



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 21 dicembre 2012 (08.01.13)
(OR. en)**

17488/12

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

**CODEC 2977
AVIATION 194
ENV 932
PE 580**

NOTA INFORMATIVA

del:	Segretariato generale
al:	Comitato dei Rappresentanti permanenti/Consiglio
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 - Risultati della prima lettura del Parlamento europeo (Strasburgo, 10-13 dicembre 2012)

I. INTRODUZIONE

Il relatore Jörg LEICHTFRIED (S&D, AT) ha presentato, a nome della commissione per i trasporti e il turismo, una relazione contenente 43 emendamenti (emendamenti 1 - 43) alla 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. Inoltre il gruppo politico PPE ha presentato due emendamenti (emendamenti 44 e 45), il gruppo politico EFD ha anch'esso presentato due emendamenti (emendamenti 46 e 47), il gruppo politico S&D ne ha parimenti presentati due (emendamenti 48 e 49), il gruppo politico GUE/NGL ha presentato 16 emendamenti (emendamenti 50 - 65), il gruppo politico ECR ne ha presentato uno (emendamento 66) e il gruppo politico Verts/ALE ne ha presentati 23 (emendamenti 67 - 89).

II. DIBATTITO

Il dibattito sulla proposta, svoltosi l'11 dicembre 2012, ha costituito un dibattito congiunto su tre proposte che formano il "pacchetto aeroporti" (servizi di assistenza a terra, bande orarie ed emissioni sonore). Una sintesi del dibattito è riportata nel documento 17483/12¹.

III. VOTAZIONE

Nella votazione svoltasi il 12 dicembre 2012, il Parlamento europeo ha adottato 43 emendamenti (emendamenti 1, 2, 4 - 9, 11, 12, 14, 15, 17 - 43, 44, 45, 48 e 49).

Il testo degli emendamenti adottati e la risoluzione legislativa del Parlamento europeo sono allegati alla presente nota.

¹ Cfr. anche documento 17484/12.

Introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti dell'Unione *I**

Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 12 dicembre 2012 sulla 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 (COM(2011)0828 – C7-0456/2011 – 2011/0398(COD))
(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2011)0828),
 - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C7-0456/2011),
 - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visti i pareri motivati inviati dal Senato francese, dal Bundesrat tedesco e dal Senato dei Paesi Bassi, nel quadro del protocollo n. 2 sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità, in cui si dichiara la mancata conformità del progetto di atto legislativo al principio di sussidiarietà,
 - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo del 28 marzo 2012¹,
 - visto il parere del Comitato delle regioni dell'11 maggio 2012²,
 - visto l'articolo 55 del suo regolamento,
 - visti la relazione della commissione per i trasporti e il turismo e il parere della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare (A7-0372/2012),
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora intenda modificarla sostanzialmente o sostituirla con un nuovo testo;
 3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

¹ GU C 181 del 21.6.2012, pag. 173.

² GU C 277 del 13.9.2012, pag. 110.

Emendamento 1

Proposta di regolamento Considerando 2

Testo della Commissione

(2) *Ai fini dello* sviluppo sostenibile del trasporto aereo *è necessario adottare* una serie di misure intese a ridurre le emissioni acustiche dei velivoli 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.

Emendamento

(2) Lo sviluppo sostenibile del trasporto aereo richiede l'adozione di una serie di misure intese a ridurre il rumore prodotto dai velivoli ***nei pressi e*** 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, ***in particolare per quanto concerne i voli notturni.***

Emendamento 2

Proposta di regolamento Considerando 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(6 bis) Al fine di ridurre la necessità di adottare restrizioni operative, i piani d'azione nazionali di cui alla direttiva 2002/49/CE dovrebbero, nell'immediato futuro, prevedere l'adozione di misure complementari per la gestione del rumore esterno agli aeroporti, quali ad esempio l'insonorizzazione delle abitazioni e l'introduzione di piani di isolamento acustico in generale.

Emendamento 4

Proposta di regolamento Considerando 8

Testo della Commissione

(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.***

Emendamento

(8) Mentre ***un obiettivo di abbattimento del rumore dovrebbe essere scelto*** mettendo a confronto tutti i costi generati e ***tutti*** i benefici ottenuti, ***lo strumento per il*** raggiungimento di ***tale*** obiettivo ***dovrebbe essere efficace in termini di costi, tenendo conto degli aspetti sanitari, economici e sociali.***

Emendamento 5

Proposta di regolamento
Considerando 9

Testo della Commissione

(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.

Emendamento

(9) È opportuno che la Commissione possa valutare le restrizioni operative proposte prima della loro applicazione.

Emendamento 6

Proposta di regolamento
Considerando 9 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(9 bis) Il ricorso a procedure operative approvate di abbattimento del rumore dovrebbe garantire che, considerati tutti i fattori che potrebbero incidere su una determinata operazione, sia garantita la necessaria sicurezza dei voli. Le misure operative di abbattimento del rumore non devono impedire o vietare l'applicazione di misure di sicurezza antiterrorismo.

Emendamento 7

Proposta di regolamento
Considerando 10

Testo della Commissione

Emendamento

(10) Le valutazioni sul rumore devono

(10) Le determinazioni del rumore

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.

dovrebbero basarsi su criteri oggettivi e misurabili, comuni a tutti gli Stati membri, conformemente alla direttiva 2002/49/CE. Tali informazioni devono essere affidabili, acquisite in modo trasparente, comparabili e accessibili a tutti i soggetti interessati. Le determinazioni dovrebbero contemplare anche il monitoraggio dei più recenti sviluppi tecnologici e lo scambio di informazioni sulle più recenti conclusioni circa i procedimenti da utilizzare. È necessario che le autorità competenti si dotino degli opportuni strumenti di controllo e garanzia dell'esecuzione. Le determinazioni del rumore dovrebbero essere effettuate o supervisionate da agenzie esterne indipendenti dal gestore dell'aeroporto.

Emendamento 8

Proposta di regolamento Considerando 13

Testo della Commissione

(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.

Emendamento

(13) Al fine di tenere conto della costante evoluzione delle tecnologie, nonché dei metodi utilizzati per rilevare le curve isofoniche, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo all'aggiornamento regolare **del metodo e della relazione tecnica concernenti la determinazione del rumore a livello di aeroporto.** È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

Emendamento 9

Proposta di regolamento Considerando 13 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(13 bis) Affinché sia garantita la certezza del diritto e l'affidabilità della programmazione, le restrizioni operative e le decisioni sull'utilizzazione di aeroporti, comprese le decisioni dei tribunali e l'esito dei processi di mediazione già introdotti o in fase di esame prima dell'entrata in vigore del presente regolamento, non dovrebbero rientrare nell'ambito di applicazione del presente regolamento, ma essere disciplinati dalle norme esistenti.

Emendamento 11

Proposta di regolamento Articolo 1 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Emendamento

1. Il presente regolamento stabilisce norme concernenti 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.

1. Il presente regolamento stabilisce ***le*** norme concernenti l'introduzione di restrizioni operative dirette a contenere il rumore, in modo coerente a livello dei singoli aeroporti ***e, ove sia stato identificato un problema di inquinamento acustico,*** per migliorare il clima acustico e limitare o ridurre il numero delle persone ***esposte al*** rumore prodotto dai velivoli, in conformità con l'approccio equilibrato.

Emendamento 12

Proposta di regolamento Articolo 1 – paragrafo 2 – lettera a

Testo della Commissione

Emendamento

(a) favorire il raggiungimento di obiettivi ambientali specifici di riduzione dell'inquinamento acustico, così come definiti nelle normative unionali, nazionali ***e*** locali, e valutarne l'interdipendenza con altri obiettivi ambientali, a livello dei singoli aeroporti;

a) favorire il raggiungimento di obiettivi ambientali specifici di riduzione dell'inquinamento acustico, così come definiti nelle normative unionali, nazionali ***o*** locali, e valutarne l'interdipendenza con altri obiettivi ambientali, ***compresi gli aspetti relativi alla salute,*** a livello dei singoli aeroporti;

Emendamento 44

Proposta di regolamento

Articolo 1 – paragrafo 2 – lettera b

Testo della Commissione

(b) consentire la scelta delle misure di mitigazione del rumore improntate al principio costi/efficacia, 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.

Emendamento

(b) consentire la scelta delle misure di mitigazione del rumore *maggiormente* improntate al principio costi/efficacia, ***tenendo conto degli aspetti sanitari, economici e sociali***, 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.

Emendamento 14

Proposta di regolamento

Articolo 1 – paragrafo 3 – comma 1

Testo della Commissione

3. Il presente regolamento si applica ai velivoli utilizzati in attività civili.

Emendamento

3. Il presente regolamento si applica ai ***voli dei*** velivoli utilizzati in attività di aviazione civili.

Emendamento 15

Proposta di regolamento

Articolo 1 – paragrafo 3 – comma 2

Testo della Commissione

Non si applica ai velivoli utilizzati in attività militari, doganali, di polizia o *attività* simili.

Emendamento

Non si applica ai ***voli dei*** velivoli utilizzati in attività militari, doganali, di polizia o in servizi simili.

Emendamento 45

Proposta di regolamento

Articolo 2 – punto 2

Testo della Commissione

(2) "approccio equilibrato", ***il metodo*** attraverso ***il*** quale si esamina, in maniera coerente, la serie di misure disponibili, ossia la

Emendamento

(2) "approccio equilibrato", ***la procedura stabilita dall'Organizzazione internazionale per l'aviazione civile (ICAO) nel volume 1,***

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;

parte V dell'allegato 16 della Convenzione di Chicago attraverso **la** 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 **ridurre al minimo l'inquinamento acustico** nel massimo rispetto del principio costi/efficacia, **tenendo conto tra l'altro degli aspetti sanitari ed economici**, a livello dei singoli aeroporti **per tutelare la salute dei cittadini che risiedono nelle aree in prossimità di un aeroporto**;

Emendamento 17

Proposta di regolamento Articolo 2 – punto 4

Testo della Commissione

(4) "velivolo marginalmente conforme", un velivolo **civile** che **soddisfa i limiti di certificazione** definiti nel volume 1, parte II, capitolo 3, dell'allegato 16 della convenzione sull'aviazione civile internazionale (convenzione di Chicago) con un margine cumulativo non superiore a 5 EPNdB (Effective Perceived Noise in decibels — unità di misura del livello effettivo di rumorosità percepita), **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 4**, dell'allegato 16 della convenzione di Chicago;

Emendamento

4) "velivolo marginalmente conforme", un velivolo che **è certificato conformemente ai** limiti definiti nel volume 1, parte II, capo 3, dell'allegato 16 della convenzione sull'aviazione civile internazionale (convenzione di Chicago) con un margine cumulativo non superiore a otto EPNdB (Effective Perceived Noise in decibels — unità di misura del livello effettivo di rumorosità percepita) **per un periodo transitorio di quattro anni a decorrere da ...*, e con un margine cumulativo non superiore a dieci EPNdB dopo la fine di tale periodo transitorio. Per** margine cumulativo **s'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 definiti nel volume 1, parte II, **capo 3**, dell'allegato 16 della convenzione di Chicago;

*** GU: inserire la data di entrata in vigore del presente regolamento.**

Emendamento 18

Proposta di regolamento Articolo 2 – punto 6

Testo della Commissione

(6) "restrizioni operative", un intervento diretto a contenere il rumore che limita l'accesso ad un aeroporto o ne riduce l'uso ottimale delle capacità, 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 civili* in un *dato* periodo di tempo.

Emendamento

6) "restrizioni operative", un intervento diretto a contenere il rumore che limita l'accesso ad un aeroporto o ne riduce l'uso ottimale delle capacità, ivi comprese le restrizioni operative intese a vietare l'esercizio di velivoli marginalmente conformi in aeroporti determinati, come pure le restrizioni operative parziali che *si applicano ad esempio* in un *determinato* periodo di tempo *durante il giorno o solo ad alcune piste dell'aeroporto*.

Emendamento 19

Proposta di regolamento Articolo 3

Testo della Commissione

Autorità competenti

1. Gli Stati membri designano *le* autorità competenti cui spetta *adottare le misure relative alle* restrizioni operative, come pure un organo di ricorso indipendente.
2. Le autorità competenti e l'organo di ricorso *non dipendono da alcuna* organizzazione che possa essere interessata dall'intervento diretto a contenere il rumore.
3. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il nome e l'indirizzo delle autorità competenti e dell'organo di ricorso designati, di cui al paragrafo 1.

Emendamento

Autorità competenti *e diritto di impugnazione*

1. Gli Stati membri *in cui è ubicato un aeroporto* designano *una o più* autorità competenti incaricate di *seguire il processo di adozione delle* restrizioni operative e un organo di ricorso indipendente, *secondo le leggi e le prassi nazionali*.
2. Le autorità competenti e l'organo di ricorso sono indipendenti da ogni organizzazione che possa essere interessata dall'intervento diretto a contenere il rumore.
3. Gli Stati membri comunicano *tempestivamente* alla Commissione il nome e l'indirizzo delle autorità competenti e dell'organo di ricorso designati, di cui al paragrafo 1. *La Commissione pubblica tali informazioni*.
4. *Gli Stati membri provvedono affinché sia garantito il diritto di impugnazione delle restrizioni operative, adottate ai sensi del presente regolamento, dinanzi all'organo di ricorso conformemente alla legislazione e alle procedure nazionali*.

Emendamento 20

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione

1. Gli Stati membri **adottano un approccio** equilibrato riguardo alla gestione del rumore prodotto dai velivoli. A questo scopo essi:

Emendamento

1. Gli Stati membri **attuano l'approccio** equilibrato riguardo alla gestione del rumore prodotto dai velivoli, **a livello dei singoli aeroporti, entro l'ambito di applicazione del presente regolamento.** A tal fine essi **valutano la situazione del rumore a livello di singolo aeroporto conformemente alla direttiva 2002/49/CE, compresi gli effetti nocivi sulla salute umana. Qualora sia constatato un problema di inquinamento acustico essi:**

Emendamento 21

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 1 – lettere a e b

Testo della Commissione

(a) **determinano il** rumore **a livello di singolo aeroporto;**

(b) **definiscono l'obiettivo ambientale di abbattimento del rumore;**

Emendamento

a) **provvedono affinché sia definito l'obiettivo di abbattimento del** rumore **per l'aeroporto interessato, tenendo conto, se del caso, dell'articolo 8 e dell'allegato V della direttiva 2002/49/CE;**

Emendamento 22

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 1 – lettera d

Testo della Commissione

(d) **valutano la** probabile efficacia delle misure sotto il profilo dei costi;

Emendamento

d) **effettuano una valutazione formale e completa della** probabile efficacia delle misure sotto il profilo dei costi;

Emendamento 23

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 2 – comma 1 – lettera c

Testo della Commissione

(c) procedure operative volte
all'abbattimento del rumore;

Emendamento

c) procedure operative volte
all'abbattimento del rumore, **compresa la
direzione delle rotte di decollo e
atterraggio;**

Emendamento 24

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 2 – comma 2

Testo della Commissione

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

Emendamento

Tra le misure disponibili può rientrare il
ritiro dei velivoli marginalmente conformi,
se tale misura è ritenuta necessaria. ***Gli
Stati membri possono offrire incentivi
economici per incoraggiare gli operatori
del trasporto aereo a utilizzare velivoli
meno rumorosi durante il periodo
transitorio di cui all'articolo 2, punto 4.***

Emendamento 25

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Gli Stati membri possono, nell'ambito
dell'approccio equilibrato, distinguere le
misure di mitigazione del rumore in base ***al
tipo di*** velivoli, all'uso delle piste e/o
all'arco temporale.

Emendamento

3. Gli Stati membri possono, nell'ambito
dell'approccio equilibrato, distinguere le
misure di mitigazione del rumore in base
alle prestazioni acustiche del velivolo,
all'uso delle piste, ***alla rotta aerea*** e/o
all'arco temporale.

Emendamento 26

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. Le misure o la combinazione di misure
adottate in conformità del presente
regolamento per un determinato aeroporto

Emendamento

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, sull'identità o sull'attività degli operatori di trasporto aereo.

sono *idonee a* conseguire gli obiettivi ambientali di abbattimento del rumore stabiliti per tale aeroporto. Esse non introducono discriminazioni basate in particolare sulla nazionalità, sull'identità o sull'attività degli operatori di trasporto aereo *e non sono arbitrarie*.

Emendamento 27

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

6 bis. Gli Stati membri adottano, rapidamente e senza alcun indebito ritardo, le misure legislative necessarie per l'applicazione dell'articolo 4.

Emendamento 28

Proposta di regolamento

Articolo 5

Testo della Commissione

Emendamento

1. Le autorità competenti **determinano** periodicamente il rumore degli aeroporti **sul loro territorio**, in conformità a quanto prescritto dalla direttiva 2002/49/CE e in base alla normativa nazionale o locale. 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 Commissione.

2. *Le autorità competenti, per determinare il rumore attuale e futuro*, usano i metodi, i descrittori e le informazioni di cui all'allegato I.

3. Se **dalla** determinazione **del rumore** risulta che **sono** necessarie nuove misure **per conseguire gli obiettivi di abbattimento del rumore o per mantenerli allo stesso livello**, le autorità competenti **tengono in dovuta considerazione il contributo di ciascun tipo di misura applicabile nell'ambito dell'approccio equilibrato, in conformità all'allegato I.**

1. Le autorità competenti **assicurano che sia determinato** periodicamente il rumore degli aeroporti **di cui sono responsabili**, in conformità a quanto prescritto dalla direttiva 2002/49/CE e in base alla normativa nazionale o locale. 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 Commissione.

2. Al fine di determinare il rumore attuale e futuro, le autorità competenti usano i metodi, i descrittori e le informazioni di cui all'allegato I.

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:**

4. Le autorità competenti provvedono a che sia istituito, a livello adeguato, un forum per la cooperazione tecnica tra il gestore dell'aeroporto, l'operatore di trasporto aereo e il fornitore di servizi di navigazione aerea e che operi, per gli interventi di competenza delle suddette parti, tenendo in dovuta considerazione l'interdipendenza tra le misure per mitigare il rumore e quelle per ridurre le emissioni. I membri del forum per la cooperazione tecnica consultano regolarmente i residenti locali o i loro rappresentanti e forniscono alle autorità competenti informazioni e orientamenti tecnici sulle misure di mitigazione del rumore.

5. Le autorità competenti valutano le nuove misure in termini di costi/efficacia, come indicato nel paragrafo 3, in conformità dell'allegato II. Le modificazioni tecniche di ordine minore, apportate a una misura esistente, che non hanno un'incidenza effettiva sulla capacità o sulle operazioni non sono considerate nuove restrizioni operative.

6. Le autorità competenti organizzano il processo di consultazione delle parti interessate 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 misure. Tra le parti interessate figurano almeno:

a) rappresentanti dei residenti locali che abitano nell'intorno degli aeroporti interessati da problemi di inquinamento acustico generato dal traffico aereo;

b) operatori degli aeroporti interessati;

a) siano applicati i metodi, i descrittori e le informazioni di cui all'allegato I per tenere in dovuta considerazione il contributo di ciascun tipo di misura nell'ambito dell'approccio equilibrato;

b) sia istituita, al livello adeguato, una cooperazione tecnica tra i gestori aeroportuali, gli operatori di velivoli 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 di ogni nuova restrizione operativa, a norma dell'allegato II. Le modificazioni tecniche di ordine minore, apportate a misure esistenti, che non hanno un'incidenza sostanziale sulla capacità o sulle operazioni non sono 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

c) rappresentanti degli operatori di trasporto aereo che potrebbero essere interessati dagli interventi diretti a contenere il rumore;

d) fornitori di servizi di navigazione aerea interessati;

e) il gestore della rete, di cui al regolamento n. 677/2011 della Commissione.

7. 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*.

degli aeroporti interessati dall'inquinamento acustico generato dal traffico aereo, o i loro rappresentanti e i rappresentanti delle autorità locali e regionali competenti;

ii) i rappresentanti delle imprese locali con sede nelle vicinanze degli aeroporti, le cui attività subiscono ripercussioni a causa del traffico aereo e delle operazioni aeroportuali;

iii) i gestori degli aeroporti interessati;

iv) i rappresentanti degli operatori di velivoli che potrebbero essere interessati dagli interventi diretti a contenere il rumore;

v) i fornitori di servizi di navigazione aerea interessati;

vi) il gestore della rete di cui al regolamento (UE) n. 677/2011 della Commissione;

vii) 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 opportuno. Esse provvedono affinché *informazioni pertinenti siano disponibili on-line, permettendo così ai* residenti locali che abitano nell'intorno degli aeroporti *e ad altre parti interessate di accedere gratuitamente alle informazioni*.

Le informazioni pertinenti comprendono:

a) le informazioni relative alle presunte violazioni dovute a cambiamenti di rotta aerea, in relazione all'impatto prodotto e ai motivi di tali cambiamenti;

b) i criteri utilizzati per la distribuzione e la gestione del traffico in ciascun aeroporto, nella misura in cui tali criteri possano produrre un impatto ambientale o acustico.

5. Le autorità competenti provvedono a garantire che i gestori di strutture aeroportuali installino sistemi informatizzati di misurazione del rumore in diversi punti in prossimità delle traiettorie dei velivoli che producono, o è probabile che producano, un impatto sulla popolazione. I dati raccolti dai sistemi di misurazione del rumore possono essere consultati via internet.

Emendamento 29

Proposta di regolamento

Articolo 6

Testo della Commissione

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 (luglio 2008).

2. Su richiesta della Commissione, gli operatori di trasporto aereo comunicano le seguenti informazioni sulle prestazioni acustiche dei loro velivoli che utilizzano aeroporti dell'Unione:

(a) numero di identificazione (tail number) dei velivoli;

(b) il/i certificato/i *delle emissioni acustiche* dei velivoli utilizzati, insieme al relativo peso massimo effettivo certificato al decollo;

(c) ogni eventuale modificazione dei velivoli che incida sulle *emissioni* acustiche;

(d) informazioni sulle prestazioni e sulle emissioni acustiche dei velivoli a fini di modellazione del rumore.

Per ogni volo che si serve di un aeroporto dell'Unione, gli operatori di trasporto aereo comunicano il certificato delle prestazioni acustiche utilizzato e il numero di registrazione.

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

3. L'Agenzia verifica i dati sulle prestazioni e sulle emissioni acustiche a fini di modellazione, in conformità dell'articolo 6,

Emendamento

1. Le decisioni sulle restrizioni operative dirette a contenere il rumore si basano sulle prestazioni acustiche dei velivoli, determinate dalla procedura di certificazione effettuata in conformità dell'allegato 16, volume 1, della convenzione di Chicago, quinta edizione (luglio 2008).

2. Su richiesta della Commissione, ***e qualora l'Agenzia non sia già in possesso delle informazioni necessarie***, gli operatori di velivoli comunicano le seguenti informazioni sulle prestazioni acustiche dei loro velivoli che utilizzano aeroporti dell'Unione:

a) numero di identificazione (tail number) dei velivoli;

b) il/i certificato/i ***acustico/i*** dei velivoli utilizzati, insieme al relativo peso massimo effettivo certificato al decollo;

c) ogni eventuale modificazione dei velivoli che incida sulle prestazioni acustiche ***e sia registrata nel loro certificato acustico.***

L'operatore informa la Commissione ogniqualvolta modifichi il certificato acustico utilizzato per un velivolo.

I dati sono forniti in versione elettronica e, ove appropriato, nel formato indicato. ***La Commissione sostiene i costi della presentazione di tali dati.***

3. ***La modellazione del rumore negli aeroporti dell'Unione si basa sulle informazioni fornite dal produttore***

paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio.

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.

relativamente alle emissioni e alle prestazioni acustiche dei velivoli, il cui utilizzo è raccomandato dalla comunità internazionale e che sono rese disponibili mediante l'ICAO. L'Agenzia verifica i dati sulle prestazioni e sulle emissioni acustiche a fini di modellazione, in conformità dell'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio.
L'Agenzia si basa sulla procedura istituita dal gruppo di lavoro sulla modellazione e le banche dati del Comitato ICAO sulla protezione dell'ambiente nel settore aereo per determinare la validità dei dati e le migliori prassi e per garantire una costante armonizzazione fra le agenzie internazionali del settore dell'aeronavigabilità.

4. I dati sono conservati in una banca dati centrale e sono messi a disposizione, per fini operativi, delle autorità competenti, degli operatori di velivoli, dei fornitori di servizi di navigazione aerea e degli operatori aeroportuali.

Emendamento 30

Proposta di regolamento Articolo 7

Testo della Commissione

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 Consiglio, 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 della decisione è accompagnata da una relazione scritta che

Emendamento

1. Le autorità competenti notificano agli Stati membri, alla Commissione e ai soggetti interessati l'introduzione di una restrizione operativa ***tre*** 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 Consiglio, 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 della decisione è accompagnata da una relazione scritta che

spiega le ragioni alla base dell'introduzione della restrizione operativa, l'obiettivo **ambientale** 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.

3. Se una restrizione operativa riguarda il ritiro da un aeroporto di velivoli marginalmente conformi, è fatto divieto ai velivoli marginalmente conformi di prestare nuovi servizi in tale aeroporto nei sei mesi successivi alla notifica. Le autorità competenti decidono la percentuale annua di velivoli marginalmente conformi **da ritirare dalla flotta degli operatori interessati dalla restrizione in tale aeroporto, tenendo in debita considerazione l'età del velivolo e la composizione dell'intera flotta. Fatto salvo il disposto dell'articolo 4, paragrafo 3, questa** percentuale non supera il 20% del numero di velivoli marginalmente conformi **che compongono la flotta in servizio** presso tale aeroporto **dell'operatore interessato dalla misura.**

4. **Gli eventuali ricorsi contro le decisioni relative a restrizioni operative dirette a contenere il rumore sono presentati in conformità della legislazione nazionale.**

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, ove pertinente, il loro impatto transfrontaliero.

3. Se una restrizione operativa riguarda il ritiro da un aeroporto di velivoli marginalmente conformi, è fatto divieto ai velivoli marginalmente conformi di prestare nuovi servizi in tale aeroporto nei sei mesi successivi alla notifica, **e comunque almeno due mesi prima della determinazione dei parametri di coordinamento per l'assegnazione delle bande orarie di cui al paragrafo 1.** Le autorità competenti decidono la percentuale annua di velivoli marginalmente conformi da ritirare. **Questa** percentuale **annua** non supera il 25% dei movimenti ed è applicata uniformemente a ciascun operatore interessato, in rapporto al suo numero di movimenti effettuati con velivoli marginalmente conformi presso tale aeroporto.

Emendamento 31

Proposta di regolamento

Articolo 9 – comma 2 – lettera b bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

b bis) velivoli su voli operati a fini umanitari o diplomatici.

Emendamento 32

Proposta di regolamento

Articolo 10

Testo della Commissione

1. La Commissione, su richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa, e fatta salva un'eventuale procedura di ricorso in corso, può ***esercitare un controllo sulla decisione che introduce*** una restrizione operativa, ***prima della sua attuazione***. La Commissione ***può sospendere la decisione se ritiene che non rispetti le prescrizioni del*** presente regolamento ***oppure sia altrimenti in contrasto con il diritto dell'Unione***.

2. Le autorità competenti forniscono alla Commissione le informazioni attestanti *l'osservanza* del presente regolamento.

3. La Commissione decide, in conformità della procedura consultiva di cui all'articolo 13, paragrafo 2, e in special modo tenendo conto dei criteri dell'allegato II, se l'autorità competente interessata può procedere all'introduzione della restrizione operativa. La Commissione comunica la propria decisione al Consiglio e allo Stato membro interessato.

4. Qualora la Commissione non abbia ***adottato una decisione nei sei mesi successivi al ricevimento delle informazioni di cui al*** paragrafo 2, l'autorità competente può *attuare* la decisione prevista sulla restrizione operativa.

Emendamento

1. La Commissione, su richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa, e fatta salva un'eventuale procedura di impugnazione in corso, può, ***entro due mesi dal giorno in cui ne riceve comunicazione, come previsto all'articolo 7, paragrafo 1, valutare il processo per l'introduzione di una restrizione operativa per contenere il rumore.*** La Commissione, ***se ritiene che l'introduzione di una restrizione operativa per contenere il rumore non segua il processo stabilito dal*** presente regolamento, ***può trasmetterne notifica alle autorità competenti. Le autorità competenti possono tenere conto del parere della Commissione.***

2. Le autorità competenti forniscono alla Commissione le informazioni attestanti il rispetto del presente regolamento.

3. Qualora la Commissione non abbia ***trasmesso notifica del suo parere nei due mesi successivi al ricevimento della comunicazione, secondo quanto stabilito all'articolo 7, paragrafo 1,*** l'autorità competente può applicare la decisione prevista sulla restrizione operativa.

Emendamento 33

Proposta di regolamento

Articolo 11 – paragrafo 1 – lettera a

Testo della Commissione

(a) modificare le definizioni di "velivolo" di cui all'articolo 2, punto 3, e "velivolo

Emendamento

soppresso

*marginalmente conforme", di cui
all'articolo 2, punto 4;*

Emendamento 34

Proposta di regolamento Articolo 12 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. *La delega di potere* di cui all'articolo 11 è *conferita* alla Commissione per un periodo *indeterminato* a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.

Emendamento

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 11 è conferito alla Commissione per un periodo **di cinque anni** a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.

Emendamento 35

Proposta di regolamento Articolo 13

Testo della Commissione

Articolo 13 Comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato di cui all'articolo 25 del regolamento 1008/2008/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.

Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.

3. Se il parere del comitato deve essere ottenuto mediante procedura scritta, la procedura viene chiusa senza esito, entro la scadenza prevista per la trasmissione di un parere, allorché lo decida la presidenza del comitato o lo richieda la maggioranza semplice dei membri del comitato.

Emendamento

soppresso

Emendamento 36

Proposta di regolamento Articolo 14 bis (nuovo)

Articolo 14 bis

Disposizioni transitorie

Il presente regolamento non si applica alle restrizioni operative, alle decisioni sull'utilizzazione degli aeroporti, comprese le decisioni di organi giurisdizionali e gli atti conclusivi di processi di mediazione introdotti o all'esame prima dell'entrata in vigore del presente regolamento. Tali provvedimenti, nella misura in cui è applicabile la direttiva 2002/30/CE, continuano a essere disciplinati dalla suddetta direttiva e, se del caso, dalle norme nazionali che la recepiscono. Pertanto restano validi per tali provvedimenti gli effetti della direttiva 2002/30/CE. Le modificazioni tecniche di entità minore apportate alla misura esistente, che non abbiano un'incidenza sostanziale sulla capacità o sulle operazioni non sono considerate nuove restrizioni operative.

Emendamento 37

**Proposta di regolamento
Allegato I – sezione 1 – punto 1**

Testo della Commissione

1. Le autorità competenti usano 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.*

Emendamento

1. Le autorità competenti usano metodi di determinazione del rumore elaborati in conformità *dell'allegato II della direttiva 2002/49/CE.*

Emendamento 38

**Proposta di regolamento
Allegato I – sezione 3 – punto 1.2**

Testo della Commissione

1.2 Descrizione degli obiettivi di

Emendamento

1.2 Descrizione degli obiettivi di

sostenibilità ambientale fissati per l'aeroporto e il contesto nazionale, **che deve includere la descrizione degli obiettivi acustici dei velivoli per lo stesso aeroporto.**

abbattimento del rumore fissati per l'aeroporto e il contesto nazionale.

Emendamento 39

Proposta di regolamento Allegato I – sezione 3 – punto 1.3

Testo della Commissione

1.3 Particolari delle curve isofoniche dell'anno in corso e **degli** anni precedenti, compresa una stima del numero delle persone *disturbate* dal rumore dei velivoli.

Emendamento

1.3 Particolari delle curve isofoniche dell'anno in corso e **almeno dei due** anni precedenti, compresa una stima del numero delle persone esposte al rumore dei velivoli **realizzata secondo le disposizioni dell'allegato III della direttiva 2002/49/CE.**

Emendamento 40

Proposta di regolamento Allegato I – sezione 3 – punto 2.1

Testo della Commissione

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.

Emendamento

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, **previsioni di avvicinamenti e decolli**, composizione futura del traffico nonché la sua crescita prevista **e uno studio dettagliato dell'impatto acustico che produrrebbero sul territorio circostante tali espansioni della capacità, delle piste e dei terminali nonché la modifica delle rotte aeree e delle traiettorie di avvicinamento e di decollo.**

Emendamento 41

Proposta di regolamento Allegato I – sezione 3 – punto 2.4

Testo della Commissione

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*.

Emendamento

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, aree residenziali di recente costruzione e ***aree residenziali future pianificate a cui le autorità competenti abbiano già concesso l'autorizzazione.***

Emendamento 42

Proposta di regolamento

Allegato 1 – sezione 3 – punto 3.1

Testo della Commissione

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 beneficiare e l'arco temporale in cui verranno attuate; infine, una categorizzazione dell'efficacia globale delle singole misure.***

Emendamento

3.1 Succinta esposizione delle misure supplementari cui si può fare ricorso e indicazione delle principali ragioni che ne hanno motivato la scelta.

Emendamento 43

Proposta di regolamento

Allegato II

Testo della Commissione

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;

Emendamento

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, ***anche a livello di salute***, derivanti dalle misure previste, nell'immediato e in

- 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 in prossimità dell'aeroporto;*
- 2) *sostenibilità ambientale, ivi compresa l'interdipendenza tra rumore ed emissioni;*
- 3) *effetti diretti, indiretti e catalizzatori sull'occupazione.*

futuro;

- 2) *salute e sicurezza dei residenti locali che abitano in prossimità dell'aeroporto;*
- 3) *sicurezza delle attività aeronautiche, ivi compreso il rischio per terzi;*
- 4) *effetti diretti, indiretti e catalitici a livello occupazionale ed economico, inclusi i potenziali effetti sulle economie regionali;*
- 4 bis) *impatto sulle condizioni di lavoro negli aeroporti;*
- 4 ter) *capacità aeroportuale;*
- 4 quater) *effetti sulla rete aeronautica europea;*
- 4 quinquies) *sostenibilità ambientale, ivi compresa l'interdipendenza tra rumore ed emissioni.*