



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 1.12.2011
COM(2011) 828 definitivo

2011/0398 (COD)

[\[...\]](#)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

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

{SEC(2011) 1455 definitivo}

{SEC(2011) 1456 definitivo}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

1. Il rumore prodotto dagli aeromobili negli aeroporti o nelle zone circostanti è fonte di disturbo per un numero sempre maggiore di cittadini europei, in particolare di notte, come si rileva nella tabella 1 sottostante. È pertanto necessario adottare una strategia attiva di gestione del rumore, per mitigare gli effetti indesiderati. Tale strategia deve però bilanciare attentamente gli interessi dei cittadini che subiscono questo disagio con gli interessi di altre categorie e tenere in dovuta considerazione le ricadute sulla capacità dell'intera rete aeronautica.

Tabella 1: Previsioni dell'Organizzazione internazionale per l'aviazione civile (ICAO) relative al numero di persone esposte al rumore (in milioni) in Europa — senza miglioramenti sostanziali di tipo operativo e tecnologico¹

Livello sonoro/anno	2006	2016	2026	2036
> 55 DNL	2,63	3,47	4,48	5,79
> 60 DNL	0,799	1,14	1,53	2,12
> 65 DNL	0,23	0,32	0,43	0,66

2. Poiché l'introduzione di restrizioni operative, ponendo limiti all'accesso agli aeroporti, può avere notevoli ripercussioni sull'attività commerciale e sulle operazioni, è necessario che la decisione di ricorrere a tale misura per contenere il rumore, per poter essere accettata da tutte le parti interessate, scaturisca da un processo solido, coerente e fondato su dati concreti.
3. Nell'intento di garantire un approccio coerente all'applicazione di misure di contenimento del rumore negli aeroporti, l'ICAO ha adottato il cosiddetto "approccio equilibrato" alla gestione del rumore, una serie di principi e orientamenti che incoraggiano gli Stati contraenti a:
 - mitigare il rumore generato dal traffico aereo mediante la combinazione delle misure più idonee per ogni singolo aeroporto, a scelta tra le seguenti: 1) riduzione del rumore alla fonte (uso di velivoli più silenziosi); 2) uso migliore del territorio (pianificazione e gestione del territorio intorno agli aeroporti); 3) introduzione di procedure operative di riduzione del rumore (utilizzo di piste, rotte e procedure specifiche); e 4) imposizione di restrizioni operative dirette a contenere il rumore (come ad esempio, divieto di voli notturni o ritiro graduale dei velivoli più rumorosi);
 - scegliere la combinazione di misure che offre il miglior rapporto costi/benefici;
 - non introdurre restrizioni operative volte a contenere il rumore, salvo se l'autorità è in grado, in base a studi e consultazioni, di determinare l'esistenza di

¹ Fonte: CAEP/8 — Documento informativo 8 — valori espressi in livelli sonori medi diurni/notturni (*Day-Night average noise levels* – DNL) — scenario di riferimento, senza miglioramenti sostanziali sul piano operativo o tecnologico — regione Europa dell'ICAO.

un problema di inquinamento acustico e stabilire che una restrizione operativa costituisce la misura più idonea, in termini di costi/efficacia, a risolvere il problema.

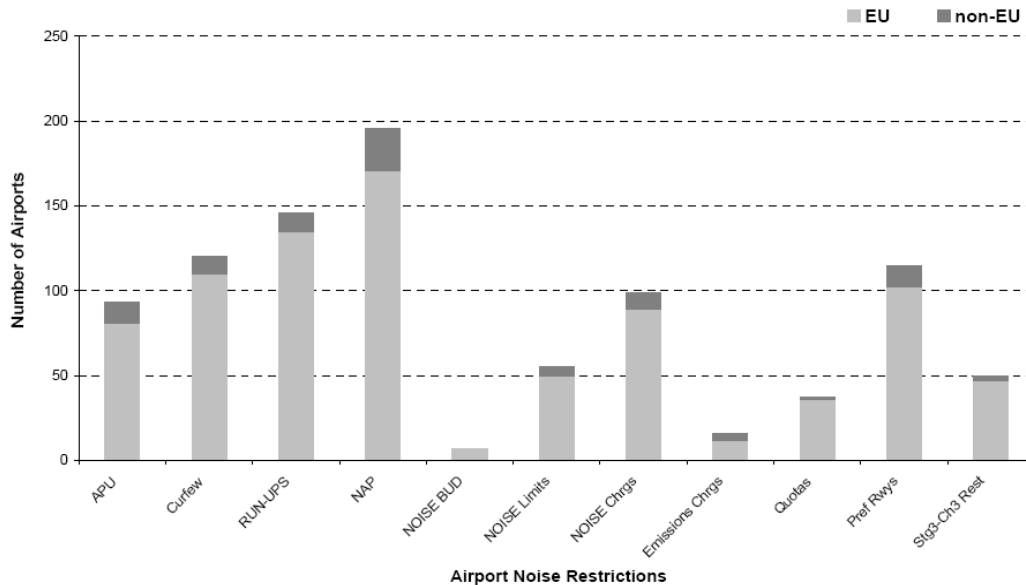
4. Il presente regolamento è inteso ad applicare nell'Unione europea, in modo coerente, le restrizioni operative per contenere il rumore previste dall'approccio equilibrato, il che dovrebbe ridurre notevolmente il rischio di controversie internazionali qualora le misure di abbattimento del rumore predisposte negli aeroporti dell'Unione si ripercuotano sulle attività di vettori aerei di paesi terzi. Per le autorità competenti sarà inoltre più facile ritirare gradualmente dalla flotta i velivoli più rumorosi. Il regolamento proposto abrogherà la direttiva 2002/30/CE, che è stata determinante per comporre una controversia internazionale e ha dato l'avvio all'armonizzazione delle politiche per la gestione del rumore, in particolare affrontando il problema dei velivoli all'epoca più rumorosi. Lo strumento deve però essere adeguato alle esigenze attuali del sistema aeronautico e al dilagante problema dell'inquinamento acustico.
5. Il presente regolamento consoliderà il processo di determinazione del rumore. Tutte le fasi del processo di determinazione saranno chiarite, in modo da garantire un'applicazione più coerente dell'approccio equilibrato all'interno dell'Unione. Questa proposta non impone, tuttavia, obiettivi qualitativi in materia di rumore, che continueranno a promanare dalle vigenti norme nazionali e locali, e punta invece a istituire un sistema che favorisca il raggiungimento di tali obiettivi nel massimo rispetto del principio costi/efficacia.
6. A livello dell'ICAO l'Unione sostiene attivamente l'elaborazione di nuove norme acustiche per gli aeromobili e investe in nuove tecnologie mediante i programmi quadro e il progetto "Clean Sky"². Ma la pianificazione territoriale, insieme ai programmi di isolamento acustico e di compensazione, è di competenza nazionale o locale.
7. Tutti gli aeroporti, in forma diversa, ricorrono a procedure operative di abbattimento del rumore: rotte preferenziali a fini acustici (nelle quali i velivoli sorvolano, ad esempio, le zone meno popolate), gestione della trazione (maggiore è la trazione, maggiore è il rumore prodotto ma è anche più forte l'inclinazione ascensionale), oppure misure specifiche a terra (ad esempio, apposite piste di circolazione o decollo). L'Unione contribuisce mediante la legislazione sul cielo unico europeo, con la quale s'intende fissare obiettivi di prestazione ambientale per i fornitori di servizi di navigazione aerea, e tramite gli attinenti programmi di ricerca SESAR e Clean Sky.
8. Come si rileva nella figura 1, le misure più applicate negli aeroporti europei consistono in procedura di abbattimento del rumore. È tuttavia frequente anche il ricorso a restrizioni operative. Le seguenti restrizioni sono state introdotte nei 224 aeroporti dell'Unione valutati³ per la presente relazione: 116 divieti di voli

² L'impresa comune "Clean Sky" costituisce uno dei più grandi progetti di ricerca europei mai intrapresi, con un bilancio stimato a 1,6 miliardi di euro, ripartiti in ugual misura tra la Commissione europea e il settore aeronautico, nel periodo 2008-2013.

³ La banca dati di Boeing sugli aeroporti soggetti a restrizioni a fini di contenimento del rumore è accessibile al pubblico all'indirizzo: <http://www.boeing.com/commercial/noise/listcountry.html>. Sebbene la direttiva interessi attualmente solo 69 aeroporti, in futuro, con l'aumento del traffico aereo,

notturni⁴, 52 limitazioni del livello sonoro, 51 restrizioni imposte ai velivoli assoggettati alla norma acustica "capitolo 3", 38 quote di emissioni sonore e 7 bilanci di emissioni sonore.

Figura 1: Panoramica delle attuali restrizioni imposte negli aeroporti europei (UE e non UE) per contenere il rumore



Fonte: banca dati Boeing

Nota:

APU: uso regolamentato del gruppo ausiliario di potenza (per avviare i motori);

NAP: piano di risanamento acustico;

Stg3-Ch3: ritiro graduale dei velivoli più rumorosi che rispondono solo alla vecchia norma acustica ICAO, di cui al capitolo 3 del pertinente allegato ICAO.

- **Disposizioni europee per la gestione del rumore mediante restrizioni operative**

9. La presente proposta mira a consolidare la logica di base dell'approccio equilibrato dell'ICAO rafforzando i legami tra i suoi pilastri e chiarendo le vari fasi del processo decisionale che conduce all'adozione di restrizioni operative.
10. Un'applicazione coerente dell'approccio dovrebbe permettere di individuare le soluzioni migliori in termini di costi/efficacia, adeguate alle caratteristiche specifiche di ciascun aeroporto. Il metodo di determinazione dovrà inoltre tenere in debita considerazione gli effetti delle misure di mitigazione del rumore sull'intera rete.
11. Le regole vigenti riguardano circa 70 aeroporti europei con un traffico superiore a 50 000 movimenti di velivoli subsonici civili per anno calendario.

ve ne saranno altri che rientreranno nel suo campo d'applicazione. È per questo motivo che si presenta una panoramica dei 224 aeroporti.

⁴ Il divieto dei voli notturni limita le operazioni durante un determinato periodo (restrizioni del traffico dirette a contenere il rumore).

- **Coerenza con la politica dell'aviazione civile e altri obiettivi dell'Unione**

12. Questa iniziativa è coerente con altri capitoli della politica europea in materia di aviazione e, più in generale, con le altre politiche a favore dell'ambiente.
13. La crescita del settore aeronautico europeo deve avvenire in modo sostenibile, nel segno di un congruo equilibrio tra aspetti economici, sociali e ambientali. Le misure di mitigazione del rumore possono avere ripercussioni non trascurabili sulla capacità della rete aerea, a terra e in aria. Le misure proposte, che si fondano sulla logica sottesa all'approccio gate-to-gate, garantiranno una maggiore coerenza tra gli interventi mirati al contenimento del rumore, le prescrizioni emanate nel quadro del cielo unico europeo sulla capacità degli aeroporti e sull'efficienza del volo e l'attuazione delle regole sulle prestazioni della gestione del traffico aereo.
14. La proposta contribuirà a realizzare i piani d'azione nazionali sul rumore generato dal traffico aereo, che gli Stati membri hanno l'obbligo di adottare a norma della direttiva 2002/49/CE.

2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONE D'IMPATTO

- **Consultazione delle parti interessate**

Metodi di consultazione, principali settori interessati e profilo generale di quanti hanno risposto

15. Le parti più interessate dall'inquinamento acustico dovuto ai trasporti aerei sono i cittadini che abitano in prossimità di aeroporti, e rappresentati in seno ad associazioni locali, gli aeroporti, gli operatori di trasporto aereo (categoria in cui rientra, come settore di nicchia, il trasporto aereo di merci), i fabbricanti di velivoli, le autorità locali (tra cui le autorità preposte alla pianificazione, che rappresentano anche interessi economici più ampi) e i comitati indipendenti contro il rumore. Dette parti sono state assiduamente consultate:
 - nel 2007 il consulente esterno ha raccolto le risposte ai questionari e ha intervistato svariate parti interessate in merito all'attuazione della direttiva 2002/30/CE;
 - nel 2008 la Commissione ha organizzato una consultazione aperta per raccogliere opinioni su come modificare la direttiva;
 - nel 2010 sono state contattate tutte le parti interessate che avevano preso parte al precedente processo di consultazione, includendone anche di nuove.

Sintesi delle risposte

16. Gli Stati membri hanno evidenziato la necessità di mantenere una certa flessibilità nella valutazione dei problemi legati al rumore e prevedere disposizioni transitorie, evitare obblighi doppi (consentendo, ad esempio, il riutilizzo delle valutazioni ambientali) e affinare i nessi tra le due direttive, 2002/30/CE e 2002/49/CE, in modo che le valutazioni rispondano agli obblighi di entrambe. Per quanto concerne i

metodi e le misure da applicarsi, sollecitano a tenere conto del contesto internazionale.

17. I rappresentanti delle associazioni locali, in particolare l'Aviation Environment Federation che rappresenta i gruppi d'azione in difesa dell'ambiente e antirumore di Regno Unito, Francia e Germania, hanno posto l'accento sulla necessità di affrontare adeguatamente il problema a livello normativo (e non limitarsi all'indicazione di linee guide), fissando una soglia di protezione contro il rumore; ritengono inoltre fondamentale il ruolo delle restrizioni operative nella riduzione dell'inquinamento acustico e quello degli incentivi nella sostituzione dei velivoli più rumorosi; raccomandano, infine, di ampliare la definizione di "velivolo marginalmente conforme" se si vuole che le norme siano realmente efficaci.
18. Gli operatori⁵, in particolare l'Associazione delle aerolinee europee (AEA), che rappresenta le compagnie tradizionali, e la European Express Association hanno espresso le seguenti osservazioni: i principi dell'approccio equilibrato dell'ICAO devono essere correttamente applicati (in modo consono a ciascun aeroporto); le restrizioni operative devono essere utilizzate come ultima soluzione per attenuare problemi di inquinamento acustico ben precisi; il metodo seguito deve consentire di elaborare misure che apportino il massimo dei benefici al minor costo; le decisioni sulle restrizioni operative devono contemplare anche la pianificazione del territorio. Gli operatori hanno inoltre chiesto che la direttiva sia resa ancor più chiara e hanno ribadito la necessità di considerare la modifica della definizione di "velivolo marginalmente conforme" sulla base della regolamentazione internazionale, per evitare distorsioni del mercato. Se si ritenesse necessario intervenire a livello normativo, gli operatori sono più favorevoli a un regolamento che a una direttiva.
19. Secondo gli aeroporti⁶, rappresentati dall'ACI, occorre sfruttare l'intera serie delle misure dell'approccio equilibrato e vi è la possibilità di ampliare la definizione di "velivolo marginalmente conforme".
20. L'autorità indipendente francese per il controllo dell'inquinamento acustico negli aeroporti (ACNUSA)⁷ sostiene l'ampliamento della definizione di "velivolo marginalmente conforme", l'uso di parametri che colgano realmente la percezione della popolazione esposta, una modellazione migliore del rumore negli aeroporti e un impiego più sistematico delle procedure operative antirumore, quali l'avvicinamento in discesa continua (Continuous Descent Approach – CDA).
21. L'industria aeronautica, che partecipa direttamente allo sviluppo di nuove norme acustiche nell'ambito dei gruppi tecnici di lavoro dell'ICAO, attira l'attenzione sulla necessità di tenere conto delle interdipendenze tra obiettivi potenzialmente contrastanti, quali la riduzione del rumore e di CO₂, e sulla visione più a lungo termine insita nell'elaborazione delle norme; norme che non solo devono essere

⁵ Sebbene sia qui riportata la posizione dell'AEA, questa dovrebbe rappresentare tutti gli operatori, ossia quelli che fanno capo a ERA (trasporto aereo regionale), IACA (charter aerei) e ELFAA (low cost), in quanto interessati dalla questione allo stesso modo. Solo le operazioni della IACA potrebbero comportare più voli notturni.

⁶ L'ACI (Airports Council International) ha istituito appositamente un gruppo che tratta questo aspetto.

⁷ L'ACNUSA (insieme alla consorella vallona) è una sede privilegiata in cui affrontare, a titolo consultivo, il problema dell'inquinamento acustico in maniera indipendente da autorità e aeroporti.

elaborate in funzione della fattibilità tecnologica e del valore della flotta nell'arco di vita dei velivoli, ma devono essere neutre in termini di concorrenza.

22. Infine le autorità locali membri dell'Airport Regions Conference, preposte in particolare alla destinazione d'uso del territorio, hanno messo in evidenza il loro approccio, che, basato sulle capacità ambientali di una regione, prevede la pianificazione territoriale, l'uso di descrittori adeguati, un processo di mediazione e la necessità di integrare meglio gli obblighi dettati dalla direttiva sul rumore ambientale con quelli della direttiva sul rumore negli aeroporti (direttiva 2002/30/CE).
23. Nel complesso, le proposte ricalcano in linea di massima le opinioni raccolte nel processo di consultazione. Le proposte formali accentueranno l'interdipendenza tra le varie misure di mitigazione del rumore, senza privilegiare quale prima soluzione l'adozione di restrizioni operative, che costituiranno all'occorrenza uno strumento complementare importante da combinarsi con altre misure improntate al principio costi/efficacia. La definizione di "velivolo marginalmente conforme" verrà riformulata in maniera più rigorosa, in modo da dotare le autorità competenti di un altro strumento efficace di mitigazione del rumore.

- **Ricorso al parere di esperti**

Settori scientifici/di competenza interessati

24. Per disporre di un'analisi quantitativa e qualitativa dell'impatto della presente revisione è stato condotto uno studio generale. Eurocontrol ha inoltre fornito dati più recenti e dettagliati sul numero di voli effettuati da "velivoli marginalmente conformi".

Metodologia applicata

25. Il consulente ha organizzato un'intensa consultazione, soprattutto sotto forma di interviste a varie parti interessate, e una ricerca documentaria. Eurocontrol ha inoltre fornito dati aggiornati ricavati dalle centrali di dati pertinenti.

Sintesi dei pareri ricevuti e utilizzati

26. La direttiva, sebbene riconosciuta efficace nel comporre una controversia internazionale⁸ e stabilire la competenza dell'UE in materia di restrizioni operative, non è servita ad armonizzare, come auspicato, il processo decisionale. Si sente il bisogno di aggiornare la direttiva per tenere conto della composizione della flotta in costante evoluzione, per rafforzare il legame tra i vari elementi dell'approccio equilibrato e per introdurre nuovi strumenti giuridici in materia di gestione del rumore, come la direttiva sul rumore ambientale (2002/49/CE), le nuove norme acustiche in fase di elaborazione o le regole sulle prestazioni del cielo unico europeo.

Mezzi impiegati per rendere accessibile al pubblico il parere degli esperti

27. La relazione completa sullo studio è stata pubblicata nel sito della DG MOVE.

⁸ Gli Stati europei sono stati oggetto di una procedura formale di denuncia in sede ICAO.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

• Sintesi delle misure proposte

28. La proposta introduce un nuovo regolamento in sostituzione della direttiva 2002/30/CE. Il presente regolamento rende più chiare e complete le prescrizioni della direttiva, nel seguente modo:

1. specificando gli obiettivi per rafforzare il legame con altri elementi dell'approccio equilibrato e con altri strumenti di gestione del rumore generato dal traffico aereo;
2. definendo la ripartizione delle responsabilità;
3. enumerando le prescrizioni generali per gestire il rumore;
4. precisando il processo di determinazione del rumore;
5. specificando le parti interessate da consultare;
6. armonizzando i dati e i metodi;
7. precisando gli obblighi in materia di notifica e adozione;
8. autorizzando a che i riferimenti alle norme acustiche siano adeguati ai progressi tecnologici mediante la comitologia;
9. sostenendo le autorità competenti.

• Base giuridica

La proposta si fonda sull'articolo 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

• Principio di sussidiarietà

29. Il principio di sussidiarietà si applica nella misura in cui la proposta non rientra in un settore di competenza esclusiva dell'Unione. Gli Stati membri non possono realizzare in maniera sufficiente gli obiettivi della proposta.
30. L'azione a livello di Unione conseguirà con maggiore efficacia gli obiettivi della proposta per i motivi indicati di seguito.
31. Un approccio armonizzato alle restrizioni operative dirette a contenere il rumore, applicato nell'ambito del processo di gestione del rumore nell'intorno degli aeroporti europei, contribuisce a migliorare le prestazioni ambientali delle operazioni di trasporto aereo e a creare un ambiente operativo più prevedibile per le compagnie aeree e gli operatori aeroportuali. L'uso di un metodo di determinazione armonizzato dovrebbe inoltre ridurre il rischio di distorsioni della concorrenza tra aeroporti o compagnie aeree e del ricorso a cattive pratiche, che potrebbero influire non solo sulla capacità di un determinato aeroporto, ma sull'efficienza dell'intera rete aeronautica.

32. Un approccio di questo tipo offre soluzioni migliori, in termini di costi/benefici, ai problemi ambientali nell'intorno degli aeroporti, evitando agli operatori, che per definizione operano in una rete internazionale, di dover sottostare a una congerie di prescrizioni diverse.

- **Principio di proporzionalità**

33. La proposta è conforme al principio di proporzionalità. Se, da un lato, il regolamento armonizza in maniera rigorosa il metodo da seguire, dall'altro consente agli Stati membri di tenere conto della situazione specifica di ciascun aeroporto in modo da trovare soluzioni ai problemi dell'inquinamento acustico che siano adeguate ai singoli aeroporti. Le proposte non pregiudicano gli obiettivi ambientali auspicati o misure concrete adottate.

- **Scelta dello strumento**

34. Strumento proposto: regolamento.

35. Altri strumenti non sarebbero adeguati per i motivi illustrati di seguito.

- L'oggetto del regolamento è un metodo di determinazione del rumore. Solo un regolamento garantisce l'armonizzazione completa del metodo.
- Il metodo di determinazione proposto è flessibile in misura tale da adattarsi alle caratteristiche specifiche di ogni aeroporto e non pregiudica il livello di protezione che gli Stati membri intendono garantire ai propri cittadini, o la scelta effettiva di misure improntate al principio costi/efficacia.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

36. Nessuna. I costi derivanti dal diritto di controllo non comportano alcun costo supplementare rispetto alle attuali spese generate dal controllo dell'attuazione della legislazione vigente, ivi compresi i rimborsi per le riunioni del comitato. Esistono già banche dati contenenti informazioni sulla certificazione acustica. La proposta assegna un rilievo più esplicito alla garanzia della qualità dei dati e dell'accesso delle parti interessate. La proposta, infine, rientra nei lavori sulla gestione del rumore (con i relativi bilanci) già in corso in altri settori, come lo studio di norme antirumore dell'ICAO, il cielo unico europeo o SESAR.

5. INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI

- **Spazio economico europeo**

37. L'atto proposto riguarda un settore contemplato dall'accordo SEE ed è quindi opportuno estenderlo allo Spazio economico europeo.

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

Il Parlamento europeo e il Consiglio,

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

vista la proposta della Commissione¹,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo²,

visto il parere del Comitato delle regioni³,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria⁴,

considerando quanto segue:

- (1) Lo sviluppo sostenibile è uno degli obiettivi fondamentali della politica comune dei trasporti. Esso richiede un approccio integrato volto a garantire sia l'efficace funzionamento dei sistemi di trasporto dell'Unione sia la tutela dell'ambiente.
- (2) Ai fini dello sviluppo sostenibile del trasporto aereo è necessario adottare una serie di misure intese a ridurre le emissioni acustiche 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.
- (3) In seguito al ritiro dei velivoli più rumorosi, a norma della direttiva 2002/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 marzo 2002, che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti della Comunità⁵ e della direttiva 2006/93/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, sulla disciplina dell'utilizzazione degli aerei di cui all'allegato 16 della convenzione sull'aviazione civile internazionale,

¹ GU C [...] del [...], pag.

² GU C [...] del [...], pag.

³ GU C [...] del [...], pag.

⁴ GU C [...] del [...], pag.

⁵ GU L 85 del 28.3.2002, pag. 40.

volume 1, parte II, capitolo 3, seconda edizione (1988)⁶, occorre aggiornare le nuove misure affinché le autorità possano trattare il problema dei velivoli più rumorosi per migliorare il clima acustico nell'intorno degli aeroporti dell'Unione, entro il quadro internazionale dell'approccio equilibrato alla gestione del rumore.

- (4) La risoluzione A33/7 dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO) introduce il concetto di "approccio equilibrato" alla gestione del rumore e definisce un metodo coerente per affrontare il problema delle emissioni acustiche dei velivoli. È opportuno che l'approccio equilibrato dell'ICAO resti il fondamento su cui poggia la disciplina dell'inquinamento acustico prodotto dall'aviazione, in quanto settore di dimensioni mondiali. L'approccio equilibrato riconosce e non pregiudica la validità dei pertinenti obblighi di legge, degli accordi in vigore, della normativa vigente e delle politiche consolidate. L'integrazione delle norme internazionali dell'approccio equilibrato nel presente regolamento dovrebbe consentire di ridurre notevolmente il rischio di controversie internazionali, nel caso in cui le restrizioni operative dirette a contenere il rumore si ripercuotano sull'attività di vettori di paesi terzi.
- (5) La relazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo sulle restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti comunitari⁷ metteva in rilievo la necessità di chiarire, nel testo della direttiva, la ripartizione delle responsabilità e precisare gli obblighi e i diritti delle parti interessate durante il processo di determinazione del rumore, in modo da conseguire gli obiettivi di abbattimento del rumore con misure improntate al principio costi/efficacia.
- (6) L'introduzione di restrizioni operative negli aeroporti dell'Unione, ad opera degli Stati membri in base alla valutazione di ogni singola situazione, pur limitando le capacità, può contribuire a migliorare il clima acustico nell'intorno degli aeroporti. È tuttavia possibile che un uso inefficiente delle capacità esistenti provochi distorsioni della concorrenza oppure ostacoli l'efficienza dell'intera rete aeronautica dell'Unione. Poiché gli obiettivi non possono essere realizzati in maniera sufficiente dagli Stati membri e possono quindi essere meglio conseguiti dall'Unione adottando norme armonizzate in materia di restrizioni operative nell'ambito del processo di gestione del rumore, l'Unione può adottare misure conformi al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. In ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo, il presente regolamento si limita a quanto è necessario per il conseguimento di tali obiettivi. Il metodo armonizzato, oltre a non imporre obiettivi qualitativi in materia di rumore, che continueranno ad emanare dalla direttiva 2002/49/CE o da altre norme europee, nazionali e locali, non pregiudica la scelta effettiva di misure.
- (7) La determinazione del rumore, da effettuarsi con regolarità, deve condurre all'adozione di misure supplementari di abbattimento del rumore solo se la combinazione delle misure vigenti di mitigazione non consente di raggiungere gli obiettivi prestabiliti in materia di abbattimento.
- (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

⁶ GU L 374 del 27.12.2006, pag.1.

⁷ COM(2008) 66.

valutazione dell'efficacia dei costi verte sul raggiungimento di un determinato obiettivo al minor costo, raffrontando solo i costi.

- (9) È importante poter sospendere le misure di mitigazione del rumore per evitare conseguenze indesiderate sulla sicurezza, sulla capacità aeroportuale e sulla concorrenza. Se una procedura di ricorso introdotta contro restrizioni operative volte a contenere il rumore può vertere sugli obiettivi di abbattimento, sui metodi di determinazione e sulla scelta delle misure improntate al principio costi/efficacia, essa non ne può sospendere l'applicazione. **È pertanto opportuno che la Commissione, prima dell'applicazione delle misure, possa avvalersi del diritto di controllo e sospendere le misure ritenute causa di conseguenze indesiderate o irreversibili.** Si ritiene che la sospensione debba avere durata limitata.
- (10) Le valutazioni sul rumore devono poggiare sulle informazioni esistenti disponibili e garantire che tali informazioni siano affidabili e accessibili alle autorità competenti e alle parti interessate. È necessario che le autorità competenti si dotino degli opportuni strumenti di controllo e garanzia dell'esecuzione.
- (11) Gli Stati membri hanno introdotto restrizioni operative dirette a contenere il rumore in conformità di normative nazionali basate su metodi di determinazione del rumore riconosciuti a livello nazionale, che possono non conformarsi (ancora) del tutto al metodo indicato nel documento 29 della Conferenza europea dell'aviazione civile (ECAC/CEAC), *Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports*, né utilizzare le informazioni riconosciute a livello internazionale sulle emissioni acustiche dei velivoli. Pur tuttavia, l'efficienza e l'efficacia di una restrizione operativa, così come del relativo piano d'azione in cui essa rientra, devono essere valutate in base ai metodi illustrati nel doc. 29 dell'ECAC e all'approccio equilibrato dell'ICAO. Occorre pertanto che gli Stati membri adeguino le valutazioni delle restrizioni operative vigenti nella legislazione nazionale in modo da renderle conformi al doc. 29 dell'ECAC.
- (12) Se le informazioni sul rumore fossero centralizzate si ridurrebbero notevolmente gli oneri amministrativi sia per le compagnie aeree sia per i gestori di aeroporti. Essi devono poter disporre di tali informazioni, attualmente fornite e gestite a livello dei singoli aeroporti, a fini operativi. È importante utilizzare, come strumenti di convalida, la banca dati dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (in appresso l'"Agenzia") sulla certificazione della rispondenza alle norme acustiche, insieme ai dati sui singoli voli dell'Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea (Eurocontrol). Attualmente questi dati sono sistematicamente richiesti per la gestione centrale del flusso, ma devono essere indicati ai fini del presente regolamento e per il regolamento sulle prestazioni della gestione del traffico aereo. Facilitando l'accesso a dati di modellazione convalidati è possibile migliorare la qualità del rilevamento delle curve isofoniche dei singoli aeroporti e quella della mappatura strategica, agevolando pertanto il processo decisionale a monte delle politiche.
- (13) Per tenere conto della costante evoluzione delle tecnologie relative alle cellule e ai motori aerei, nonché dei metodi utilizzati per rilevare le curve isofoniche, si dovrebbe conferire alla Commissione il potere di adottare atti ai sensi dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per quanto riguarda i seguenti aspetti: l'aggiornamento regolare delle norme acustiche per i velivoli di cui al presente regolamento e il riferimento ai relativi metodi di certificazione; la modifica delle

definizioni di "velivolo marginalmente conforme" e "velivolo civile"; l'aggiornamento del riferimento al metodo di calcolo delle curve isofoniche. È particolarmente importante che la Commissione, nei lavori preparatori, svolga le opportune consultazioni, anche sentendo il parere degli esperti. La Commissione, nel corso dell'elaborazione e della redazione degli atti delegati, deve far sì che i documenti pertinenti siano trasmessi al Parlamento europeo e al Consiglio simultaneamente, tempestivamente e in modo adeguato.

- (14) Allo scopo di assicurare condizioni uniformi per l'attuazione del presente regolamento, occorre conferire alla Commissione competenze di esecuzione. È necessario che tali competenze siano esercitate in conformità del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione⁸.
- (15) È opportuno ricorrere alla procedura consultiva per adottare decisioni d'esecuzione che autorizzino o meno gli Stati membri che prevedono di introdurre restrizioni operative a procedere in tal senso nel caso in cui la Commissione abbia sospeso le restrizioni operative, poiché il campo d'applicazione di tali decisioni è limitato.
- (16) Tenuto conto della necessità di un'applicazione coerente del metodo di determinazione del rumore nel mercato aeronautico dell'Unione, il presente regolamento stabilisce disposizioni comuni nell'ambito delle restrizioni operative dirette al contenimento del rumore. Occorre pertanto abrogare la direttiva 2002/30/CE,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Oggetto, obiettivi e campo di applicazione

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.
2. Il presente regolamento ha i seguenti obiettivi:
 - (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;
 - (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.

⁸ GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

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

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

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- (1) "aeroporto", un aeroporto con un traffico superiore a 50 000 movimenti di velivoli civili per anno calendario (intendendosi per movimento il decollo o l'atterraggio), tenendo conto della media degli ultimi tre anni calendario prima della determinazione del rumore;
- (2) "approccio equilibrato", il metodo 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;
- (3) "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;
- (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;
- (5) "intervento diretto a contenere il rumore", ogni misura che incide sul clima acustico dell'intorno aeroportuale, a cui si applicano i principi dell'approccio equilibrato dell'ICAO, ivi compresi interventi non operativi che possono ripercuotersi sul numero delle persone esposte al rumore prodotto dai velivoli;
- (6) "restrizioni operative", un intervento diretto a contenere il rumore che limita l'accesso ad un aeroporto o ne riduce 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.

Articolo 3

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.

Articolo 4

Disposizioni generali relative alla gestione del rumore prodotto dai velivoli

1. Gli Stati membri adottano un approccio equilibrato riguardo alla gestione del rumore prodotto dai velivoli. A questo scopo essi:
 - (a) determinano il rumore a livello di singolo aeroporto;
 - (b) definiscono l'obiettivo ambientale di abbattimento del rumore;
 - (c) individuano le misure disponibili atte a ridurre l'impatto acustico;
 - (d) valutano la probabile efficacia delle misure sotto il profilo dei costi;
 - (e) scelgono le misure;
 - (f) consultano le parti interessate in maniera trasparente sugli interventi che intendono mettere in atto;
 - (g) decidono in merito alle misure da adottare e forniscono informazioni sufficienti su di esse;
 - (h) attuano le misure; e
 - (i) prevedono meccanismi di risoluzione delle controversie.
2. Gli Stati membri, quando mettono in atto interventi diretti a contenere il rumore, prendono in considerazione la seguente combinazione di misure disponibili, al fine di determinare la 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) non come prima soluzione, restrizioni operative.

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

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.
4. Fatto salvo il paragrafo 3, le restrizioni operative sotto forma di ritiro dei velivoli marginalmente conformi dalle operazioni aeroportuali non riguardano i velivoli subsonici civili che sono conformi, grazie alla loro certificazione originale o alla ricertificazione, alla norma acustica di cui al volume 1, parte II, capitolo 4, dell'allegato 16 della convenzione di Chicago.
5. Le misure o la combinazione di misure adottate in conformità del presente regolamento per un determinato aeroporto non sono più restrittive di quanto necessario per conseguire gli obiettivi ambientali di abbattimento del rumore stabiliti per tale aeroporto. Esse non introducono discriminazioni basate sulla nazionalità, sull'identità o sull'attività degli operatori di trasporto aereo.
6. Le misure adottate in conformità del presente regolamento contribuiscono ai piani d'azione nazionali relativi al rumore generato dal traffico aereo, di cui all'articolo 8 della direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁹.

Articolo 5

Disposizioni relative alla determinazione del rumore

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 Commissione¹⁰.
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.
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

⁹ GU L 189 del 18.7.2002, pag. 12.

¹⁰ GU L 201 del 3.8.2010, pag. 1.

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;
 - (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 Commissione¹¹.
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.

Articolo 6

Informazioni sulle prestazioni acustiche

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

¹¹ GUL 185 del 15.7.2011, pag. 1.

- (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, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio¹².
- 4. I dati sono conservati in una banca dati centrale e sono messi a disposizione, per fini operativi, delle autorità competenti, degli operatori di trasporto aereo, dei fornitori di servizi di navigazione aerea e degli operatori aeroportuali.

Articolo 7

Disposizioni sull'introduzione di restrizioni operative

- 1. Le autorità competenti notificano, agli Stati membri, alla Commissione e alle relative parti interessate l'introduzione di una restrizione operativa sei mesi prima della sua adozione, e comunque almeno due mesi prima della determinazione dei parametri di coordinamento per l'assegnazione delle bande orarie di cui all'articolo 2, lettera m), del regolamento (CEE) n. 95/93 del Consiglio¹³, 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

¹² GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1.

¹³ GU L 14 del 22.1.1993.

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.

Articolo 8

Paesi in via di sviluppo

1. Le autorità competenti possono prevedere 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, siano stati iscritti nel registro del paese in via di sviluppo interessato dalla deroga e continuino ad essere gestiti da una persona fisica o giuridica stabilita in tale paese.
2. Quando uno Stato membro concede una deroga ai sensi del paragrafo 1, ne informa immediatamente le autorità competenti degli altri Stati membri e la Commissione.

Articolo 9

Deroghe per attività di carattere eccezionale

In determinati casi le autorità competenti possono autorizzare, negli aeroporti situati sul loro territorio, singole attività svolte da velivoli marginalmente conformi che non potrebbero effettuarsi sulla base delle disposizioni del presente regolamento.

Tale deroga è limitata ai seguenti velivoli:

- (a) velivoli le cui singole attività siano di carattere talmente eccezionale che sarebbe irragionevole negare una deroga temporanea;
- (b) velivoli su voli non aventi fini di lucro per trasformazioni, riparazioni o attività di manutenzione.

Articolo 10

Diritto di controllo

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.

Articolo 11

Atti delegati

È conferito alla Commissione il potere di adottare atti delegati in conformità dell'articolo 12 al fine di:

- (a) modificare le definizioni di "velivolo" di cui all'articolo 2, punto 3, e "velivolo marginalmente conforme", di cui all'articolo 2, punto 4;
- (b) modificare e aggiornare le norme di certificazione acustica, di cui agli articoli 4 e 8, e la procedura di certificazione di cui all'articolo 6, paragrafo 1;
- (c) modificare il metodo e la relazione tecnica di cui all'allegato I.

Articolo 12

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. La delega 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.
3. La delega di potere di cui all'articolo 11 può essere revocata dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Non appena adotta 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 termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

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 Consiglio¹⁴.

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.

Articolo 14

Informazione e revisione

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

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

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

Articolo 15

Abrogazione

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

¹⁴ GU L 293 del 31.10.2008, pag. 3.

Articolo 16

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

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

Fatto a Bruxelles,

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente

ALLEGATO

Determinazione del rumore negli aeroporti

Metodologia

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.

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. Per illustrare il disturbo arrecato dal rumore del traffico aereo, le autorità competenti possono utilizzare anche altri descrittori complementari di provata validità scientifica.

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 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.
- 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.
- 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, nella fattispecie:
 - 1.4.1. per la riduzione alla fonte:
 - evoluzione della flotta aerea e sviluppi tecnologici;
 - piani specifici di ammodernamento della flotta;
 - 1.4.2. per la pianificazione e la gestione del territorio:
 - strumenti di pianificazione esistenti, come la pianificazione globale o la zonizzazione acustica;
 - misure di mitigazione vigenti, quali norme per l'edilizia, programmi di isolamento acustico, o misure per ridurre le zone con destinazione d'uso sensibile;

- processo di consultazione sulle misure che riguardano la destinazione d'uso dei terreni;
- seguito dato a sconfinamenti illeciti;

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

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

1.4.4. per le restrizioni operative, ricorso a:

- restrizioni generali, ad esempio massimali di movimenti o quote di emissioni sonore;
- strumenti finanziari in vigore, ad esempio imposte aeroportuali sul rumore;
- restrizioni specifiche per i velivoli, ad esempio il ritiro di velivoli marginalmente conformi;
- restrizioni parziali, con distinzione tra misure notturne e diurne.

2. Previsioni in assenza di nuove misure

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

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

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

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

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 supplementari

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.

- 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 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.