalla direttiva 2002/49/CE i cui metodi di valutazione ed i valori limite ~~il cui superamento comporta l'obbligo di esaminare od applicare provvedimenti di attenuazione del rumore~~ sono stabiliti con decreto del Presidente della Repubblica, emanato a norma dell'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, di concerto con i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e della salute.

6 bis Fino all'adozione dei provvedimenti di cui al comma 6 sono utilizzati i descrittori acustici previsti dalle norme vigenti.

7. Nell'ambito dell'approccio equilibrato quale ulteriore misura per la gestione del rumore nei singoli aeroporti possono essere presi in considerazione incentivi economici.

Articolo 5

Criteri relativi all'introduzione di restrizioni operative per i velivoli marginalmente conformi

1. Le restrizioni operative intese a ridurre o vietare l'accesso di velivoli marginalmente conformi, sono attuate con le seguenti modalità:
 - a) per sei mesi, a partire dalla data di applicazione della restrizione operativa determinata ai sensi dell'articolo 10, comma 3, lettera a), gli operatori aerei non possono impiegare detti velivoli per un numero di voli superiore a quello effettuato nell'aeroporto interessato nel corrispondente periodo dell'anno precedente;
 - b) decorso il periodo di cui al punto a), l'Ente nazionale per l'aviazione civile, di seguito denominato ENAC, può richiedere, ai sensi del successivo articolo 6, agli operatori aerei di



ridurre il numero totale iniziale di movimenti di detti velivoli fino al 20% all'anno, sulla base di un piano di interventi adottato ai sensi dell'articolo 4, comma 1.

2. Fermo restando quanto disposto all'articolo 4, commi 1 e 2, l'ENAC può adottare negli aeroporti metropolitani, presenti sul territorio nazionale, individuati nell'allegato II misure più restrittive di quelle stabilite dal presente articolo, con riferimento alla definizione di velivoli marginalmente conformi.
3. Le disposizioni del comma 2 non si applicano ai velivoli in possesso della certificazione originale o della ricertificazione attestante la conformità alle norme acustiche di cui al volume 1, parte II, capitolo 4, dell'annesso 16 alla citata Convenzione sull'aviazione civile internazionale.

Articolo 6 Adozione di restrizioni operative

~~Le restrizioni operative previste dal presente decreto sono adottate dall'ENAC, con proprio provvedimento, sentiti i Ministeri dell'ambiente e della tutela del territorio e delle infrastrutture e dei trasporti.~~

~~1. 2- Ai fini dell'adozione delle restrizioni operative di cui al presente decreto, è istituito presso l'ENAC, entro 90 giorni dalla pubblicazione del presente decreto, un Comitato tecnico con il compito di effettuare la valutazione di cui all'art. 4, comma 1 e di individuare le relative restrizioni operative entro 180 giorni dalla segnalazione di cui al seguente comma 2, tenuto conto delle eventuali proposte della Commissione aeroportuale competente, nonché delle osservazioni dei soggetti interessati di cui all'articolo 10. Per le finalità di cui al comma 1, l'ENAC, entro trenta giorni dall'accertamento del superamento dei limiti previsti all'articolo 2, comma 1, istituisce un comitato con il compito di effettuare la valutazione di cui all'articolo 4, comma 1, e di individuare le restrizioni operative da adottare.~~

~~2. 4. La Commissione aeroportuale, verificato il superamento dei limiti acustici di cui all'art. 2, ne dà tempestiva comunicazione al Comitato di cui al comma 1, formulando eventuali proposte e fornendo la documentazione necessaria ai fini della valutazione di cui all'articolo 4, comma 1. Qualora, nell'ambito della attività di valutazione di cui al comma 2, il comitato valuta opportuna l'adozione di misure diverse dalle restrizioni operative disciplinate dal presente decreto, trasmette alla commissione incaricata, in base alla legislazione vigente, della definizione delle procedure antirumore per quel determinato aeroporto, di seguito denominata commissione aeroportuale, una relazione tecnica nella quale, tenuto conto dell'approccio equilibrato, del rapporto costi e benefici delle possibili misure, nonché delle eventuali prescrizioni del provvedimento di valutazione di impatto ambientale, ove previsto, e della normativa tecnica dell'ICAO, sono indicate le linee generali degli interventi da realizzare.~~

~~3. 1 Le restrizioni operative previste dal presente decreto sono adottate dall'ENAC, con proprio provvedimento, emanato entro 60 giorni dalla proposta di restrizioni operative formulata dal Comitato tecnico di cui al comma 1. sentiti i Ministeri dell'ambiente e della tutela del territorio e delle infrastrutture e dei trasporti.~~

~~4. 3- Il Comitato di cui al comma 2 1 è composto da sette tecnici indicati rispettivamente:~~



- a) dalla Direzione Generale dell'ENAC, con funzioni di presidente;
- b) dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- c) dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio;
- d) dall'APAT ~~dall'Agenzia regionale per l'ambiente competente;~~
- e) dall'ANCI ~~della Direzione della Circoscrizione aeroportuale competente;~~
- f) dalle associazioni dei vettori aerei più rappresentative a livello nazionale; un rappresentante dei vettori aerei che utilizzano regolarmente l'aeroporto;
- g) dall'associazione delle società di gestione aeroportuale.

I membri del Comitato tecnico sono confermati o rinnovati con cadenza biennale

~~5. Ai fini dell'accertamento del superamento dei limiti di cui all'articolo 2, comma 1, negli aeroporti in cui sono operativi sistemi di monitoraggio, la società di gestione aeroportuale effettua rilevazioni acustiche in continuo. Negli aeroporti non provvisti di detti sistemi, le rilevazioni sono effettuate, con cadenza almeno semestrale, dalla competente agenzia regionale per l'ambiente.~~

~~6. La società di gestione aeroportuale interessata e l'agenzia regionale per l'ambiente competente comunicano all'ENAC il superamento dei limiti di cui all'articolo 2, comma 1.~~

5. Gli oneri connessi allo svolgimento della attività di valutazione prevista dal comma 2 1 ed i costi inerenti al funzionamento del comitato, ivi compreso il trattamento economico di missione eventualmente spettante ai componenti del medesimo comitato, sono posti a carico dell'ente gestore dell'aeroporto interessato.

Articolo 7

Restrizioni operative esistenti

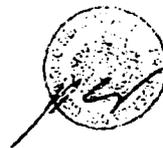
1. Le disposizioni dell'articolo 4 non si applicano:

- a) alle restrizioni operative ~~in atto~~ adottate prima della data di entrata in vigore del presente decreto;
- b) alle modificazioni tecniche di ordine minore che non hanno incidenza significativa sul piano dei costi per le compagnie aeree e che sono apportate a restrizioni operative parziali introdotte dopo la data di entrata in vigore del presente decreto.

Articolo 8

Deroghe per i velivoli immatricolati nei paesi in via di sviluppo

1. Per un periodo di 10 anni, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto, ai velivoli marginalmente conformi immatricolati nei paesi in via di sviluppo non si applicano le disposizioni dell'articolo 5, a condizione che:



- a) siano dotati di certificato attestante la loro rispondenza alle norme acustiche di cui al volume 1, parte II, capitolo 3, dell'allegato 16 alla citata Convenzione sull'aviazione civile internazionale e siano stati utilizzati nell'aeroporto che applica la deroga, tra il 1° gennaio 1996 e il 31 dicembre 2001;
- b) siano stati iscritti, durante il periodo di cui alla lettera a), nel registro del paese in via di sviluppo interessato dalla deroga e continuino ad essere gestiti da persona fisica o giuridica stabilita nello stesso paese.

Articolo 9 **Deroga per singole attività**

1. In deroga alle disposizioni del presente decreto, l'ENAC può autorizzare singole attività anche di velivoli marginalmente conformi nei seguenti casi:
- a) per attività di carattere eccezionale, a condizione che la deroga sia temporanea;
 - b) per voli non aventi fini di lucro effettuati per trasformazioni, per riparazioni o per attività di manutenzione.

Articolo 10 **Consultazione, termine di preavviso e mezzi di impugnazione**

1. Contestualmente alla comunicazione di cui all'articolo 6, comma 2, la società di gestione dell'aeroporto interessato ne dà pubblico avviso sul quotidiano più diffuso nella regione o provincia autonoma territorialmente interessata e su un quotidiano a diffusione nazionale.
2. ~~4-~~ I soggetti interessati dalla restrizione operativa possono presentare, entro 30 giorni dalla pubblicazione di cui al comma 1, al comitato di cui all'articolo 6, comma 2-1, memorie scritte e documenti che lo stesso comitato, se pertinenti, ha l'obbligo di valutare.
2. ~~Fatto salvo quanto previsto al comma 3, l'atto di adozione di una restrizione operativa parziale deve essere motivato e comunicato, con indicazione contestuale del termine e dell'autorità cui è possibile ricorrere, alla parte interessata, quattro mesi prima della sua applicazione.~~
3. L'atto di adozione di una restrizione operativa ~~intesa a ridurre o vietare l'accesso di velivoli marginalmente conformi~~ deve essere motivato e comunicato, con indicazione contestuale del termine e dell'autorità cui è possibile ricorrere alla parte interessata, **nonché agli altri soggetti interessati mediante pubblicazione dell'estratto dell'atto di adozione sulla Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana, recante l'indicazione che il testo integrale dell'atto stesso è pubblicato sul sito del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio:**
- a) almeno sei mesi prima della sua applicazione, nel caso di restrizione operativa parziale e di restrizione operativa di cui all'articolo 5, comma 1, lettera a);
 - b) almeno un anno prima della applicazione, nel caso di restrizioni operative previste all'articolo 5, comma 1, lettera b, e all'articolo 5, comma 2;
 - c) fermo restando quanto previsto alle lettere a) e b), comunque due mesi prima della Conferenza internazionale per gli orari dei vettori aerei, di cui all'articolo 4, paragrafo 4, del regolamento (CEE) 18 gennaio 1993, n. 95/93, relativa alla stagione di traffico a cui la restrizione operativa si riferisce.



Articolo 11
Informazione

1. L'ENAC comunica immediatamente le restrizioni operative adottate ai sensi del presente decreto ai Ministeri dell'ambiente e della tutela del territorio e delle infrastrutture e dei trasporti, alla regione ed agli enti locali interessati.
2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti informa la Commissione europea e gli altri Stati membri delle misure di cui al comma 1.

Articolo 12
Disposizioni finali

1. Gli allegati al presente decreto sono modificati con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in conformità alle modifiche tecniche introdotte al livello comunitario.

ALLEGATO I
(articolo 3, comma 1, lettera b)

AEROPORTI METROPOLITANI

Berlin - Tempelhof
Stockholm Bromma
London City
Belfast City

ALLEGATO II

**PRESCRIZIONI RELATIVE ALLA VALUTAZIONE DI CUI ALL'ARTICOLO 4,
COMMA 1**

1. Ai fini della valutazione prevista dall'articolo 4, comma 1, il Comitato di cui all'articolo 6, comma 1 2, redige una relazione di valutazione contenente:

a) La descrizione delle caratteristiche aeroportuali:

1. Descrizione dell'aeroporto con indicazione delle sue capacità, della sua ubicazione, dell'intorno aeroportuale, **delle curve isofoniche degli anni precedenti, nonché della composizione futura del traffico previsto**, del volume e della composizione del traffico aereo, della composizione delle piste di decollo, delle procedure di avvicinamento e decollo pubblicate in Aeronautical Information Publication (AIP), nonché degli indici di classificazione aeroportuale I_a, I_b, I_c come definiti nel Decreto del Ministro dell'ambiente del 20 maggio 1999, pubblicato nella Gazzetta ufficiale del 24 settembre 1999, n.225.

2. Descrizione delle misure esistenti per attenuare le emissioni acustiche: le procedure antirumore, le limitazioni o i divieti esistenti, **le imposte sulle emissioni sonore degli aeromobili**, il sistema di monitoraggio del rumore e i programmi di isolamento acustico.

3. Raccolta delle mappe di zonizzazione acustica aeroportuale elaborate secondo il decreto del Ministro dell'ambiente del 31 ottobre 1997, pubblicato nella Gazzetta ufficiale del 15 novembre 1997, n. 267, con breve descrizione delle analisi effettuate e dei metodi di calcolo utilizzati per la loro determinazione, ed esame della pianificazione e gestione del territorio, dei Piani di Zonizzazione Acustica (PZA), dei comuni interessati dalle attività aeroportuali.



- b) La descrizione del clima acustico aeroportuale che ne evidenzia l'eventuale aggravamento attraverso rilevamenti fonometrici e report dettagliato delle registrazioni fonometriche effettuate, corredate di dati meteorologici.
- c) L'indicazione del campione rappresentativo di traffico aereo individuato per la determinazione delle curve isofoniche, secondo le modalità previste dalla normativa vigente, attraverso l'utilizzo **di modelli di metodi** di calcolo riconosciuti dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio **o validati a livello comunitario**.
- d) La valutazione della possibile adozione, nella logica di approccio equilibrato, di misure di intervento diverse dalle restrizioni operative e, nel caso sia accertata tale possibilità, l'indicazione delle linee guida da inviare alla Commissione aeroportuale di cui all'articolo 5 del **citato** decreto del Ministro dell'ambiente 31 ottobre 1997 incaricata di individuare le stesse misure.
- e) La individuazione dei piani di intervento necessari, con descrizione dei differenti scenari analizzati, dei relativi risultati di simulazione e delle principali ragioni che ne hanno motivato la scelta, tenuto conto del rapporto costi/benefici, intendendosi per beneficio il numero delle persone alleviate dal disturbo, nel caso in cui il Comitato accerti che, per conseguire gli obiettivi di riduzione di inquinamento acustico definiti per l'aeroporto interessato, non vi sono altre possibilità al di fuori dell'introduzione di restrizioni operative.
2. Ai fini della valutazione di cui al comma 1) il Comitato utilizza sistemi GIS con raccolta di informazioni cartografiche e censuarie il più possibile dettagliate e aggiornate, eventualmente avvalendosi delle banche dati accessibili presso il Ministero ambiente e tutela del territorio.



Alc. B

1/7/04
Consorzio
in sede
per



ASSOCIAZIONE
NAZIONALE
COMUNI
ITALIANI

**SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE RECEPIMENTO DELLA
DIRETTIVA 2002/30/CE DEL PARLAMENTO E DEL CONSIGLIO DEL 26
MARZO 2002, CHE ISTITUISCE NORME E PROCEDURE PER
L'INTRODUZIONE DI RESTRIZIONI OPERATIVE AI FINI DEL
CONTENIMENTO DEL RUMORE NEGLI AEROPORTI DELLA COMUNITÀ,
DA EMANARSI SU PROPOSTA DEL MINISTRO PER LE POLITICHE
COMUNITARIE E DEL MINISTRO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA
DEL TERRITORIO AI SENSI DELL'ART. 1, ALLEGATO B, DELLA LEGGE
31 OTTOBRE 2003, N. 306 (LEGGE COMUNITARIA 2003)**

Punto 3) Odg. Conferenza Unificata

Le Regioni e i Comuni esprimono **parere negativo** sullo schema di decreto salvo l'accoglimento del seguente emendamento all'art. 6, comma 4 del testo concordato in sede tecnica (allegato):

4 Il Comitato di cui al comma 1 è composto da **nove** tecnici indicati rispettivamente:

- a) dalla Direzione Generale dell'ENAC, con funzioni di presidente;
- b) dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- c) dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio;
- d) dall'APAT;
- e) dall'ARPA territorialmente interessata;
- f) dalle Regioni e Province Autonome;
- g) dall'ANCI;
- h) dalle associazioni dei vettori aerei più rappresentative a livello nazionale;
- i) dall'associazione delle società di gestione aeroportuale.

Roma, 1° luglio 2004

Acc. C

1/7/04
consegna
in sede
per

Unione Province d'Italia



UPI

Conferenza Unificata
1 luglio 2004 - ore 15.30
Sala riunioni - Via della Stamperia 8

PUNTO 3)

“Parere sullo schema di decreto legislativo recante recepimento della direttiva 2002/30/CE del Parlamento e del Consiglio, che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti della Comunità, da emanarsi su proposta del Ministro per le politiche comunitarie e del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio ai sensi dell'art. 1, allegato B, della legge 31 ottobre 2003, n. 306 (legge comunitaria 2003)”

EMENDAMENTO

All'articolo 6, comma 4, sostituire la parola “sette” con la seguente: “otto” ed inoltre

Dopo la lettera e) inserire la seguente:

“e)-bis dall'UPI.

Considerate le competenze delle Province in materia aeroportuale, nonché sull'inquinamento acustico, si ritiene indispensabile inserire un rappresentante dell'UPI nel Comitato tecnico istituito presso l'ENAC con il compito di effettuare la valutazione di cui all'art. 4, comma 1 e di individuare le relative restrizioni operative.