



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 30 maggio 2012 (04.06)
(OR. en)**

10229/12

**Fascicolo interistituzionale:
2011/0398 (COD)**

**AVIATION 91
ENV 386
CODEC 1394**

RELAZIONE

del: Segretariato generale

al Consiglio

n. doc. Comm.: 18010/11 AVIATION 258 ENV 922 CODEC 2290

Oggetto: Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti dell'Unione, nell'ambito di un approccio equilibrato, e abroga la direttiva 2002/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio

Orientamento generale

I. INTRODUZIONE

1. Il 1° dicembre 2011 la Commissione ha presentato al Parlamento europeo e al Consiglio la proposta summenzionata che fa parte del cosiddetto "pacchetto aeroporti", una serie di tre proposte legislative intese a promuovere la competitività degli aeroporti europei e a potenziarne le prestazioni in termini di efficienza, qualità e resilienza. La proposta si prefigge principalmente di garantire la coerente applicazione nell'UE del cosiddetto "approccio equilibrato", una serie di principi e orientamenti dell'ICAO intesi ad introdurre restrizioni operative volte a contenere il rumore. Sostituisce ed abroga la direttiva 2002/30/CE, l'attuale atto di base che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti dell'UE.

II. CONTENUTO DELLA PROPOSTA

2. La proposta contiene i seguenti elementi fondamentali:

- specifica gli obiettivi per rafforzare il legame con altri elementi dell'approccio equilibrato e con altri strumenti di gestione del rumore generato dal traffico aereo;
- definisce la ripartizione delle responsabilità;
- enumera le prescrizioni generali per gestire il rumore;
- precisa il processo di determinazione del rumore;
- specifica le parti interessate da consultare;
- armonizza i dati e i metodi;
- precisa gli obblighi in materia di notifica e adozione;
- adegua le norme acustiche ai progressi tecnologici mediante la comitologia;
- sostiene le autorità competenti.

III. LAVORI SVOLTI NELL'AMBITO DEGLI ORGANI DEL CONSIGLIO

3. Il Gruppo "Trasporti aerei" (in prosieguo, il "gruppo") ha avviato l'esame della proposta durante la presidenza danese, nel marzo 2012. In linea con l'approccio interistituzionale comune sulle valutazioni d'impatto, il Gruppo ha altresì discusso ed esaminato la valutazione d'impatto della Commissione¹.
4. A seguito di approfondite discussioni tenute in varie riunioni del Gruppo "Trasporti aerei", la presidenza ha modificato diverse disposizioni della proposta della Commissione al fine di tenere conto delle osservazioni delle delegazioni. Non sono ancora stati esaminati i considerando, che dovranno essere adattati in un secondo tempo al testo dell'orientamento generale.

¹ Miglioramento della regolamentazione: approccio interistituzionale comune sulle valutazioni d'impatto
14901/05 JUR 486 COMPET 263.

5. Il 25 maggio 2012 il progetto di orientamento generale è stato presentato al Comitato dei Rappresentanti permanenti (Coreper). Durante tale riunione del Coreper, varie delegazioni hanno, in linea di massima, sostenuto il testo di compromesso della presidenza, altre hanno invece ribadito le loro preoccupazioni su alcuni aspetti e hanno presentato nuove proposte di formulazione. La presidenza ha preso atto delle osservazioni delle delegazioni e, per risolvere alcune questioni in sospeso ed agevolare il raggiungimento di un orientamento generale, ha accettato alcune proposte presentate dalle delegazioni. Tuttavia, talune questioni devono ancora essere discusse a livello di Consiglio in quanto alcune delegazioni e la Commissione mantengono le loro riserve sul testo. Le modifiche di cui all'allegato della presente relazione rispetto alla relazione presentata al Coreper sono indicate in **grassetto** e con [...].

IV. PRINCIPALE QUESTIONE IN SOSPEO

6. Diritto di controllo della Commissione (articolo 7)

L'articolo 10 della proposta della Commissione conferiva a quest'ultima il diritto di controllare, prima della sua attuazione, la decisione adottata da uno Stato membro per introdurre restrizioni operative dirette a contenere il rumore. Il diritto di controllo della Commissione è stato incluso nella proposta per rispecchiare l'impegno politico assunto dagli Stati membri dell'UE nel quadro del Protocollo di modifica dell'accordo UE-USA sui trasporti aerei firmato nel giugno 2010 (in prosieguo, il "protocollo UE-USA") riguardo al diritto di controllo della Commissione prima dell'imposizione di restrizioni operative dirette a contenere il rumore.

Nella riunione del Coreper, la Commissione ha affermato che nel testo attuale manca l'impegno politico di cui all'articolo 6 del protocollo UE-USA. La Commissione ritiene che per rispecchiare in modo corretto le disposizioni del protocollo EU-USA sarebbe stato opportuno prevedere altri interventi sostanziali intesi a garantire il diritto di controllo della Commissione. Una soluzione di questo tipo eviterebbe una situazione in cui sono possibili solo soluzioni a posteriori, quando sarà più difficile riparare i danni. Secondo UK si tratta di un aspetto fondamentale ed è importante rispettare quanto previsto dal protocollo UE-USA riguardo al diritto di controllo della Commissione. Detta delegazione ritiene che da una soluzione di questo tipo sarebbero derivate ulteriori opportunità per gli operatori di trasporto aereo dell'UE sulla base del protocollo UE-USA. Altre delegazioni hanno tuttavia interpretato diversamente l'attuale testo di compromesso, ritenendo che le disposizioni del protocollo UE-USA siano state rispettate pienamente nell'attuale testo di compromesso della presidenza. AT, DE e UK non hanno ancora terminato l'esame del testo succitato; sono ancora in corso consultazioni interne.

V. ALTRE QUESTIONI

7. Deroghe concesse ai paesi in via di sviluppo (articolo 8)

In sede di Coreper, IT ha proposto un nuovo paragrafo dell'articolo 8, secondo cui potrebbe essere stilato e riveduto annualmente mediante la procedura di comitato un elenco di paesi in via di sviluppo che verrebbe quindi usato dagli Stati membri dell'UE come riferimento per determinare i paesi che possono essere esentati dalle restrizioni operative dirette a contenere il rumore nell'UE. La Commissione ha messo in guardia contro una soluzione di questo tipo, in quanto si tratta di un problema controverso, assai difficile da definire. Un'ampia maggioranza di delegazioni ha sostenuto la proposta di compromesso della presidenza.

8. DE mantiene alcune riserve sul testo di compromesso della presidenza, in particolare su quanto segue: il tipo di atto legislativo (direttiva invece di regolamento), la definizione di "velivoli marginalmente conformi", i costi e benefici delle restrizioni operative dirette a contenere il rumore, l'applicazione di tutti i tipi di misure proposte dall'approccio equilibrato e il diritto di controllo della Commissione.

9. La Commissione è favorevole al raggiungimento di un orientamento generale nella prossima sessione del Consiglio. Riserva tuttavia la sua posizione sull'intera proposta di compromesso in attesa del voto del PE in prima lettura. La sua riserva riguarda in particolare le soluzioni di compromesso proposte per la definizione dei "velivoli marginalmente conformi" (articolo 2, paragrafo 4) e il diritto di controllo della Commissione (articolo 7).
10. Le delegazioni DE, MT, NL e UK hanno formulato una riserva di esame parlamentare.

VI. CONCLUSIONI

11. Tenuto conto di quanto precede, si invita il Consiglio ad esaminare il testo che figura nell'allegato della presente relazione, a risolvere le ultime questioni in sospeso e ad adottare un orientamento generale nella sessione del 7 giugno 2012.

2011/0398 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti dell'Unione, nell'ambito di un approccio equilibrato, e abroga la direttiva 2002/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio²

Il Parlamento europeo e il Consiglio,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione³,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo⁴,

visto il parere del Comitato delle regioni⁵,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria⁶,

² Sarà introdotto un considerando esplicativo per chiarire il campo di applicazione esatto del regolamento, precisando che esso si applicherà solo quando un'autorità competente prevede di introdurre restrizioni operative dirette a contenere il rumore in un aeroporto con oltre 50 000 movimenti/anno.

³ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁴ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁵ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁶ GU C [...] del [...], pag. [...].

considerando quanto segue:

- (1) Lo sviluppo sostenibile è uno degli obiettivi fondamentali della politica comune dei trasporti. Esso richiede un approccio integrato volto a garantire sia l'efficace funzionamento dei sistemi di trasporto dell'Unione sia la tutela dell'ambiente.
- (2) Ai fini dello sviluppo sostenibile del trasporto aereo è necessario adottare una serie di misure intese a ridurre le emissioni acustiche degli aeromobili negli aeroporti in cui esistono particolari problemi di inquinamento acustico. Molti cittadini dell'Unione sono esposti a livelli elevati di rumore che possono ripercuotersi negativamente sulla salute.
- (3) In seguito al ritiro dei velivoli più rumorosi, a norma 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 Comunità⁷ e della direttiva 2006/93/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, sulla disciplina dell'utilizzazione degli aerei di cui all'allegato 16 della convenzione sull'aviazione civile internazionale, volume 1, parte II, capitolo 3, seconda edizione (1988)⁸, occorre aggiornare le nuove misure affinché le autorità possano trattare il problema dei velivoli più rumorosi per migliorare il clima acustico nell'intorno degli aeroporti dell'Unione, entro il quadro internazionale dell'approccio equilibrato alla gestione del rumore.
- (4) La risoluzione A33/7 dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO) introduce il concetto di "approccio equilibrato" alla gestione del rumore e definisce un metodo coerente per affrontare il problema delle emissioni acustiche dei velivoli. È opportuno che l'approccio equilibrato dell'ICAO resti il fondamento su cui poggia la disciplina dell'inquinamento acustico prodotto dall'aviazione, in quanto settore di dimensioni mondiali. L'approccio equilibrato riconosce e non pregiudica la validità dei pertinenti obblighi di legge, degli accordi in vigore, della normativa vigente e delle politiche consolidate. L'integrazione delle norme internazionali dell'approccio equilibrato nel presente regolamento dovrebbe consentire di ridurre notevolmente il rischio di controversie internazionali, nel caso in cui le restrizioni operative dirette a contenere il rumore si ripercuotano sull'attività di vettori di paesi terzi.

⁷ GU L85 del 28.3.2002, pag. 40.

⁸ GU L 374 del 27.12.2006, pag. 1.

- (5) La relazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo sulle restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti dell'UE⁹ metteva in rilievo la necessità di chiarire, nel testo della direttiva, la ripartizione delle responsabilità e precisare gli obblighi e i diritti delle parti interessate durante il processo di determinazione del rumore, in modo da conseguire gli obiettivi di abbattimento del rumore con misure improntate al principio costi/efficacia.
- (6) L'introduzione di restrizioni operative negli aeroporti dell'Unione, ad opera degli Stati membri in base alla valutazione di ogni singola situazione, pur limitando le capacità, può contribuire a migliorare il clima acustico nell'intorno degli aeroporti. È tuttavia possibile che un uso inefficiente delle capacità esistenti provochi distorsioni della concorrenza oppure ostacoli l'efficienza dell'intera rete aeronautica dell'Unione. Poiché gli obiettivi non possono essere realizzati in maniera sufficiente dagli Stati membri e possono quindi essere meglio conseguiti dall'Unione adottando norme armonizzate in materia di restrizioni operative nell'ambito del processo di gestione del rumore, l'Unione può adottare misure conformi al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. In ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo, il presente regolamento si limita a quanto è necessario per il conseguimento di tali obiettivi. Il metodo armonizzato, oltre a non imporre obiettivi qualitativi in materia di rumore, che continueranno ad emanare dalla direttiva 2002/49/CE o da altre norme europee, nazionali e locali, non pregiudica la scelta effettiva di misure.
- (7) La determinazione del rumore, da effettuarsi con regolarità, deve condurre all'adozione di misure supplementari di abbattimento del rumore solo se la combinazione delle misure vigenti di mitigazione non consente di raggiungere gli obiettivi prestabiliti in materia di abbattimento. **Ulteriori misure di abbattimento del rumore dovrebbero essere individuate secondo la metodologia ICAO dell'"approccio equilibrato". Restrizioni operative volte a contenere il rumore dovrebbero essere introdotte solo se non è stato possibile raggiungere gli obiettivi specifici prestabiliti in materia di abbattimento con altre misure dell'"approccio equilibrato" dell'ICAO.**

⁹ (COM(2008)66).

- (8) Mentre un'analisi dei costi e dei benefici dà un'indicazione degli effetti economici positivi totali, mettendo a confronto tutti i costi generati e i benefici ottenuti, una valutazione dell'efficacia dei costi verte sul raggiungimento di un determinato obiettivo al minor costo, raffrontando solo i costi.
- (9) È importante poter sospendere le misure di mitigazione del rumore per evitare conseguenze indesiderate sulla sicurezza, sulla capacità aeroportuale e sulla concorrenza. Se una procedura di ricorso introdotta contro restrizioni operative volte a contenere il rumore può vertere sugli obiettivi di abbattimento, sui metodi di determinazione e sulla scelta delle misure improntate al principio costi/efficacia, essa non ne può sospendere l'applicazione. È pertanto opportuno che la Commissione, prima dell'applicazione delle misure, possa avvalersi del diritto di controllo e sospendere le misure ritenute causa di conseguenze indesiderate o irreversibili. Si ritiene che la sospensione debba avere durata limitata.
- (10) Le valutazioni sul rumore devono poggiare sulle informazioni esistenti disponibili e garantire che tali informazioni siano affidabili e accessibili alle autorità competenti e alle parti interessate. È necessario che le autorità competenti si dotino degli opportuni strumenti di controllo e garanzia dell'esecuzione.
- (11) Gli Stati membri hanno introdotto restrizioni operative dirette a contenere il rumore in conformità di normative nazionali basate su metodi di determinazione del rumore riconosciuti a livello nazionale, che possono non conformarsi (ancora) del tutto al metodo indicato nel documento 29 della Conferenza europea dell'aviazione civile (ECAC/CEAC), Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports, né utilizzare le informazioni riconosciute a livello internazionale sulle emissioni acustiche dei velivoli. Pur tuttavia, l'efficienza e l'efficacia di una restrizione operativa, così come del relativo piano d'azione in cui essa rientra, devono essere valutate in base ai metodi illustrati nel doc. 29 dell'ECAC e all'approccio equilibrato dell'ICAO. Occorre pertanto che gli Stati membri adeguino le valutazioni delle restrizioni operative vigenti nella legislazione nazionale in modo da renderle conformi al doc. 29 dell'ECAC.

- (12) Se le informazioni sul rumore fossero centralizzate si ridurrebbero notevolmente gli oneri amministrativi sia per le compagnie aeree sia per i gestori di aeroporti. Essi devono poter disporre di tali informazioni, attualmente fornite e gestite a livello dei singoli aeroporti, a fini operativi. È importante utilizzare, come strumenti di convalida, la banca dati dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (in appresso l'"Agenzia") sulla certificazione della rispondenza alle norme acustiche, insieme ai dati sui singoli voli dell'Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea (Eurocontrol). Attualmente questi dati sono sistematicamente richiesti per la gestione centrale del flusso, ma devono essere indicati ai fini del presente regolamento e per il regolamento sulle prestazioni della gestione del traffico aereo. Facilitando l'accesso a dati di modellazione convalidati è possibile migliorare la qualità del rilevamento delle curve isofoniche dei singoli aeroporti e quella della mappatura strategica, agevolando pertanto il processo decisionale a monte delle politiche.
- (13) Per tenere conto della costante evoluzione delle tecnologie relative alle cellule e ai motori aerei, nonché dei metodi utilizzati per rilevare le curve isofoniche, si dovrebbe conferire alla Commissione il potere di adottare atti ai sensi dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per quanto riguarda i seguenti aspetti: l'aggiornamento regolare delle norme acustiche per i velivoli di cui al presente regolamento e il riferimento ai relativi metodi di certificazione; la modifica delle definizioni di "velivolo marginalmente conforme" e "velivolo civile"; l'aggiornamento del riferimento al metodo di calcolo delle curve isofoniche. È particolarmente importante che la Commissione, nei lavori preparatori, svolga le opportune consultazioni, anche sentendo il parere degli esperti. La Commissione, nel corso dell'elaborazione e della redazione degli atti delegati, deve far sì che i documenti pertinenti siano trasmessi al Parlamento europeo e al Consiglio simultaneamente, tempestivamente e in modo adeguato..
- (14) Allo scopo di assicurare condizioni uniformi per l'attuazione del presente regolamento, occorre conferire alla Commissione competenze di esecuzione. È necessario che tali competenze siano esercitate in conformità al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione¹⁰,

¹⁰ GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

- (15) È opportuno ricorrere alla procedura consultiva per adottare decisioni d'esecuzione che autorizzino o meno gli Stati membri che prevedono di introdurre restrizioni operative a procedere in tal senso nel caso in cui la Commissione abbia sospeso le restrizioni operative, poiché il campo d'applicazione di tali decisioni è limitato.
- (16) Tenuto conto della necessità di un'applicazione coerente del metodo di determinazione del rumore nel mercato aeronautico dell'Unione, il presente regolamento stabilisce disposizioni comuni nell'ambito delle restrizioni operative dirette al contenimento del rumore. Occorre pertanto abrogare la direttiva 2002/30/CE,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Oggetto, obiettivi e campo di applicazione

1. Il presente regolamento stabilisce norme concernenti la procedura da seguire per l'introduzione di restrizioni operative dirette a contenere il rumore, in modo coerente a livello dei singoli aeroporti, per migliorare il clima acustico e limitare o ridurre il numero delle persone che subiscono in misura significativa gli effetti nocivi del rumore prodotto dai velivoli, in conformità con l'approccio equilibrato.
2. Il presente regolamento persegue i seguenti obiettivi:
 - a) favorire il raggiungimento di obiettivi specifici di riduzione¹⁴ dell'inquinamento acustico, a livello dei singoli aeroporti, rispettando nel contempo le norme e la legislazione pertinenti dell'Unione in ciascuno Stato membro;
 - b) consentire il ricorso a restrizioni operative in conformità dell'approccio equilibrato, in modo da ottenere uno sviluppo sostenibile delle capacità aeroportuali e delle reti di gestione del traffico aereo in una prospettiva gate-to-gate.
3. Il presente regolamento si applica ai velivoli utilizzati in attività civili. Non si applica ai velivoli utilizzati in attività militari, doganali, di polizia o attività simili¹¹.

¹¹ Nuovo considerando: "Il presente regolamento si applica ai velivoli utilizzati in attività civili. Non si applica ai velivoli utilizzati in attività militari, doganali, di polizia e attività antincendio. Inoltre, occorre esentare dall'applicazione del presente regolamento le attività di carattere eccezionale quali i voli per ragioni umanitarie urgenti, la ricerca e il salvataggio in situazioni di emergenza, l'assistenza medica nonché i soccorsi in caso di calamità".

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- 1bis) "velivolo", un aeromobile ad ali fisse 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;
- 1) "aeroporto", un aeroporto con un traffico superiore a 50 000 movimenti di velivoli civili per anno calendario (intendendosi per movimento il decollo o l'atterraggio), in base alla media degli ultimi tre anni calendario prima della determinazione del rumore;
- 2) "approccio equilibrato", il processo stabilito dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO) attraverso il quale si esamina, in maniera coerente, la serie di misure disponibili, ossia la riduzione alla fonte del rumore prodotto dai velivoli, la pianificazione e la gestione del territorio, le procedure operative per l'abbattimento del rumore e le restrizioni operative, allo scopo di risolvere il problema dell'inquinamento acustico nel massimo rispetto del principio costi/efficacia a livello dei singoli aeroporti;
- 4) "velivolo marginalmente conforme", un velivolo certificato conformemente ai limiti definiti nel volume 1, parte II, capitolo 3, dell'allegato 16 della convenzione sull'aviazione civile internazionale (convenzione di Chicago) con un margine cumulativo inferiore a 8 EPNdB (Effective Perceived Noise in decibels — unità di misura del livello effettivo di rumorosità percepita) durante un periodo transitorio di **quattro** anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento e con un margine cumulativo inferiore a 10 EPNdB al termine di tale periodo transitorio, intendendosi per margine cumulativo 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, dell'allegato 16 della convenzione di Chicago;

- 5) "intervento diretto a contenere il rumore", ogni misura che incide sul clima acustico dell'intorno aeroportuale, a cui si applicano i principi dell'approccio equilibrato dell'ICAO, ivi compresi interventi non operativi che possono ripercuotersi sul numero delle persone esposte al rumore prodotto dai velivoli;
- 6) "restrizioni operative", un intervento diretto a contenere il rumore che limita l'accesso ad un aeroporto o ne riduce le capacità operative, ivi comprese le restrizioni operative intese a vietare l'esercizio di velivoli marginalmente conformi in aeroporti determinati, come pure le restrizioni operative parziali che incidono sull'esercizio dei velivoli in un dato periodo di tempo.

Articolo 3

Autorità competenti

1. Gli Stati membri in cui è situato un aeroporto di cui all'articolo 2, paragrafo 1, designano una o più autorità competenti per la procedura da seguire nell'adottare le restrizioni operative.
2. Le autorità competenti e l'organo di ricorso non dipendono¹² da alcuna organizzazione che possa essere interessata dall'intervento diretto a contenere il rumore. Tale indipendenza può essere raggiunta attraverso una separazione funzionale.
3. Gli Stati membri comunicano tempestivamente alla Commissione il nome e l'indirizzo delle autorità competenti designate di cui al paragrafo 1.

¹² Nuovo considerando per chiarire la nozione di indipendenza: "*Le autorità competenti cui spetta adottare le misure relative alle restrizioni operative dovrebbero essere indipendenti da qualsiasi organizzazione che interviene nell'esercizio dell'aeroporto, operatori del trasporto aereo, servizi di navigazione aerea o rappresentativa dei loro interessi nonché residenti interessati dal rumore dell'aeroporto. Ciò non deve essere inteso nel senso che si esige dagli Stati membri la modifica delle loro strutture amministrative o del loro processo decisionale.*".

Articolo 3bis
Diritto di ricorso

1. Gli Stati membri garantiscono che vi sia un diritto di impugnare le restrizioni operative adottate ai sensi del presente regolamento dinanzi a un organo di ricorso diverso dall'autorità che ha preso la misura contestata, conformemente alla legislazione e alle procedure nazionali..
2. Gli Stati membri in cui è situato un aeroporto di cui all'articolo 2, paragrafo 1 notificano tempestivamente alla Commissione il nome e l'indirizzo dell'organo di ricorso designato di cui al paragrafo 1 o le modalità per garantire la designazione di un organo di ricorso.

Articolo 4

Disposizioni generali relative alla gestione del rumore prodotto dai velivoli¹³

1. Gli Stati membri provvedono affinché il rumore a livello di singolo aeroporto sia determinato conformemente alla direttiva 2002/49/CE.
- 1 bis Negli aeroporti in cui è stato constatato un problema di rumore, gli Stati membri garantiscono che sia adottato l'approccio equilibrato per la gestione del rumore prodotto dai velivoli. A questo scopo provvedono affinché:
- a) [...]
 - b) sia definito l'obiettivo di riduzione²⁰ del rumore per l'aeroporto interessato, tenuto conto, se del caso, dell'articolo 8 e dell'allegato V della direttiva 2002/49;

¹³ *Nuovo considerando "Per garantire un'ampia applicazione dell'approccio equilibrato nell'Unione europea, si raccomanda di ricorrere a tale approccio ogniqualvolta il suo uso sia adeguato al campo di applicazione, al di là del campo di applicazione del presente regolamento."*

- c) siano individuate le misure disponibili atte a ridurre l'impatto acustico;
- d) sia valutata la probabile efficacia delle misure di mitigazione del rumore sotto il profilo dei costi;
- e) siano selezionate le misure tenendo conto del pubblico interesse nel settore del trasporto aereo per quanto riguarda le prospettive di sviluppo dei loro aeroporti, senza nuocere alla sicurezza;
- f) siano consultate le parti interessate in maniera trasparente sugli interventi che intendono mettere in atto;
- g) siano adottate le misure e siano fornite informazioni sufficienti su di esse;
- h) le misure siano attuate e
- i) siano previsti meccanismi di risoluzione delle controversie.

2. Gli Stati membri provvedono affinché, quando sono messi in atto interventi diretti a contenere il rumore, sia presa in considerazione la seguente combinazione di misure disponibili²¹, al fine di determinare la misura o combinazione di misure che offre il miglior rapporto costi/benefici:

- a) effetto prevedibile di una riduzione alla fonte del rumore prodotto dai velivoli;
- b) pianificazione e gestione territoriali;
- c) procedure operative volte all'abbattimento del rumore;
- d) restrizioni operative non applicate come prima soluzione ma previo esame delle altre misure dell'approccio equilibrato.

Tra le misure disponibili può rientrare il ritiro dei velivoli marginalmente conformi, se tale misura è ritenuta necessaria.

3. Le misure possono, nell'ambito dell'approccio equilibrato, essere distinte in base al tipo di velivoli, all'uso delle piste e/o all'arco temporale.
4. Fatto salvo il paragrafo 3, le restrizioni operative sotto forma di ritiro dei velivoli marginalmente conformi dalle operazioni aeroportuali non riguardano i velivoli subsonici civili che sono conformi, grazie alla loro certificazione originale o alla ricertificazione, alla norma acustica di cui al volume 1, parte II, capitolo 4, dell'allegato 16 della convenzione di Chicago.
5. Le misure o la combinazione di misure adottate in conformità del presente regolamento per un determinato aeroporto non sono più restrittive di quanto necessario per conseguire gli obiettivi ambientali di abbattimento del rumore stabiliti per tale aeroporto. Esse non introducono discriminazioni basate sulla nazionalità o sull'identità

Articolo 5

Disposizioni relative alla determinazione del rumore

1. Le autorità competenti provvedono affinché sia determinato periodicamente il rumore degli aeroporti di cui sono responsabili, conformemente alla direttiva 2002/49/CE e alla legislazione applicabile in ciascuno Stato membro. Le autorità competenti possono chiedere l'assistenza dall'organo di valutazione delle prestazioni di cui all'articolo 3 del regolamento (UE) n. 691/2010 della Commissione¹⁴.
2. [...]

¹⁴ GU L 201 del 3.8.2010, pag. 1.

3. Se in seguito a tale determinazione risulta che possono essere necessarie nuove misure di restrizione operativa per risolvere un problema di inquinamento acustico in un aeroporto, le autorità competenti provvedono affinché:
- a) siano applicati i metodi, i descrittori e le informazioni di cui all'allegato I per tenere in debita considerazione il contributo di ciascun tipo di misura applicabile nell'ambito dell'approccio equilibrato, prima che siano introdotte restrizioni operative.
 - b) sia istituita, al livello adeguato, una cooperazione tecnica tra i gestori dell'aeroporto, gli operatori di trasporto aereo e i fornitori di servizi di navigazione aerea affinché siano esaminate misure di mitigazione del rumore. Le autorità competenti provvedono inoltre affinché i residenti locali o i loro rappresentanti e le autorità locali competenti siano consultati e siano fornite loro informazioni tecniche sulle misure di mitigazione del rumore
 - c) sia valutata l'efficacia in termini di costi delle nuove restrizioni operative, conformemente all'allegato II. Non sono considerate nuove restrizioni operative le modifiche tecniche minori apportate alle misure, se non hanno un'incidenza effettiva sulla capacità o sulle operazioni¹⁵.

¹⁵ Nuovo considerando: "*Occorre introdurre una nuova definizione di restrizioni operative, più ampia rispetto a quella contenuta nella direttiva 2002/30/CE, al fine di facilitare l'attuazione delle nuove tecnologie e delle capacità operative dell'equipaggiamento a bordo e a terra. La sua applicazione non dovrebbe ritardare l'attuazione di misure operative che potrebbero ridurre immediatamente l'impatto acustico senza incidere in modo sostanziale sulle capacità operative di un aeroporto. Tali misure non dovrebbero pertanto essere considerate nuove restrizioni operative.*".

- d) il processo di consultazione delle parti interessate sia organizzato con tempestività e in maniera effettiva, garantendo che i dati e i metodi di calcolo siano accessibili e trasparenti. Le parti interessate dispongono di almeno tre mesi per comunicare le loro osservazioni prima dell'adozione delle nuove restrizioni operative. Tra le parti interessate figurano almeno:
- i) i residenti locali che abitano nelle vicinanze degli aeroporti interessati da problemi di inquinamento acustico generato dal traffico aereo o i loro rappresentanti e le autorità locali competenti;
 - ii) gli operatori degli aeroporti interessati;
 - iii) i rappresentanti degli operatori di trasporto aereo che potrebbero essere interessati dagli interventi diretti a contenere il rumore;
 - iv) i fornitori di servizi di navigazione aerea interessati;
 - v) il gestore della rete, di cui al regolamento n. 677/2011 della Commissione¹⁶.
 - vi) ove applicabile, il coordinatore designato per l'assegnazione delle bande orarie.
4. Le autorità competenti seguono e controllano l'attuazione delle misure di mitigazione del rumore, intervenendo laddove necessario. Provvedono a che i residenti locali che abitano nell'intorno degli aeroporti siano regolarmente informati.

¹⁶ GU L 185,15 del 23.7.2011, pag. 1.

Articolo 6

Informazioni sulle prestazioni acustiche

1. Le decisioni sulle restrizioni operative dirette a contenere il rumore si basano sulle emissioni acustiche dei velivoli, determinate dalla procedura di certificazione effettuata in conformità dell'allegato 16, volume 1, della convenzione di Chicago, quinta edizione (marzo 2011).
2. ¹⁷Su richiesta della Commissione, gli operatori di trasporto aereo comunicano le seguenti informazioni sulle prestazioni acustiche dei loro velivoli che utilizzano aeroporti dell'Unione:
 - a) le marche di nazionalità e di immatricolazione dei velivoli;
 - b) la documentazione acustica dei velivoli utilizzati, insieme al relativo peso massimo effettivo certificato al decollo;
 - c) ogni eventuale modificazione dei velivoli che incida sulle emissioni acustiche e sia indicata nella documentazione acustica;
 - d) informazioni sulle prestazioni e sulle emissioni acustiche dei velivoli a fini di modellazione del rumore.

Per ogni velivolo che utilizza un aeroporto dell'Unione, gli operatori di trasporto aereo comunicano la documentazione acustica usata e le marche di nazionalità e di immatricolazione dello stesso.

I dati sono forniti gratuitamente, in versione elettronica e nel formato eventualmente indicato.

¹⁷ Il considerando 12 sarà riformulato per spiegare che queste informazioni non sono al momento a disposizione della Commissione/AESA.

3. L'Agenzia verifica i dati sulle prestazioni e sulle emissioni acustiche a fini di modellazione relativamente ai suoi compiti svolti in conformità dell'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁸.
4. I dati sono conservati in una banca dati centrale e sono messi a disposizione, per fini operativi, delle autorità competenti, degli operatori di trasporto aereo, dei fornitori di servizi di navigazione aerea e degli operatori aeroportuali.

Articolo 7

Disposizioni sull'introduzione di restrizioni operative

1. Le autorità competenti notificano agli Stati membri, alla Commissione e alle relative parti interessate l'introduzione di una restrizione operativa sei mesi prima della sua adozione, e comunque almeno due mesi prima della determinazione dei parametri di coordinamento per l'assegnazione delle bande orarie di cui all'articolo 2, lettera m) del regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio¹⁹, per l'aeroporto interessato e per la relativa stagione di traffico.
2. In seguito alla determinazione del rumore realizzata in conformità dell'articolo 5, la notifica è accompagnata da una relazione scritta, conformemente ai requisiti di cui all'articolo 4, che spiega le ragioni alla base dell'introduzione della restrizione operativa, l'obiettivo di abbattimento del rumore stabilito per l'aeroporto, le misure prese in considerazione per conseguire tale obiettivo e la valutazione della probabile efficacia sul piano dei costi delle varie misure considerate, ivi compreso il loro eventuale impatto transfrontaliero.

¹⁸ GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1.

¹⁹ GU L 14 del 22.1.1993.

- 2 bis La Commissione può, su richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa ed entro un periodo di quattro mesi dalla data di ricezione della notifica di cui al paragrafo 1, riesaminare la procedura per l'introduzione di una restrizione operativa. La Commissione, se ritiene che l'introduzione di una restrizione operativa volta a contenere il rumore non rispetti la procedura stabilita dal presente regolamento, può trasmetterne notifica alle autorità competenti. Gli Stati membri garantiscono che l'autorità competente tenga nella dovuta considerazione ogni eventuale notifica da parte della Commissione prima dell'introduzione delle restrizioni operative e ne tengono informata la Commissione.
3. Se una restrizione operativa riguarda il ritiro da un aeroporto di velivoli marginalmente conformi, nei sei mesi successivi alla notifica è fatto divieto ai velivoli marginalmente conformi di prestare in tale aeroporto servizi supplementari superiori al numero di movimenti effettuati nel periodo corrispondente dell'anno precedente. Gli Stati membri garantiscono che le autorità competenti decidano la percentuale annua di riduzione del numero di movimenti dei velivoli marginalmente conformi da parte di operatori interessati dalla restrizione in tale aeroporto, tenendo in debita considerazione l'età del velivolo e la composizione dell'intera flotta. Fatto salvo l'articolo 4, paragrafo 3, questa percentuale non supera il 20% del numero di movimenti di velivoli marginalmente conformi per ciascun operatore in servizio presso tale aeroporto.

Articolo 8

Paesi in via di sviluppo²⁰

1. Al fine di evitare pregiudizi economici eccessivi, le autorità competenti possono prevedere, nel pieno rispetto del principio di non discriminazione, deroghe alle restrizioni operative dirette a contenere il rumore per i velivoli marginalmente conformi immatricolati nei paesi in via di sviluppo, a condizione che tali velivoli:

²⁰ Nuovo considerando: "*Al fine di tenere conto dell'approccio equilibrato dell'ICAO, è opportuno adottare disposizioni relative alla possibilità, in circostanze particolari, di deroghe per gli operatori di paesi terzi in via di sviluppo, senza le quali tali operatori subirebbero pregiudizi eccessivi. Risulta evidente che il riferimento ai "paesi in via di sviluppo" è da intendersi a partire da questo specifico punto di vista e non comprende tutti i paesi che potrebbero essere definiti tali all'interno della comunità internazionale. . In particolare è necessario garantire che tali deroghe non siano incompatibili con il principio di non discriminazione.*".

- a) siano dotati di un certificato attestante la conformità alle norme acustiche di cui al volume 1, capitolo 3 dell'allegato 16 della convenzione di Chicago;
 - b) siano stati in servizio nell'Unione nei cinque anni precedenti all'entrata in vigore del presente regolamento, siano stati iscritti durante tale periodo di cinque anni nel registro del paese in via di sviluppo interessato dalla deroga e continuino ad essere gestiti da una persona fisica o giuridica stabilita in tale paese.
2. Quando uno Stato membro concede una deroga ai sensi del paragrafo 1, ne informa immediatamente le autorità competenti degli altri Stati membri e la Commissione.

Articolo 9

Deroghe per attività di carattere eccezionale

1. In determinati casi le autorità competenti possono autorizzare, negli aeroporti di cui sono responsabili, singole attività svolte da velivoli marginalmente conformi che non potrebbero effettuarsi sulla base delle disposizioni del presente regolamento.

Tale deroga è limitata:

- a) alle attività che siano di carattere talmente eccezionale che sarebbe irragionevole negare una deroga temporanea, compresi i voli per aiuti umanitari;
oppure
 - b) ai voli non aventi fini di lucro per trasformazioni, riparazioni o attività di manutenzione.
2. [...]

Articolo 10

Diritto di controllo

[...]

Articolo 11

Atti delegati

È conferito alla Commissione il potere di adottare atti delegati in conformità dell'articolo 12 per quanto riguarda:

- a) [...]
- b) aggiornamenti tecnici delle norme di certificazione acustica di cui agli articoli 4, paragrafo 4 e 8, paragrafo 1, lettera a) e della procedura di certificazione di cui all'articolo 6, paragrafo 1;
- c) aggiornamenti tecnici della metodologia e dei descrittori di cui all'allegato I.

Scopo di tali aggiornamenti è quello di tenere conto, ove appropriato, delle modifiche alle pertinenti norme internazionali²¹.

²¹ Nuovo considerando: "Occorre conferire alla Commissione il potere di adottare atti delegati in conformità dell'articolo 12 unicamente per tenere conto delle modifiche nei pertinenti documenti dell'ICAO e solo ove appropriato. È inoltre opportuno prendere in considerazione anche le modifiche del doc. 29 dell'ECAC per gli aggiornamenti tecnici mediante atti delegati, se del caso."

Articolo 12

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. La delega del potere di cui all'articolo 11 è conferita per un periodo indeterminato a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.
3. La delega di poteri di cui all'articolo 11 può essere revocata dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Non appena adottato un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 11 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale periodo può essere prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 13

Comitato

[...]

Articolo 14

Informazione e revisione

Gli Stati membri comunicano alla Commissione, a richiesta, le informazioni relative all'applicazione del presente regolamento.

Entro cinque anni dall'entrata in vigore del presente regolamento, la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'applicazione del presente regolamento.

La relazione è corredata, se necessario, di proposte di revisione del regolamento.

Articolo 15

Abrogazione

La direttiva 2002/30/CE è abrogata con effetto dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.

Articolo 15bis

Disposizioni transitorie²²

Le restrizioni operative e le decisioni sulla gestione di aeroporti già introdotte prima dell'entrata in vigore del presente regolamento⁴⁴ non rientrano nel campo di applicazione del presente regolamento e continuano, nella misura in cui la direttiva 2002/30/CE è applicabile, a rientrare nel campo di applicazione di detta direttiva e, ove applicabile, delle norme nazionali che la recepiscono. Pertanto restano validi per tali misure gli effetti della direttiva 2002/30/CE²³.

²² Sarà inserito un considerando inteso a chiarire che le restrizioni operative e le decisioni sulle restrizioni operative già introdotte prima dell'entrata in vigore del presente regolamento e non rientranti nel campo di applicazione del presente regolamento possono includere anche misure basate su decisioni giudiziarie o risultanti da un processo di mediazione.

²³ Nuovo considerando: "*Le restrizioni operative e le decisioni sulla gestione di aeroporti per le quali il periodo di preavviso di cui all'articolo 11 della direttiva 2002/30/CE abbia avuto inizio prima dell'entrata in vigore del presente regolamento non dovrebbero rientrare nel campo di applicazione del presente regolamento e dovrebbero continuare a rientrare nel campo di applicazione di detta direttiva e, ove applicabile, delle norme nazionali che la recepiscono.*".

Articolo 16

Entrata in vigore

1. Il presente regolamento entra in vigore **ventiquattro** mesi dopo quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*]
2. Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles,

Per il Parlamento europeo

Il Presidente

Per il Consiglio

Il Presidente

Determinazione del rumore negli aeroporti

Metodologia:

1. Le autorità competenti garantiranno l'uso di metodi di determinazione del rumore elaborati in conformità del doc. 29 dell'ECAC, Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports, terza edizione.

Descrittori –

1. L'impatto del rumore generato dal traffico aereo è rappresentato almeno tramite i descrittori di rumore Lden e Lnight, definiti e calcolati in conformità dell'allegato I della direttiva 2002/49/CE.
2. Possono essere usati anche altri descrittori di rumore supplementari che abbiano una base oggettiva.

Informazioni sulla gestione del rumore:

1. Situazione attuale
 - 1.1 Descrizione dell'aeroporto con indicazione delle dimensioni, dell'ubicazione, dell'intorno aeroportuale, del volume e della composizione del traffico aereo.
 - 1.2 Descrizione di eventuali obiettivi ambientali fissati per l'aeroporto e il contesto nazionale, che deve includere la descrizione degli obiettivi di abbattimento del rumore dei velivoli per lo stesso aeroporto.
 - 1.3 Particolari delle curve isofoniche degli anni precedenti in questione, compresa una stima del numero delle persone disturbate dal rumore dei velivoli.

1.4 Descrizione delle misure vigenti e già attuate e di quelle previste per gestire il rumore prodotto dai velivoli nel quadro dell'approccio equilibrato, in che modo incidono sulle emissioni sonore e come contribuiscono a risolvere la situazione, facendo riferimento a:

1.4.1 per la riduzione alla fonte:

- informazioni sull'attuale flotta aerea e sugli sviluppi tecnologici previsti;
- piani specifici di rinnovo della flotta;

1.4.2 per la pianificazione e la gestione del territorio:

- strumenti di pianificazione esistenti, come la pianificazione globale o la zonizzazione acustica;
- misure di mitigazione vigenti, quali norme per l'edilizia, programmi di isolamento acustico, o misure per ridurre le zone con destinazione d'uso sensibile;
- processo di consultazione sulle misure che riguardano la destinazione d'uso dei terreni;
- controllo degli sconfinamenti illeciti;

1.4.3. per le misure operative di abbattimento del rumore, purché tali misure non limitino le capacità aeroportuali, ricorso a:

- piste preferenziali;
- rotte preferenziali a fini acustici;
- procedure di decollo e avvicinamento destinate ad abbattere il rumore;
- indicazione del grado di conformità di tali misure tramite gli indicatori ambientali di cui all'allegato I del regolamento (UE) n. 691/2010 della Commissione;

1.4.4. per le restrizioni operative, ricorso a:

- restrizioni generali, ad esempio massimali di movimenti o quote di emissioni sonore;
- restrizioni specifiche per i velivoli, ad esempio il ritiro di velivoli marginalmente conformi;
- restrizioni parziali, con distinzione tra misure notturne e diurne.

1.4.5. gli strumenti finanziari in vigore, ad esempio imposte aeroportuali sul rumore;

2. Previsioni in assenza di nuove misure

2.1. Descrizioni di (eventuali) modifiche ed ampliamenti dell'aeroporto già approvati e in programma; ad esempio, aumento della capacità, espansione delle piste e/o dei terminali e composizione futura del traffico, nonché la sua crescita prevista.

2.2. Nell'eventualità di un'estensione della capacità aeroportuale, indicazione dei vantaggi inerenti a tale capacità supplementare nel più vasto contesto regionale e della rete aeronautica.

2.3. Descrizione degli effetti sul clima acustico in assenza di ulteriori misure e descrizione delle misure già programmate per migliorare tale impatto acustico nello stesso periodo.

2.4. Curve isofoniche previste, compresa la stima del numero di persone che saranno probabilmente soggette al rumore dei velivoli, distinguendo fra aree residenziali preesistenti e aree residenziali recenti o previste..

2.5. Valutazione delle conseguenze e dei costi possibili inerenti ad un'assenza di interventi miranti a ridurre gli effetti di un peggioramento dell'inquinamento acustico, nell'ipotesi di una tale evoluzione.

3. Valutazione delle misure complementari

3.1. Succinta esposizione delle misure supplementari cui si può fare ricorso e indicazione delle principali ragioni che ne hanno motivato la scelta. Descrizione delle misure scelte da sottoporre ad analisi più approfondita e informazioni sull'analisi dei costi e dei benefici, in particolare i costi derivanti dall'introduzione di tali misure; il numero di persone che dovrebbero beneficiarne e l'arco temporale in cui verranno attuate; infine, una categorizzazione dell'efficacia globale delle singole misure.

3.2. Panoramica dei possibili effetti che le misure proposte potrebbero avere sull'ambiente e sulla concorrenza per altri aeroporti, altri operatori e altre parti interessate.

3.3. Le motivazioni delle scelte operate.

3.4. Riepilogo di natura non tecnica.

Valutazione in termini costi/efficacia delle restrizioni operative dirette a contenere il rumore

Le restrizioni operative dirette a contenere il rumore sono valutate in termini di costi/efficacia tenendo in debita considerazione i seguenti elementi, quantificandoli, laddove possibile:

- 1) benefici attesi in termini di emissioni sonore derivanti dalle misure previste, nell'immediato e in futuro;
- 2) sicurezza delle attività aeronautiche, ivi compreso il rischio per terzi;
- 3) capacità aeroportuale;
- 4) effetti sulla rete aeronautica europea.

Le autorità competenti possono inoltre tenere in considerazione i seguenti fattori:

- 1) salute e sicurezza dei residenti locali che abitano nelle vicinanze dell'aeroporto;
- 2) sostenibilità ambientale, ivi compresa l'interdipendenza tra rumore ed emissioni;
- 3) effetti diretti, indiretti e catalizzatori sull'occupazione ed effetti economici.
