



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare

2011/0398(COD)

15.10.2012

PARERE

della commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare

destinato alla commissione per i trasporti e il turismo

sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti dell'Unione, nell'ambito di un approccio equilibrato, e abroga la direttiva 2002/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio
(COM(2011)0828 – C7-0456/2011 – 2011/0398(COD))

Relatore per parere: Andres Perello Rodriguez

PA_Legam

BREVE MOTIVAZIONE

L'Unione europea, che è all'avanguardia nel mondo in materia di legislazione ambientale e di lotta al cambiamento climatico, continua a segnare il passo per quanto concerne l'inquinamento acustico. La commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare ha una speciale responsabilità per quanto riguarda l'adozione del presente regolamento, dato che il numero di persone interessate dal rumore aeroportuale, soprattutto notturno, è in continuo aumento con conseguenti effetti negativi per la salute, come documentato da innumerevoli studi scientifici.

In primo luogo, la maggior parte dei settori consultati ha espresso rammarico per l'abrogazione di una direttiva considerata valida, ragion per cui la presente relazione si propone di ripristinare alcuni aspetti reputati essenziali, quali la reintroduzione della definizione di "parti interessate", i riferimenti alla direttiva sulla valutazione dell'impatto ambientale o la partecipazione pubblica. Tuttavia, anche nel caso in cui le rettifiche degli squilibri che la presente relazione si propone di apportare fossero infine approvate, il relatore ritiene che la direttiva continui a essere lo strumento più adeguato, poiché, al di là della definizione di requisiti minimi comuni derivanti da un regolamento, il processo di recepimento di una direttiva consente di adeguare la legislazione a ciascun caso specifico, obbligando nel contempo gli Stati membri a conseguire obiettivi e risultati entro un termine fissato.

Per quanto riguarda le questioni legate al "rapporto costo/efficacia" nell'introduzione di restrizioni operative, la proposta della Commissione sembra essere troppo basata su criteri di redditività economica. Per tale motivo, il relatore reputa necessario correggere la terminologia utilizzata dalla Commissione nel riferirsi al "rapporto costo/efficacia" in relazione alle misure operative. Se vogliamo mantenere sullo stesso piano la redditività economica e ambientale e la tutela della salute, occorre sostituire i riferimenti al "rapporto costo/efficacia" con riferimenti all'"efficienza" e a un corretto rapporto "costo-beneficio", terminologia utilizzata dall'ICAO nelle sue risoluzioni.

D'altra parte, è necessario chiarire il concetto di "parti interessate", promuovendo a processi di "partecipazione" il ruolo di "consultazione" riservato a tali parti interessate. Vengono inoltre proposti organi di mediazione in una fase precedente alla controversia e viene inserito all'articolo 10 il giusto diritto di ricorso, che gli interessati possono far valere, all'occorrenza, dinanzi alla Commissione europea, non soltanto nel caso in cui una restrizione operativa sia stata adottata in modo non conforme al regolamento, ma anche nel caso in cui le autorità competenti si rifiutino di introdurre una restrizione operativa e qualora si dimostri che quest'ultima è necessaria per salvaguardare la salute della popolazione. Di fatto, pur riconoscendo che la precedente direttiva era stata elaborata allo scopo di risolvere eventuali conflitti di competenze internazionali, la finalità in questo caso è evitare i reclami presentati alla Commissione europea o le numerose denunce per eccesso di inquinamento acustico che vengono al momento smaltite da numerosi tribunali degli Stati membri e di cui la recente sentenza sui voli notturni dell'aeroporto di Francoforte costituisce l'esempio più emblematico.

Inoltre, per quanto concerne l'articolo 10, il relatore non è favorevole al diritto di controllo diretto che la Commissione intende riservarsi su una determinata restrizione operativa e propone che il ruolo della Commissione sia invece imperniato su un processo di esame e raccomandazione nei confronti degli Stati membri.

Il relatore valuta molto positivamente la definizione delle restrizioni operative, pur ritenendo che la gestione del traffico aereo e le strutture aeroportuali, per essere più sostenibili, devono optare per la prevenzione anziché per rimedi palliativi sotto forma di restrizione operativa. In tal senso, nel rispetto del principio di sussidiarietà e tenendo a mente che il grande problema da risolvere rimane quello dei voli notturni, si raccomanda l'introduzione dei "terminal notturni", che già esistono in alcuni aeroporti, e che possono essere mini-aeroporti di nuova costruzione oppure piste di atterraggio adattate all'uopo, distanti dai nuclei abitati e dalle rotte più rumorose.

Infine, e visto il grande aumento del traffico aereo e i frequenti casi di ampliamento di aeroporti negli ultimi anni, il ponente suggerisce, come misura complementare, una revisione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale, in modo da inserirvi un capitolo specifico sulle strutture aeroportuali, come complemento delle misure previste – in modo troppo generico – dalla direttiva sulla valutazione dell'impatto ambientale. Il relatore propone nel contempo meccanismi di coordinamento fra la suddetta direttiva e il nuovo regolamento, affinché i due strumenti possano integrarsi vicendevolmente per far fronte alla nuova situazione, caratterizzata da un grande aumento dell'attività aeroportuale nell'Unione europea.

Le persone che vivono in prossimità degli aeroporti e nelle aree limitrofe subiscono un triplice inquinamento: acustico, atmosferico e chimico, ed è per questo motivo che occorre compiere ogni sforzo per conseguire la piena sostenibilità degli aeroporti. Come ha affermato uno dei vicepresidenti della UECNA: "Il progresso, se si ripercuote sulla salute e sul benessere delle persone, non è assolutamente progresso".

EMENDAMENTI

La commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la sicurezza alimentare invita la commissione per i trasporti e il turismo, competente per il merito, a includere nella sua relazione i seguenti emendamenti:

Emendamento 1

Proposta di regolamento Considerando 1

Testo della Commissione

(1) Lo sviluppo sostenibile è uno degli

PE489.710v03-00

Emendamento

(1) Lo sviluppo sostenibile è uno degli

4/38

AD\915530IT.doc

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.

obiettivi fondamentali della politica comune dei trasporti. Esso richiede un approccio integrato volto a garantire l'efficace funzionamento dei sistemi di trasporto dell'Unione *parallelamente alla* tutela dell'ambiente *e alla salute dei cittadini*.

Emendamento 2

Proposta di regolamento

Considerando 2

Testo della Commissione

(2) Ai fini dello sviluppo sostenibile del trasporto aereo è necessario adottare una serie di misure intese a ridurre le emissioni acustiche dei velivoli negli aeroporti in cui esistono particolari problemi di inquinamento acustico. Molti cittadini dell'Unione sono esposti a livelli elevati di rumore che possono ripercuotersi negativamente sulla salute.

Emendamento

(2) 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 *e nelle loro vicinanze* 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, *soprattutto per quanto concerne i voli notturni*.

Motivazione

L'aumento del traffico aereo notturno negli ultimi anni pone a repentaglio la salute delle persone e mette in discussione la sostenibilità degli aeroporti; per tale motivo è necessario un trattamento specifico nel quadro del presente regolamento (direttiva).

Emendamento 3

Proposta di regolamento

Considerando 4

Testo della Commissione

(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

Emendamento

(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.

emissioni acustiche dei velivoli. **Il presente regolamento integra tale approccio al fine di ridurre gran parte degli effetti dannosi dell'aviazione civile sull'ambiente, tramite l'applicazione di misure integrate che tengano conto del progresso tecnologico prevedendo procedure operative appropriate, un'organizzazione adeguata del trasporto aereo e un utilizzo appropriato dei meccanismi di pianificazione degli aeroporti nonché misure di pianificazione e di gestione dell'utilizzo dei terreni.** L'approccio equilibrato **si incentra su quattro elementi principali: la riduzione del rumore alla fonte; la pianificazione e la gestione del territorio; procedure operative volte all'abbattimento del rumore; restrizioni operative per gli aeromobili.** Tali principi **devono restare** 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 **nazionali e** internazionali, nel caso in cui le restrizioni operative dirette a contenere il rumore si ripercuotano sull'attività di vettori di paesi terzi.

Motivazione

Questa correzione inquadra meglio l'articolo 4 del presente regolamento. Sebbene la precedente direttiva sia stata concepita a seguito di un conflitto internazionale, occorre precisare che i conflitti connessi alla gestione del rumore vengono oggi risolti in misura crescente nei tribunali nazionali.

Emendamento 4

Proposta di regolamento Considerando 5

Testo della Commissione

(5) La relazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo sulle restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti comunitari 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***.

Emendamento

(5) La relazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo sulle restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti comunitari 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 ***efficaci in termini di rapporto costo-beneficio sul piano economico e ambientale***.

Motivazione

Nell'attuale formulazione, la proposta della Commissione sembra troppo fondata su criteri di redditività economica. In questo caso, le analisi costo-beneficio devono riequilibrare le implicazioni economiche ponendole allo stesso livello delle considerazioni ambientali, tra cui la salute della popolazione.

Emendamento 5

Proposta di regolamento Considerando 6

Testo della Commissione

(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***

Emendamento

(6) L'introduzione di restrizioni operative negli aeroporti dell'Unione ad opera degli Stati membri ***deve essere effettuata*** in base alla valutazione di ogni singola situazione. ***Un approccio "uguale per tutti" non è appropriato, dato che non esistono due aeroporti identici. È importante fissare obiettivi locali che le parti interessate abbiano ampiamente contribuito a selezionare.***

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.

Emendamento 6

Proposta di regolamento Considerando 6

Testo della Commissione

(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

Emendamento

(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 **e deve** contribuire a migliorare il clima acustico nell'intorno degli aeroporti. È tuttavia possibile che un uso inefficiente, **in termini di rapporto costo-beneficio**, 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

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.

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.

Emendamento 7

Proposta di regolamento Considerando 6 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(6 bis) Nell'ultima relazione sull'applicazione della direttiva 2002/49/CE, la Commissione ha riconosciuto la notevole diversità di approcci e gradi di ambizione dimostrata dagli Stati membri riguardo ai valori soglia e agli obiettivi di riduzione del rumore; l'Unione deve ora considerare, oltre all'armonizzazione delle norme in materia di restrizioni operative che il presente regolamento propone, anche la necessità di adottare norme per l'armonizzazione, a livello di Unione, dei valori limite di emissione acustica e di interferenza per gli aeroporti.

Motivazione

In base alla direttiva 2002/49/CE, la determinazione dei valori limite spetta agli Stati membri nell'ambito dei rispettivi piani d'azione nazionali. In futuro, e visto l'aumento del traffico aereo registrato negli ultimi anni, l'UE, per coerenza con il presente regolamento, dovrebbe prefiggersi di legiferare in materia di valori limite a livello di Unione per i grandi aeroporti, suddividendoli per categoria in base ai movimenti registrati. In tal modo si eviterebbero i problemi di distorsione della concorrenza causati dalla deviazione dei voli su aeroporti più permissivi.

Emendamento 8

Proposta di regolamento Considerando 6 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(6 ter) Nella succitata relazione sull'attuazione della direttiva 2002/49/CE, la Commissione ha inoltre riconosciuto l'esistenza di una varietà eccessiva di valori limite, valori soglia e valori orientativi nonché l'opportunità di basarsi, per la determinazione di tali limiti, sulle valutazioni dell'Organizzazione mondiale della salute.

Emendamento 9

Proposta di regolamento Considerando 6 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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

Motivazione

Purtroppo la direttiva relativa alla gestione del rumore ambientale, del 2002, comincia a essere obsoleta a fronte del grande aumento di traffico aereo registrato negli ultimi anni. In attesa di una possibile revisione di tale direttiva, il presente regolamento deve essere quanto più complementare possibile alla direttiva stessa.

Emendamento 10

Proposta di regolamento
Considerando 7

Testo della Commissione

(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.

Emendamento

(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 *o le misure stabilite dalla direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 giugno 2002, relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale*¹, non *consentono* di raggiungere gli obiettivi prestabiliti in materia di abbattimento. *L'adozione di misure supplementari di abbattimento del rumore deve avvenire mediante un processo di monitoraggio e controllo ambientale sistematico e basato su un approccio di tipo conservativo, finalizzato all'individuazione tempestiva delle necessarie misure correttive di tipo gestionale e/o operativo ("MBCA" – Monitoring Based Corrective Actions).*

¹ *GU L 189 del 18.7.2002, pag. 12.*

Emendamento 11

Proposta di regolamento
Considerando 8

Testo della Commissione

(8) Mentre un'analisi dei costi e dei benefici dà un'indicazione degli effetti economici positivi totali, mettendo a confronto tutti i costi generati e i benefici ottenuti, una valutazione dell'efficacia dei costi verte sul raggiungimento di un determinato obiettivo al minor costo, raffrontando solo i costi.

Emendamento

soppresso

Motivazione

Il testo presentato dalla Commissione sembra preoccuparsi principalmente di raggiungere gli obiettivi nel modo più economico possibile. In alcuni casi, però, non è possibile attribuire un prezzo alle misure necessarie a garantire la salute della popolazione e la sostenibilità degli aeroporti. Si deve inoltre considerare che gli effetti negativi derivanti dai problemi di salute comportano anch'essi, direttamente o indirettamente, dei costi economici.

Emendamento 12

Proposta di regolamento Considerando 10

Testo della Commissione

(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.

Emendamento

(10) Le valutazioni sul rumore devono poggiare *su criteri oggettivi e misurabili, uniformi in tutti gli Stati membri, conformemente alla direttiva 2002/49/CE.* Tali informazioni *devono essere* affidabili, *acquisite in modo trasparente, comparabili* e accessibili *a tutte le* parti interessate.

Le valutazioni devono comprendere anche il monitoraggio dei più recenti sviluppi tecnologici e lo scambio dei più recenti progressi sui procedimenti utilizzati.

È necessario che le autorità competenti si dotino degli opportuni strumenti di controllo e garanzia dell'esecuzione.

Le valutazioni sul rumore devono essere realizzate o certificate da organismi esterni indipendenti dal gestore dell'aeroporto.

Emendamento 13

Proposta di regolamento Considerando 12

Testo della Commissione

(12) Se le informazioni sul rumore fossero centralizzate si ridurrebbero notevolmente

Emendamento

(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.

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; ***tali informazioni devono poter essere disponibili, su richiesta, anche alle altre parti interessate.*** 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.

Emendamento 14

Proposta di regolamento Considerando 16 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(16 bis) La direttiva 2011/92/CE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, prevede un esame approfondito dei progetti aeroportuali, compresa l'attenuazione delle emissioni acustiche. Si può ritenere che le disposizioni di tale direttiva soddisfino, in parte, le prescrizioni della direttiva 2002/49/CE e del presente regolamento, soprattutto per quanto concerne la valutazione dei progetti di estensione delle

infrastrutture aeroportuali. È opportuno facilitare l'estensione di tali infrastrutture al fine di tutelare lo sviluppo sostenibile del settore del trasporto aereo.

Motivazione

L'emendamento recupera i considerando 13 e 17 della precedente direttiva che il regolamento intende abrogare, dato che, nel quadro dell'eventuale introduzione di restrizioni operative, è fondamentale tenere conto delle prescrizioni della direttiva relativa all'impatto, soprattutto nel caso dell'ampliamento di aeroporti.

Emendamento 15

Proposta di regolamento Considerando 16 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(16 bis) Il presente atto giuridico riguarda esclusivamente il rumore prodotto dai velivoli; non è volto a regolamentare l'impatto delle emissioni di sostanze inquinanti prodotte dagli aeromobili e la loro riduzione. Le norme e le procedure volte a disciplinare le restrizioni operative dovute alle emissioni devono essere definite in un diverso atto giuridico.

Emendamento 16

Proposta di regolamento Articolo 1 – paragrafo 2 – lettera a

Testo della Commissione

Emendamento

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

a) favorire il raggiungimento di obiettivi ambientali specifici di riduzione dell'inquinamento acustico **per ciascun aeroporto**, così come definiti nelle normative unionali, nazionali e locali, e valutarne l'interdipendenza con **gli obiettivi economici e sociali e con** altri obiettivi ambientali;

Emendamento 17

Proposta di regolamento
Articolo 1 – paragrafo 2 – lettera b

Testo della Commissione

(b) consentire la scelta delle misure di mitigazione del rumore improntate al principio *costi/efficacia*, in conformità dell'approccio equilibrato, in modo da ottenere uno sviluppo sostenibile delle capacità aeroportuali e delle reti di gestione del traffico aereo in una prospettiva gate-to-gate.

Emendamento

b) consentire la scelta delle misure *più efficaci* di mitigazione del rumore improntate al principio *di conciliare gli aspetti sanitari con gli aspetti economici*, in conformità dell'approccio equilibrato, in modo da ottenere uno sviluppo sostenibile delle capacità aeroportuali e delle reti di gestione del traffico aereo in una prospettiva gate-to-gate;

Emendamento 18

Proposta di regolamento
Articolo 1 – paragrafo 2 – lettera b bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

b bis) garantire la trasparenza nello svolgimento delle consultazioni e nei processi partecipativi delle parti interessate, anche mediante l'impiego di sistemi informatici innovativi on-line che consentano la divulgazione dei dati e delle informazioni ambientali e garantiscano al pubblico la possibilità di esprimere pareri critici, nell'ottica della massima trasparenza possibile, in conformità dell'articolo 6 della direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 2011, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati¹.

¹ *GU L 26 del 28.1.2012, pag. 1.*

Emendamento 19

Proposta di regolamento Articolo 2 – punto 2

Testo della Commissione

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

Emendamento

(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 **ridurre con la massima efficacia l'inquinamento acustico a livello dei singoli aeroporti, conciliando gli aspetti sanitari con gli aspetti economici, per preservare la salute dei cittadini che risiedono nelle aree in prossimità di un aeroporto;**

Motivazione

Il testo presentato dalla Commissione sembra preoccuparsi principalmente di raggiungere gli obiettivi nel modo più economico possibile. In alcuni casi, però, non è possibile attribuire un prezzo alle misure necessarie a garantire la salute della popolazione e la sostenibilità degli aeroporti.

Emendamento 20

Proposta di regolamento Articolo 2 – punto 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(4 bis) "parti interessate", persone fisiche o giuridiche interessate o avvantaggiate dall'introduzione, o dalla mancata introduzione, di misure di abbattimento del rumore, comprese le restrizioni operative, o aventi un interesse legittimo nell'introduzione di tali misure;

Motivazione

Adeguamento della definizione di "parti interessate" della precedente direttiva, che deve

essere mantenuta nell'articolo delle definizioni al fine di offrire alle parti interessate una maggiore garanzia di trasparenza e di partecipazione al processo decisionale. D'altronde, se l'articolo 5 definisce interventi concreti per le parti interessate, è necessario introdurre una definizione di queste ultime anche all'articolo 2.

Emendamento 21

Proposta di regolamento Articolo 3 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Gli Stati membri designano le autorità competenti cui spetta adottare le misure relative alle restrizioni operative, come pure un organo di ricorso indipendente.

Emendamento

1. Gli Stati membri designano le autorità competenti cui spetta adottare le misure relative alle restrizioni operative, come pure ***un organo di mediazione imparziale e un organo di ricorso indipendente.***

Motivazione

La designazione di un organo di mediazione in fase precedente all'appello potrebbe evitare il ricorso al tribunale nel caso di introduzione o mancata introduzione di restrizioni operative.

Emendamento 22

Proposta di regolamento Articolo 3 – titolo

Testo della Commissione

Autorità competenti

Emendamento

Autorità competenti, ***consultazione e diritto di procedere legalmente***

Emendamento 23

Proposta di regolamento Articolo 3 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. Prima dell'adozione di una restrizione operativa, si procede all'audizione delle parti interessate nel quadro di una procedura di consultazione.

Motivazione

Sebbene la proposta di regolamento riprenda dalla direttiva 2002/30/CE la disposizione riguardante l'autorità competente per l'adozione di restrizioni operative e l'organo di ricorso indipendente, non prevede tuttavia l'obbligo di consultazione e il diritto di procedere legalmente contro l'adozione di una restrizione operativa. Se ne ricava l'impressione che il procedimento amministrativo di controllo sia interamente sostituito da una procedura di ricorso.

Emendamento 24

Proposta di regolamento Articolo 3 – paragrafo 3 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 ter. Gli Stati membri garantiscono il diritto di procedere legalmente contro le misure adottate dall'autorità competente, conformemente alle pertinenti leggi e procedure nazionali.

Motivazione

Sebbene la proposta di regolamento riprenda dalla direttiva 2002/30/CE la disposizione riguardante l'autorità competente per l'adozione di restrizioni operative e l'organo di ricorso indipendente, non prevede tuttavia l'obbligo di consultazione e il diritto di procedere legalmente contro l'adozione di una restrizione operativa. Se ne ricava l'impressione che il procedimento amministrativo di controllo sia interamente sostituito da una procedura di ricorso.

Emendamento 25

Proposta di regolamento Articolo 4 – paragrafo 1 – lettera c

Testo della Commissione

Emendamento

(c) individuano le misure disponibili atte a ridurre l'impatto acustico;

c) individuano le misure disponibili atte a ridurre l'impatto acustico, fra cui un migliore utilizzo delle fasce orarie disponibili mediante l'introduzione di velivoli di maggiori dimensioni, la riduzione del numero di voli regionali di collegamento – che sono antieconomici e intasano le fasce orarie – e una maggiore priorità alle rotte da punto a punto, in

modo da ridurre il numero di voli regionali di collegamento effettuati da piccoli velivoli;

Emendamento 26

Proposta di regolamento Articolo 4 – paragrafo 1 – lettera d

Testo della Commissione

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

Emendamento

d) valutano la probabile efficacia delle misure *rispetto all'obiettivo ambientale stabilito*;

Emendamento 27

Proposta di regolamento Articolo 3 – titolo

Testo della Commissione

Autorità competenti

Emendamento

Autorità competenti, *consultazione e diritto di procedere legalmente*

Emendamento 28

Proposta di regolamento Articolo 4 – paragrafo 1 – comma -1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

A tal fine essi possono istituire, se lo reputano opportuno, incentivi economici per incoraggiare le compagnie aeree a utilizzare velivoli meno rumorosi prima dei termini stabiliti.

Emendamento 29

Proposta di regolamento Articolo 4 – paragrafo 2

Testo della Commissione

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***:

Emendamento

2. Gli Stati membri, quando mettono in atto interventi diretti a ***ridurre l'impatto acustico sul territorio***, prendono in considerazione la seguente combinazione di misure disponibili, al fine di determinare la combinazione di misure ***più efficace e il relativo ordine o priorità di applicazione per ciascun caso specifico***:

Motivazione

La decisione di applicare una specifica restrizione operativa anziché un'altra deve essere sufficientemente motivata.

Emendamento 30

Proposta di regolamento Articolo 4 – paragrafo 2 – lettera b

Testo della Commissione

(b) pianificazione e gestione territoriali;

Emendamento

b) pianificazione e gestione territoriali ***e segnatamente:***

– la possibilità di creare, nelle vicinanze degli aeroporti, zone in cui sia vietato oltrepassare le soglie di rumore fissate nei piani d'azione nazionali;

– la possibilità di adottare misure di pianificazione del territorio, come ad esempio restrizioni a nuove opere di edificazione;

Motivazione

Nonostante la pianificazione territoriale non rientri nelle competenze dell'Unione, il regolamento può introdurre una serie di raccomandazioni rivolte agli Stati membri in tal senso.

Emendamento 31

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 2 – lettera c

Testo della Commissione

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

Emendamento

c) procedure operative volte all'abbattimento del rumore, **tra cui modifiche delle rotte di decollo e atterraggio**;

Emendamento 32

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 2 – lettera d

Testo della Commissione

(d) **non come prima soluzione**, restrizioni operative.

Emendamento

d) **se e quando necessario**, restrizioni operative.

Motivazione

Il principale obiettivo del regolamento è garantire la sostenibilità della struttura aeroportuale e preservare la salute della popolazione. Questa formulazione è volta a chiarire tale obiettivo.

Emendamento 33

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 3

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 34

Proposta di regolamento
Articolo 4 – paragrafo 5

Testo della Commissione

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

Emendamento

5. Le misure o la combinazione di misure adottate in conformità del presente regolamento per un determinato aeroporto non sono più restrittive di quanto necessario per ***rispettare gli orientamenti dell'OMS in materia di rumore notturno in Europa e per*** conseguire gli obiettivi ***sanitari e*** ambientali di abbattimento del rumore stabiliti per tale aeroporto ***nonché per lo sviluppo della regione in cui esso opera***. Esse non introducono discriminazioni basate sulla nazionalità, sull'identità o sull'attività degli operatori di trasporto aereo.

Emendamento 35

Proposta di regolamento
Articolo 5 – paragrafo 4

Testo della Commissione

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

Emendamento

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 ***e dei rappresentanti tecnici delle amministrazioni locali interessate dalle emissioni acustiche***, tenendo in dovuta considerazione l'interdipendenza tra le misure per mitigare il rumore e quelle per ridurre le emissioni. I membri del forum per la cooperazione tecnica consultano regolarmente ***le altre parti interessate*** e forniscono alle autorità competenti informazioni e orientamenti tecnici sulle misure di mitigazione del rumore. ***In seno a tale forum vengono discusse le misure programmatiche, tecniche e organizzative***

volte a mitigare il rumore e a ridurre le emissioni.

Motivazione

Dato che numerose amministrazioni locali dispongono di tecnici specializzati nella gestione del rumore e del territorio, questi rappresentanti devono avere la possibilità di partecipare ai lavori del forum tecnico. D'altra parte, le associazioni di parti interessate e i rappresentanti dei residenti locali possono anche non coincidere. Un'associazione di parti interessate, al di là di un'associazione di residenti del quartiere, può essere confederata a livello nazionale o europeo e può contribuire, con l'esperienza dei propri tecnici, ai processi di partecipazione e consultazione sulla valutazione del rumore. L'emendamento tiene conto della frequente critica secondo cui le persone che subiscono il rumore dei velivoli vengono consultate solo in via accessoria e, per giunta, dai rappresentanti dell'industria del trasporto aereo.

Emendamento 36

Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 5

Testo della Commissione

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.

Emendamento

5. Le competenti valutano le nuove misure in termini di efficacia, come indicato **nei paragrafi precedenti**, 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.

Emendamento 37

Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 6

Testo della Commissione

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

Emendamento

6. Le autorità competenti organizzano il processo di **partecipazione** 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 **quattro** mesi per comunicare le loro

prima dell'adozione delle nuove misure.
Tra le parti interessate figurano almeno:

osservazioni prima dell'adozione delle nuove misure.

Qualora le misure in questione comportino modifiche o ampliamenti di grande entità, come nel caso delle misure di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera b, le parti interessate dispongono di almeno nove mesi per comunicare le loro osservazioni prima dell'adozione delle nuove misure.

Tra le parti interessate, ***oltre a quanto disposto all'articolo 2***, figurano almeno:

Motivazione

Il ruolo dei rappresentanti territoriali, delle associazioni di parti lese e delle altre parti interessate non può essere limitato a mere consultazioni; si deve promuovere la loro partecipazione a pieno titolo. D'altra parte, un termine di 3 mesi per l'analisi dell'adozione di nuove misure può essere un periodo troppo breve nel momento in cui le misure possono comportare una modifica dell'operatività e del funzionamento di un aeroporto. Nel caso delle grandi opere, il termine dovrebbe essere di un minimo di 9 mesi.

Emendamento 38

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 6 – lettera a

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Motivazione

Le associazioni di parti interessate e i rappresentanti dei residenti locali possono anche non coincidere. Un'associazione di parti interessate, al di là di un'associazione di residenti del quartiere, può essere confederata a livello nazionale o europeo e può contribuire, con l'esperienza dei propri tecnici, ai processi di partecipazione e consultazione sulla valutazione del rumore.

Emendamento 39

Proposta di regolamento
Articolo 5 – paragrafo 6 – lettera a bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

a bis) rappresentanti delle imprese locali, delle autorità regionali e locali e dei soggetti interessati pubblici e privati che hanno sede nelle vicinanze di un aeroporto e le cui attività subiscono ripercussioni a causa del traffico aereo e del funzionamento dell'aeroporto;

Emendamento 40

Proposta di regolamento
Articolo 5 – paragrafo 7

Testo della Commissione

Emendamento

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*.

7. Le autorità competenti seguono e controllano l'attuazione delle misure di mitigazione del rumore, intervenendo laddove necessario. Provvedono a che *informazioni pertinenti siano disponibili on-line, permettendo così ai* residenti locali che abitano nell'intorno degli aeroporti *e ad altre parti interessate di accedere gratuitamente alle informazioni*.

Emendamento 41

Proposta di regolamento
Articolo 5 – paragrafo 7 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Fra le informazioni pertinenti devono figurare:

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

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

Motivazione

I cambiamenti di rotta, se eccessivamente frequenti, aumentano significativamente l'impatto acustico definito nelle previsioni delle mappe acustiche. Non tutte le parti interessate ricevono attualmente questo tipo di informazioni, che invece, in nome della trasparenza, dovrebbero essere rese note, per evitare violazioni che incidono direttamente sull'aumento dell'impatto acustico generato.

Emendamento 42

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 7 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(7 bis) Le autorità competenti provvedono a garantire che i gestori di strutture aeroportuali installino sistemi informatizzati di misurazione del rumore in diversi punti in prossimità delle traiettorie dei velivoli che producono, o possono produrre, un impatto sulla popolazione. Questi dati possono essere consultati in Internet.

Motivazione

Vedasi un esempio concreto di applicazione del sistema all'aeroporto di Barcellona, consultabile all'indirizzo: <http://bcn331.webtrak-lochard.com>

Emendamento 43

Proposta di regolamento Articolo 6 – paragrafo 4

Testo della Commissione

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.

Emendamento

4. I dati sono conservati ***per almeno 5 anni*** 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. ***Le altre parti interessate di cui agli articoli 2 e 5 hanno accesso a tali informazioni su richiesta.***

Emendamento 44

Proposta di regolamento Articolo 7 – paragrafo 2

Testo della Commissione

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.

Emendamento

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 ***del rapporto costo-beneficio*** delle varie misure considerate, ivi compreso il loro eventuale impatto transfrontaliero.

Emendamento 45

Proposta di regolamento Articolo 7 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 7 bis

Restrizioni operative esistenti

Le disposizioni del presente regolamento non si applicano alle restrizioni operative già applicate alla data di entrata in vigore dello stesso.

Motivazione

L'emendamento recupera parte dell'articolo 7 della precedente direttiva. Come da definizione ICAO figurante nella risoluzione A 33/7, l'introduzione delle restrizioni operative già adottate alla data dell'entrata in vigore della nuova legislazione si considera effettuata a norma delle disposizioni della direttiva 2002/30/CE, e pertanto si ritiene che non necessiti di revisione. Nel caso di una restrizione operativa antecedente e non conforme al nuovo regolamento, si applicherebbe l'articolo 10 per dirimere il conflitto.

Emendamento 46

Proposta di regolamento Articolo 8

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 8

soppresso

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.

Emendamento 47

Proposta di regolamento Articolo 9 – comma 2 – lettera b bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

b bis) velivoli utilizzati per operazioni umanitarie.

Emendamento 48

Proposta di regolamento Articolo 10 – titolo

Testo della Commissione

Emendamento

Diritto di controllo

Competenze in materia di esame e raccomandazione

Motivazione

Il relatore valuta positivamente il fatto che la Commissione possa intervenire esaminando un caso specifico di restrizione operativa e anche raccomandando allo Stato membro il modo migliore di procedere, ma non considera opportuno attribuire alla Commissione la responsabilità di "controllo" prevista dall'articolo 10 (diritto di controllo) della proposta di regolamento.

Emendamento 49

Proposta di regolamento

Allegato I – Descrittori – paragrafo 1

Testo della Commissione

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.

Emendamento

1. L'impatto del rumore generato dal traffico aereo è rappresentato almeno tramite i descrittori di rumore L_{den} , L_{night} e L_{amax} , definiti e calcolati in conformità dell'allegato I della direttiva 2002/49/CE.
Si prendono come riferimento, a tal fine, diverse giornate significative in termini di traffico aereo nell'aeroporto in questione.

Motivazione

L'inconveniente di utilizzare soltanto gli indicatori L_{den} e L_{night} sta nel fatto che questi indicatori diluiscono i picchi di energia acustica raggiunti durante il passaggio di un aereo nei momenti in cui non vi sono passaggi di aerei e, al prodursi di un brusco stacco di energia, il fastidio percepito non viene rappresentato dall'indicatore. L'indicatore L_{amax} , per contro, fornisce un riscontro del brusco aumento di energia rispetto al rumore di fondo e non attenua il risultato totale nei minuti in cui non vi è alcun passaggio di aerei. Inoltre le misurazioni devono essere effettuate in giornate significative, affinché la media totale annuale non invalidi i risultati prodotti dai periodi di picco del traffico aereo.

Emendamento 50

Proposta di regolamento

Allegato I – Informazioni sulla gestione del rumore – punto 1.1

Testo della Commissione

1.1. Descrizione dell'aeroporto con indicazione ***delle dimensioni***, dell'ubicazione, dell'intorno aeroportuale, del volume e della composizione del traffico aereo.

Emendamento

1.1. Descrizione dell'aeroporto con indicazione ***della capacità***, dell'ubicazione, dell'intorno aeroportuale, ***delle zone sensibili (scuole e centri educativi, culturali e sportivi, istituti ospedalieri e geriatrici in prossimità dell'aeroporto o interessati dalle configurazioni di avvicinamento e decollo)***, del volume e della composizione del traffico aereo ***nonché dei potenziali fattori di impatto e di rischio specifico e cumulativo, in termini di livelli acustici, rispetto al contesto territoriale e ambientale.***

Motivazione

L'importanza della pianificazione e della gestione territoriale è pari a quella della pianificazione e della gestione, sia attuale che futura, della struttura aeronautica e delle modalità operative del suo funzionamento, dato che è proprio questo che produce un impatto acustico sui residenti delle zone vicine all'aeroporto.

Emendamento 51

Proposta di regolamento

Allegato I – Informazioni sulla gestione del rumore – punto 1.3

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Motivazione

Uno dei punti più controversi nei processi giudiziari in corso nei vari Stati membri è la discrepanza dei risultati, che dipende dalla metodologia di raccolta di dati utilizzata per le valutazioni. In tal senso, l'inventario attuale deve conformarsi agli stessi metodi di valutazione previsti dalla direttiva relativa alla gestione del rumore ambientale.

Emendamento 52

Proposta di regolamento

Allegato I – Informazioni sulla gestione del rumore – punto 1.4.3

Testo della Commissione

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

Emendamento

1.4.3. per le misure operative di abbattimento del rumore:

Motivazione

Il presente regolamento non si propone, come unico obiettivo, di salvaguardare l'attività economica derivante dal traffico aereo, ma piuttosto di garantire che tale attività sia condotta in modo equilibrato e sostenibile, in modo che non abbia ripercussioni sulla salute delle

persone che vivono nelle vicinanze degli aeroporti.

Emendamento 53

Proposta di regolamento

Allegato I – Informazioni sulla gestione del rumore – punto 1.4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1.4. bis. Descrizione dettagliata delle relazioni e delle consultazioni intrattenute con le parti interessate, come pure delle relazioni e delle comunicazioni presentate da queste ultime.

Motivazione

L'inventario attuale, che determinerà le lacune esistenti, deve contenere un riferimento alle affermazioni presentate nel corso del tempo dalle varie parti interessate.

Emendamento 54

Proposta di regolamento

Allegato I – Informazioni sulla gestione del rumore – punto 1.4 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1.4. ter. Elenco delle deroghe autorizzate per ogni anno in virtù degli articoli 8 e 9.

Motivazione

Nell'interesse della trasparenza, e per evitare violazioni della norma, è positivo che l'inventario contenga questo tipo di informazioni.

Emendamento 55

Proposta di regolamento

Allegato I – Informazioni sulla gestione del rumore – punto 2.1

Testo della Commissione

Emendamento

2.1. Descrizioni di (eventuali) modifiche ed ampliamenti dell'aeroporto già approvati e in programma; ad esempio, aumento della capacità, espansione delle piste e/o dei

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.

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

Motivazione

L'emendamento è volto a chiarire ciò che il regolamento e la direttiva 2002/49/CE già affermano nella parte normativa, vale a dire che le espansioni della capacità o infrastrutturali o le modifiche operative che intervengono in un aeroporto devono comportare nuove misure volte a ridurre e a rendere compatibile l'impatto acustico, e che tali misure vanno previste in anticipo.

Emendamento 56

Proposta di regolamento

Allegato I – Informazioni sulla gestione del rumore – punto 2.3

Testo della Commissione

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.

Emendamento

2.3. Descrizione degli effetti sul clima acustico **e del numero di persone interessate** in assenza di ulteriori misure e descrizione delle misure già programmate per **ridurre** tale impatto acustico nello stesso periodo.

Motivazione

Si propone di ripristinare la terminologia della precedente direttiva, che utilizzava il termine "ridurre", più conforme alla volontà di protezione dell'ambiente e dei cittadini dagli impatti acustici generati dal passaggio degli aerei.

Emendamento 57

Proposta di regolamento

Allegato I – Informazioni sulla gestione del rumore – punto 3.1

Testo della Commissione

3.1. Succinta esposizione delle misure supplementari cui si può fare ricorso e

Emendamento

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.

indicazione delle principali ragioni che ne hanno motivato la scelta. Descrizione delle misure scelte da sottoporre ad analisi più approfondita e informazioni sull'analisi **del rapporto costo-beneficio**, in particolare i costi derivanti dall'introduzione di tali misure; il numero di persone che dovrebbero beneficiare e l'arco temporale in cui verranno attuate; infine, una categorizzazione dell'efficacia globale delle singole misure.

Emendamento 58

Proposta di regolamento Allegato II – Titolo

Testo della Commissione

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

Emendamento

Valutazione in termini **di rapporto costo-beneficio** delle restrizioni operative dirette a contenere il rumore

Emendamento 59

Proposta di regolamento Allegato II – alinea

Testo della Commissione

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

Emendamento

Le restrizioni operative dirette a contenere il rumore sono valutate in termini di **rapporto costo-beneficio** tenendo in debita considerazione i seguenti elementi, quantificandoli, laddove possibile:

Emendamento 60

Proposta di regolamento Allegato II – punti

Testo della Commissione

1) benefici attesi in termini di emissioni sonore derivanti dalle misure previste,

Emendamento

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.

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.

5) salute e sicurezza dei residenti locali che abitano in prossimità dell'aeroporto;

6) sostenibilità ambientale, ivi compresa l'interdipendenza tra rumore ed emissioni;

7) effetti diretti, indiretti e catalizzatori sull'occupazione.

Motivazione

L'analisi costo-beneficio deve porre sullo stesso piano aspetti importanti quali la salute e la sicurezza della popolazione e la sostenibilità ambientale.

Emendamento 61

Proposta di regolamento

Allegato II – comma 1 – punto 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

4 bis) variazioni del valore degli immobili causate dal rumore;

Emendamento 62

Proposta di regolamento

Allegato II – comma 1 – punto 4 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

4 ter) impatto sui criteri di ubicazione delle imprese nelle vicinanze degli aeroporti;

Emendamento 63

Proposta di regolamento

Allegato II – comma 1 – punto 4 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

4 quater) impatto sulle condizioni di lavoro negli aeroporti;

Emendamento 64

Proposta di regolamento

Allegato II – comma 1 – punto 4 quinquies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

4 quinquies) impatto sui trasporti su strada e su rotaia;

Emendamento 65

Proposta di regolamento

Allegato II – comma 1 – punto 4 sexies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

4 sexies) impatto sui costi esterni;

Emendamento 66

Proposta di regolamento

Allegato II – comma 2 – punto 3

Testo della Commissione

Emendamento

3) effetti diretti, indiretti **e catalizzatori** sull'occupazione.

3) effetti diretti **e** indiretti sull'occupazione, **specialmente nei settori interessati dal traffico aereo.**

Motivazione

L'impiego del termine "catalizzatori" limita la valutazione ai soli effetti positivi sull'occupazione. Tuttavia, una valutazione in termini di costi/efficacia dovrebbe anche tener conto degli effetti negativi di un aumento di capacità; ragion per cui si propone di

sopprimere il termine "catalizzatori".

PROCEDURA

Titolo	Introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti dell'UE in un approccio equilibrato
Riferimenti	COM(2011)0828 – C7-0456/2011 – 2011/0398(COD)
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	TRAN 15.12.2011
Parere espresso da Annuncio in Aula	ENVI 15.12.2011
Relatore per parere Nomina	Andres Perello Rodriguez 12.1.2012
Esame in commissione	21.6.2012 20.9.2012
Approvazione	10.10.2012
Esito della votazione finale	+: 54 -: 3 0: 3
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Martina Anderson, Elena Oana Antonescu, Kriton Arsenis, Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Paolo Bartolozzi, Sandrine Bélier, Sergio Berlato, Lajos Bokros, Milan Cabrnoch, Martin Callanan, Nessa Childers, Yves Cochet, Chris Davies, Bas Eickhout, Edite Estrela, Jill Evans, Karl-Heinz Florenz, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, Jo Leinen, Corinne Lepage, Peter Liese, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Miroslav Ouzký, Vladko Todorov Panayotov, Gilles Pargneaux, Andres Perello Rodriguez, Pavel Poc, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Kārlis Šadurskis, Daciana Octavia Sârbu, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Theodoros Skylakakis, Bogusław Sonik, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Salvatore Tatarella, Thomas Ulmer, Åsa Westlund, Sabine Wils
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Adam Gierek, Julie Girling, Esther Herranz García, Csaba Sándor Tabajdi, Vladimir Urutchev, Anna Záborská, Andrea Zaroni