

**REGOLAMENTO (UE) N. 598/2014 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO****del 16 aprile 2014****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**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni <sup>(2)</sup>,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria <sup>(3)</sup>,

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) Lo sviluppo sostenibile del trasporto aereo richiede l'adozione di una serie di misure intese a ridurre l'impatto acustico dei velivoli negli aeroporti dell'Unione. Tali misure dovrebbero attenuare la zona di rumore nell'area attorno agli aeroporti dell'Unione al fine di mantenere o migliorare la qualità di vita degli abitanti vicini e promuovere la compatibilità tra attività aeronautiche e aree residenziali, in particolare laddove sono coinvolti voli notturni.
- (3) La risoluzione A33/7 dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO) introduce il concetto di «approccio equilibrato» alla gestione del rumore («approccio equilibrato») e definisce un metodo coerente per affrontare il problema delle emissioni acustiche dei velivoli. È opportuno che l'approccio equilibrato 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.
- (4) In seguito al ritiro dei velivoli più rumorosi, a norma della direttiva 2002/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(4)</sup> e della direttiva 2006/93/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(5)</sup>, occorre un aggiornamento delle modalità di utilizzo delle misure relative alle restrizioni operative affinché le autorità possano trattare il problema dei velivoli attualmente più rumorosi in modo da migliorare il clima acustico nell'intorno degli aeroporti dell'Unione, entro il quadro internazionale dell'approccio equilibrato.

<sup>(1)</sup> GU C 181 del 21.6.2012, pag. 173.

<sup>(2)</sup> GU C 277 del 13.9.2012, pag. 110.

<sup>(3)</sup> Posizione del Parlamento europeo del 12 dicembre 2012 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e posizione del Consiglio in prima lettura del 24 marzo 2014 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale). Posizione del Parlamento europeo del 16 aprile 2014 ...[(GU...)] (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

<sup>(4)</sup> Direttiva 2002/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 marzo 2002, che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti della Comunità (GU L 85 del 28.3.2002, pag. 40).

<sup>(5)</sup> 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) (GU L 374 del 27.12.2006, pag. 1).

- (5) La relazione della Commissione del 15 febbraio 2008 intitolata «Restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti comunitari» metteva in rilievo la necessità di chiarire, nel testo della direttiva 2002/30/CE, la ripartizione delle responsabilità e precisare i diritti e gli obblighi dei soggetti interessati durante il processo di determinazione del rumore, in modo da conseguire gli obiettivi di abbattimento del rumore con misure improntate al principio costi/efficacia per ogni aeroporto.
- (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 l'obiettivo specifico di abbattimento del rumore del presente regolamento non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo delle norme armonizzate sulla procedura per l'introduzione di restrizioni operative nell'ambito del processo di gestione del rumore, può essere conseguito meglio a livello dell'Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo. Tale metodo armonizzato, oltre a non imporre obiettivi qualitativi in materia di rumore, che continuano ad emanare dalla direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup> o da altre norme o legislazione pertinenti dell'Unione in ciascuno Stato membro, non pregiudica la scelta effettiva di misure.
- (7) Il presente regolamento dovrebbe applicarsi soltanto agli Stati membri nei quali si trova un aeroporto con un traffico superiore a 50 000 movimenti di velivoli civili per anno di calendario e allorché, per tale aeroporto, è presa in considerazione l'introduzione di restrizioni operative dirette a contenere il rumore.
- (8) Il presente regolamento dovrebbe applicarsi ai velivoli utilizzati in attività civili. Non dovrebbe applicarsi ai velivoli utilizzati in attività militari, doganali, di polizia e attività antincendio. Inoltre, varie 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, dovrebbero essere esentate dall'applicazione del presente regolamento.
- (9) La determinazione del rumore, da effettuarsi con regolarità conformemente alla direttiva 2002/49/CE, dovrebbe 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, tenendo conto dello sviluppo previsto dell'aeroporto. Negli aeroporti in cui è stato constatato un problema di inquinamento acustico, ulteriori misure di abbattimento del rumore dovrebbero essere individuate in conformità della metodologia dell'approccio equilibrato. Al fine di garantire un'ampia applicazione dell'approccio equilibrato nell'Unione, si raccomanda di ricorrere a tale approccio ogniqualvolta il suo uso sia considerato adeguato dal singolo Stato membro interessato, anche al di là dell'ambito di applicazione del presente regolamento. Restrizioni operative volte a contenere il rumore dovrebbero essere introdotte solo se altre misure dell'approccio equilibrato non sono sufficienti a raggiungere gli obiettivi specifici prestabiliti in materia di abbattimento del rumore.
- (10) 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. Il presente regolamento non dovrebbe ostare a che gli Stati membri utilizzino analisi dei costi e dei benefici, se del caso.
- (11) È necessario riconoscere l'importanza degli aspetti relativi alla salute in relazione a problemi di inquinamento acustico ed è pertanto importante che tali aspetti siano tenuti in considerazione in modo coerente presso tutti gli aeroporti quando è presa una decisione sugli obiettivi di abbattimento del rumore, tenendo conto dell'esistenza di norme comuni dell'Unione in questo settore. Gli aspetti relativi alla salute dovrebbero essere quindi valutati in conformità della legislazione dell'Unione in materia di valutazione degli effetti del rumore.
- (12) La determinazione del rumore dovrebbe basarsi su criteri oggettivi e misurabili, comuni a tutti gli Stati membri e dovrebbe poggiare sulle informazioni esistenti disponibili, quali le informazioni derivanti dall'attuazione della direttiva 2002/49/CE. Gli Stati membri dovrebbero garantire che tali informazioni siano affidabili, siano ottenute in modo trasparente e siano accessibili alle autorità competenti e ai soggetti interessati. È opportuno che le autorità competenti si dotino degli opportuni strumenti di controllo.

<sup>(1)</sup> Direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 giugno 2002, relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale (GU L 189 del 18.7.2002, pag. 12).

- (13) L'autorità competente cui spetta adottare le restrizioni operative relative al rumore dovrebbe essere indipendente da qualsiasi organizzazione che interviene nell'esercizio dell'aeroporto o nel trasporto aereo, nella fornitura di servizi di navigazione aerea o rappresentativa dei loro interessi nonché dei residenti che abitano nelle vicinanze dell'aeroporto. Ciò non dovrebbe essere inteso nel senso che si esige dagli Stati membri la modifica delle loro strutture amministrative o delle loro procedure decisionali.
- (14) 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 al momento potrebbero non essere pienamente conformi al metodo indicato nel documento 29 della Conferenza europea dell'aviazione civile (ECAC/CEAC), dal titolo «Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports» («doc. 29 dell'ECAC»), né utilizzare le informazioni riconosciute a livello internazionale sulle emissioni acustiche dei velivoli. Pur tuttavia, l'efficienza e l'efficacia di una restrizione operativa relativa al rumore dovrebbero essere valutate in base ai metodi illustrati nel doc. 29 dell'ECAC e all'approccio equilibrato. È pertanto opportuno che gli Stati membri adeguino le valutazioni delle restrizioni operative vigenti nella legislazione nazionale in modo da renderle conformi al doc. 29 dell'ECAC.
- (15) È opportuno 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 nuove capacità operative dell'equipaggiamento a bordo e a terra. La sua applicazione non dovrebbe determinare ritardi nell'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.
- (16) Se le informazioni sul rumore fossero centralizzate si ridurrebbero notevolmente gli oneri amministrativi sia per gli operatori del trasporto aereo sia per i gestori di aeroporti. Tali informazioni sono attualmente fornite e gestite a livello dei singoli aeroporti. Occorre che tali dati siano messi a disposizione degli operatori del trasporto aereo e dei gestori di aeroporti a fini operativi. È importante utilizzare, come strumenti di convalida, la banca dati dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (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 non sono ad oggi disponibili per la Commissione o per l'Agenzia, e devono essere indicati ai fini del presente regolamento e per il regolamento sulle prestazioni della gestione del traffico aereo. Facilitare l'accesso a dati di modellazione convalidati, determinati secondo processi e migliori prassi riconosciuti a livello internazionale, dovrebbe migliorare la qualità del rilevamento delle curve isofoniche dei singoli aeroporti, agevolando il processo decisionale a monte delle politiche.
- (17) Per evitare conseguenze indesiderate sulla sicurezza, sulla capacità aeroportuale e sulla concorrenza, la Commissione dovrebbe informare la pertinente autorità competente qualora riscontrasse che la procedura seguita per l'introduzione di restrizioni operative dirette a contenere il rumore non soddisfa i requisiti del presente regolamento. L'autorità competente dovrebbe esaminare la notifica della Commissione e informare quest'ultima delle sue intenzioni prima di introdurre restrizioni operative.
- (18) Al fine di tenere conto dell'approccio equilibrato, 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. Il riferimento ai «paesi in via di sviluppo» è da intendersi alla luce dello specifico contesto dell'aviazione e non comprende tutti i paesi che sarebbero altrimenti definiti tali all'interno della comunità internazionale. In particolare è necessario garantire che tali deroghe siano compatibili con il principio di non discriminazione.
- (19) Al fine di tenere conto della costante evoluzione delle tecnologie relative alle cellule e ai motori aerei, 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 per quanto riguarda i seguenti aspetti: l'aggiornamento delle norme acustiche per i velivoli di cui al presente regolamento e il riferimento ai relativi metodi di certificazione tenendo conto, ove appropriato, delle modifiche nei pertinenti documenti dell'ICAO nonché l'aggiornamento del riferimento al metodo di calcolo delle curve isofoniche, tenendo conto, ove appropriato, delle modifiche nei pertinenti documenti dell'ICAO. È inoltre opportuno prendere in considerazione anche le modifiche del doc. 29 dell'ECAC per gli aggiornamenti tecnici mediante atti delegati, se del caso. 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.

- (20) Sebbene il presente regolamento preveda una valutazione periodica del rumore negli aeroporti, siffatta valutazione non implica necessariamente l'adozione di nuove restrizioni operative dirette a contenere il rumore o il riesame di quelle esistenti. Pertanto, il presente regolamento non richiede il riesame delle restrizioni operative dirette a contenere il rumore già in vigore alla data della sua entrata in vigore, comprese quelle risultanti da decisioni giudiziarie o da processi di mediazione locali. Non sono considerate nuove restrizioni operative dirette a contenere il rumore le modifiche tecniche minori apportate alle misure che non hanno un'incidenza effettiva sulla capacità o sulle operazioni.
- (21) Qualora il processo di consultazione che precede l'adozione di restrizioni operative dirette a contenere il rumore sia stato avviato nel quadro della direttiva 2002/30/CE e sia ancora in corso alla data di entrata in vigore del presente regolamento, è opportuno permettere che la decisione finale sia presa conformemente alla direttiva 2002/30/CE, al fine di salvaguardare i progressi già compiuti nell'ambito di tale processo.
- (22) 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.
- (23) È opportuno pertanto abrogare la direttiva 2002/30/CE,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### Articolo 1

##### **Oggetto, obiettivi e ambito di applicazione**

1. Il presente regolamento stabilisce, laddove sia stato constatato un problema di inquinamento acustico, 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 dell'approccio equilibrato.
2. Il presente regolamento persegue i seguenti obiettivi:
  - a) favorire il raggiungimento di obiettivi specifici di riduzione dell'inquinamento acustico, ivi compresi gli aspetti relativi alla salute, a livello dei singoli aeroporti, rispettando nel contempo le pertinenti norme dell'Unione, in particolare quelle stabilite dalla direttiva 2002/49/CE, e la legislazione di 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 operazioni militari, doganali, di polizia o simili.

#### Articolo 2

##### **Definizioni**

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- 1) «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;
- 2) «aeroporto»: un aeroporto con un traffico superiore a 50 000 movimenti di velivoli civili per anno di calendario (intendendosi per movimento il decollo o l'atterraggio), in base alla media degli ultimi tre anni di calendario prima della determinazione del rumore;

- 3) «approccio equilibrato»: il processo sviluppato dall'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale 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 firmata il 7 dicembre 1944 (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 che ha termine il 14 giugno 2020 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 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, ivi compresi interventi non operativi che possono ripercuotersi sul numero delle persone esposte al rumore prodotto dai velivoli;
- 6) «restrizione operativa»: 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 ad esempio si applicano per un determinato periodo di tempo durante il giorno o soltanto a talune piste dell'aeroporto.

#### Articolo 3

##### **Autorità competenti**

1. Lo Stato membro in cui è situato un aeroporto di cui all'articolo 2, punto 2, designa una o più autorità competenti per la procedura da seguire nell'adottare le restrizioni operative.
2. Le autorità competenti non dipendono 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. La Commissione pubblica queste informazioni.

#### Articolo 4

##### **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 restrizione contestata, conformemente alla legislazione e alle procedure nazionali.
2. Lo Stato membro in cui sia situato un aeroporto di cui all'articolo 2, punto 2, notifica tempestivamente alla Commissione il nome e l'indirizzo dell'organo di ricorso designato di cui al paragrafo 1 o, ove opportuno, le modalità per garantire la designazione di un organo di ricorso.

#### Articolo 5

##### **Disposizioni generali relative alla gestione del rumore prodotto dai velivoli**

1. Gli Stati membri provvedono affinché il rumore a livello di singolo aeroporto di cui all'articolo 2, punto 2, sia determinato conformemente alla direttiva 2002/49/CE.

2. Gli Stati membri garantiscono che sia adottato l'approccio equilibrato per la gestione del rumore prodotto dai velivoli negli aeroporti in cui è stato constatato un problema di rumore. A tal fine provvedono affinché:

- a) sia definito l'obiettivo di abbattimento del rumore per l'aeroporto interessato, tenuto conto, se del caso, dell'articolo 8 e dell'allegato V della direttiva 2002/49/CE;
- b) siano individuate le misure disponibili atte a ridurre l'impatto acustico;
- c) sia valutata accuratamente la probabile efficacia delle misure di mitigazione del rumore sotto il profilo dei costi;
- d) 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;
- e) siano consultati i soggetti interessati in maniera trasparente sugli interventi che intendono mettere in atto;
- f) siano adottate le misure e siano fornite informazioni sufficienti su di esse;
- g) siano attuate le misure; e
- h) siano previsti meccanismi di risoluzione delle controversie.

3. 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 disponibili, 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 ove necessario il ritiro dei velivoli marginalmente conformi. Gli Stati membri, o i gestori aeroportuali, se del caso, 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. Tali incentivi economici sono conformi alle norme applicabili in materia di aiuti di Stato.

4. Le misure possono, nell'ambito dell'approccio equilibrato, essere distinte in base al tipo di velivolo, alle prestazioni acustiche del velivolo, all'utilizzo di aeroporti e di apparati di navigazione aerea, alle traiettorie di volo e/o all'arco temporale.

5. Fatto salvo il paragrafo 4, 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 stabilita nel volume 1, parte II, capitolo 4, dell'allegato 16 della convenzione di Chicago.



6. Le misure o la combinazione di misure adottate in conformità del presente regolamento per un determinato aeroporto non sono più restrittive di quanto necessario al fine di conseguire gli obiettivi ambientali di abbattimento del rumore stabiliti per tale aeroporto. Esse non introducono discriminazioni basate sulla nazionalità o sull'identità e non sono arbitrarie.

#### Articolo 6

##### **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 Commissione <sup>(1)</sup>.

2. Se la determinazione di cui al paragrafo 1 indica 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 in modo tale da 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 operazioni;
- d) il processo di consultazione dei soggetti interessati, che può assumere la forma di un processo di mediazione, sia organizzato con tempestività e in maniera effettiva, garantendo che i dati e le metodologie di calcolo siano accessibili e trasparenti. I soggetti interessati dispongono di almeno tre mesi per comunicare le loro osservazioni prima dell'adozione delle nuove restrizioni operative. Tra i soggetti interessati figurano almeno:
  - i) i residenti locali che abitano nelle vicinanze dell'aeroporto e interessati da problemi di inquinamento acustico generato dal traffico aereo o i loro rappresentanti e le autorità locali competenti;
  - ii) i rappresentanti delle imprese locali con sede nelle vicinanze dell'aeroporto, le cui attività subiscono ripercussioni a causa del traffico aereo e delle operazioni aeroportuali;
  - iii) gli operatori degli aeroporti interessati;
  - iv) i rappresentanti degli operatori di trasporto aereo 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 <sup>(2)</sup>;
  - vii) ove applicabile, il coordinatore designato per l'assegnazione delle bande orarie.

<sup>(1)</sup> Regolamento (UE) n. 691/2010 della Commissione, del 29 luglio 2010, che istituisce un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete e modifica il regolamento (CE) n. 2096/2005 che stabilisce requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea (GU L 201 del 3.8.2010, pag. 1).

<sup>(2)</sup> Regolamento (UE) n. 677/2011 della Commissione, del 7 luglio 2011, recante disposizioni dettagliate in materia di attuazione delle funzioni della rete di gestione del traffico aereo (ATM) e modifica del regolamento (UE) n. 691/2010 (GU L 185 del 15.7.2011, pag. 1).

3. Le autorità competenti seguono e controllano l'attuazione delle restrizioni operative, intervenendo laddove necessario. Provvedono a che le informazioni pertinenti siano messe a disposizione a titolo gratuito e siano facilmente e rapidamente accessibili per i residenti locali che abitano nell'intorno degli aeroporti e per le pertinenti autorità locali.

4. Le informazioni pertinenti comprendono:

- a) nel rispetto delle leggi nazionali, le informazioni relative alle presunte violazioni dovute a cambiamenti delle procedure di volo, in relazione all'impatto prodotto e ai motivi di tali cambiamenti;
- b) i criteri generali applicati per la distribuzione e la gestione del traffico in ciascun aeroporto, nella misura in cui tali criteri possano produrre un impatto ambientale o acustico, e
- c) i dati raccolti dai sistemi di misurazione del rumore, qualora disponibili.

#### Articolo 7

#### Informazioni sulle prestazioni acustiche

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, sesta edizione (marzo 2011).

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) 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 prestazioni acustiche e sia indicata nella documentazione acustica.

3. Su richiesta dell'Agenzia, i titolari di un certificato di omologazione del tipo del velivolo o di un certificato di omologazione del tipo supplementare rilasciati ai sensi del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(1)</sup>, e le persone fisiche o giuridiche che utilizzano aeromobili per i quali non è stato rilasciato un certificato di omologazione del tipo a norma del suddetto regolamento, forniscono informazioni sul rumore e sulle prestazioni dei velivoli a fini di modellazione del rumore. L'Agenzia precisa i dati richiesti, i tempi, la forma e le modalità per la loro fornitura. L'Agenzia verifica le informazioni ricevute sulle prestazioni e sulle emissioni acustiche dei velivoli a fini di modellazione e le mette a disposizione delle altre parti a fini di modellazione del rumore.

4. I dati di cui ai paragrafi 2 e 3 del presente articolo sono limitati allo stretto necessario e forniti gratuitamente, in versione elettronica e nel formato eventualmente indicato.

5. L'Agenzia verifica i dati sul rumore e sulle prestazioni dei velivoli a fini di modellazione relativamente ai suoi compiti svolti in conformità dell'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 216/2008.

<sup>(1)</sup> Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE (GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1).



6. 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 8

##### **Disposizioni sull'introduzione di restrizioni operative**

1. Le autorità competenti notificano agli Stati membri, alla Commissione e ai relativi soggetti interessati 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 <sup>(1)</sup>, per l'aeroporto interessato e per la relativa stagione di traffico.

2. In seguito alla determinazione del rumore realizzata in conformità dell'articolo 6, la notifica è accompagnata da una relazione scritta, conformemente ai requisiti di cui all'articolo 5, 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.

3. La Commissione può, su richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa ed entro un periodo di tre 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 all'autorità competente. L'autorità competente esamina la notifica della Commissione e informa quest'ultima delle sue intenzioni prima di introdurre le restrizioni operative.

4. Se una restrizione operativa riguarda il ritiro da un aeroporto di velivoli marginalmente conformi, nei sei mesi successivi alla notifica di cui al paragrafo 1 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 5, paragrafo 4, questa percentuale non supera il 25 % del numero di movimenti di velivoli marginalmente conformi per ciascun operatore in servizio presso tale aeroporto.

#### Articolo 9

##### **Paesi in via di sviluppo**

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:

- 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;
- c) siano stati iscritti durante tale periodo di cinque anni nel registro del paese in via di sviluppo interessato dalla deroga; e
- d) 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.

<sup>(1)</sup> Regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità (GU L 14 del 22.1.1993, pag. 1).

*Articolo 10***Deroga per attività di carattere eccezionale**

Le autorità competenti possono autorizzare, caso per caso, singole attività negli aeroporti di cui sono responsabili svolte da velivoli marginalmente conformi che non potrebbero altrimenti effettuarsi sulla base 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.

*Articolo 11***Atti delegati**

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 12 per quanto riguarda:

- a) aggiornamenti tecnici delle norme di certificazione acustica di cui all'articolo 5, paragrafo 5, e all'articolo 9, paragrafo 1, lettera a); e della procedura di certificazione di cui all'articolo 7, paragrafo 1;
- b) 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 internazionali.

*Articolo 12***Esercizio della delega**

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 11 è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 13 giugno 2016. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.
3. La delega di potere di cui all'articolo 11 può essere revocata in qualsiasi momento 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 è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

*Articolo 13***Informazione e revisione**

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

Entro il 14 giugno 2021, la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'applicazione del presente regolamento.

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

*Articolo 14***Restrizioni operative esistenti**

Le restrizioni operative dirette a contenere il rumore introdotte prima del 13 giugno 2016 restano in vigore fino a quando le autorità competenti non decidano di rivederle conformemente al presente regolamento.

*Articolo 15***Abrogazione**

La direttiva 2002/30/CE è abrogata con effetto dal 13 giugno 2016.

*Articolo 16***Disposizioni transitorie**

In deroga all'articolo 15 del presente regolamento, le restrizioni operative dirette a contenere il rumore decise dopo il 13 giugno 2016 possono essere adottate a norma della direttiva 2002/30/CE se il processo di consultazione preliminare alla loro adozione era in corso alla suddetta data e purché le restrizioni in questione siano adottate al più tardi entro un anno da tale data.

*Articolo 17***Entrata in vigore**

Il presente regolamento entra in vigore il 13 giugno 2016.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Strasburgo, il 16 aprile 2014

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

M. SCHULZ

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

D. KOURKOULAS

---

## ALLEGATO I

**DETERMINAZIONE DEL RUMORE NEGLI AEROPORTI****Metodologia:**

Le autorità competenti garantiranno l'uso di metodi di determinazione del rumore elaborati in conformità del doc. 29 della Conferenza europea dell'aviazione civile, dal titolo «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  $L_{den}$  e  $L_{night}$  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, realizzata in conformità all'allegato II della direttiva 2002/49/CE.
  - 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:
      - a) informazioni sull'attuale flotta aerea e sugli sviluppi tecnologici previsti;
      - b) piani specifici di rinnovo della flotta;
    - 1.4.2. per la pianificazione e la gestione del territorio:
      - a) strumenti di pianificazione esistenti, come la pianificazione globale o la zonizzazione acustica;
      - b) misure di mitigazione vigenti, quali norme per l'edilizia, programmi di isolamento acustico, o misure per ridurre le zone con destinazione d'uso sensibile;
      - c) processo di consultazione sulle misure in relazione alla destinazione d'uso dei terreni;
      - d) 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:
      - a) piste preferenziali;
      - b) rotte preferenziali a fini acustici;

- c) procedure di decollo e avvicinamento destinate ad abbattere il rumore;
- d) indicazione del grado di conformità di tali misure tramite gli indicatori ambientali di cui all'allegato I del regolamento (UE) n. 691/2010;

1.4.4. per le restrizioni operative, ricorso a:

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

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, previsioni di avvicinamento e di decollo, composizione futura del traffico nonché la sua crescita prevista ed uno studio particolareggiato dell'impatto acustico sulle aree circostanti causato dall'ampliamento della capacità, delle piste e terminali e dalla modifica delle traiettorie di volo e delle rotte di avvicinamento e di decollo.
- 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 disturbate dal rumore dei velivoli, distinguendo fra aree residenziali preesistenti, aree residenziali recenti o previste e future aree residenziali previste cui è già stata accordata l'autorizzazione dalle autorità competenti.
- 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 saranno 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.
-

## ALLEGATO II

**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 compresi i rischi 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.

---

**Dichiarazione della Commissione sulla revisione della direttiva 2002/49/CE**

La Commissione sta discutendo con gli Stati membri l'allegato II della direttiva 2002/49/CE (metodi di calcolo del rumore) nella prospettiva di adottarlo nei prossimi mesi.

Sulla base dei risultati dei lavori attualmente in corso a livello dell'OMS riguardo alla metodologia per valutare le implicazioni dell'impatto acustico sulla salute, la Commissione intende rivedere l'allegato III della direttiva 2002/49/CE (stima dell'impatto sulla salute, curve dose-risposta).

---