

**Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce regole e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti della Comunità**

(2002/C 75 E/21)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

COM(2001) 695 def. — 2001/0282(COD)

(Presentata dalla Commissione il 3 dicembre 2001)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale,

visto il parere del Comitato delle regioni,

pronunciandosi in conformità della procedura di cui all'articolo 251 del trattato,

considerando quanto segue:

- (1) Lo sviluppo sostenibile è uno degli obiettivi fondamentali della politica comune dei trasporti. Il conseguimento di questo obiettivo postula un approccio integrato volto a garantire sia l'efficace funzionamento dei sistemi di trasporto della Comunità sia la tutela dell'ambiente.
- (2) Ai fini dello sviluppo sostenibile del trasporto aereo è necessario adottare una serie di misure intese in particolare a ridurre le emissioni sonore degli aeroplani negli aeroporti in cui esiste un particolare problema di inquinamento acustico.
- (3) L'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO) ha fissato una nuova e più rigorosa norma di certificazione acustica, (definita nell'allegato 16 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale, volume I, parte II, capitolo 4), la quale contribuirà a migliorare, in prospettiva, la situazione del rumore nei pressi degli aeroporti.
- (4) La norma del capitolo 4 è stata istituita ai fini della certificazione degli aeromobili e non come base per l'adozione di restrizioni all'esercizio dell'attività (restrizioni operative).
- (5) Il ritiro progressivo degli aerei del capitolo 2 in applicazione della direttiva 92/14/CEE<sup>(1)</sup> sarà completato alla data del 1° aprile 2002, nell'ipotesi di una crescita costante del settore del trasporto aereo in Europa.
- (6) L'impiego di aeromobili caratterizzati da migliori prestazioni ambientali può contribuire ad utilizzare in modo più efficiente le capacità aeroportuali disponibili e a facilitare lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali in sintonia con le esigenze del mercato.
- (7) Un quadro comune di norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative negli aeroporti della Comunità, nell'ambito di un approccio equilibrato alla gestione del rumore, contribuirà a salvaguardare le esigenze del mercato interno, garantendo che negli aeroporti in cui esistono problemi di inquinamento acustico sostanzialmente simili vengano introdotte restrizioni operative simili. Queste restrizioni comprendono la determinazione dell'impatto del rumore in un aeroporto, la valutazione delle misure disponibili per attenuare tale impatto, nonché la scelta delle misure di riduzione più adeguate al conseguimento del massimo beneficio ambientale al minimo costo.
- (8) Il regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio<sup>(2)</sup> dispone, agli articoli 8 e 9, tra l'altro, che le restrizioni operative vengano pubblicate ed esaminate: è quindi opportuno stabilire il nesso che intercorre tra queste disposizioni e quelle della presente direttiva.
- (9) È opportuno riconoscere l'interesse legittimo del settore del trasporto aereo al conseguimento degli obiettivi di gestione del rumore mediante soluzioni convenienti sul piano economico.
- (10) La 33<sup>a</sup> assemblea dell'ICAO ha adottato la risoluzione A33/7 che introduce il concetto di «approccio equilibrato» per la gestione del rumore, istituendo in tal modo una strategia per risolvere il problema delle emissioni sonore degli aeromobili, comprese linee di indirizzo internazionali per l'adozione, nei singoli aeroporti, di restrizioni operative. Il suddetto approccio equilibrato alla gestione del rumore prodotto dagli aeromobili comprende quattro principali elementi ed esige un'attenta valutazione di tutte le varie scelte che possono essere assunte per attenuare il rumore, ossia la riduzione alla fonte del rumore prodotto dagli aerei, la pianificazione territoriale ed urbanistica, le procedure operative per l'abbattimento del rumore e le restrizioni all'esercizio dell'attività, ferma restando l'osservanza dei pertinenti obblighi di legge, degli accordi in vigore, della normativa vigente e delle prassi consolidate.
- (11) La direttiva 2002/.../CE, che è un provvedimento di portata orizzontale che disciplina tutti i modi di trasporto, ha istituito un approccio comune per la determinazione e la gestione del rumore ambientale. Essa mira a controllare il problema ambientale provocato dal rumore nei principali agglomerati urbani e nelle vicinanze delle principali infrastrutture di trasporto — compresi gli aeroporti — e a garantire che ai cittadini siano comunicate le informazioni relative al rumore ambientale e ai suoi effetti. Essa fa inoltre obbligo alle autorità competenti di elaborare piani d'azione finalizzati ad evitare e contenere l'inquinamento acustico là dove necessario e a conservare la qualità acustica dell'ambiente là dove questa è accettabile.

<sup>(1)</sup> GU L 76 del 23.3.1992, pag. 21, modificata dalla direttiva 98/20/CE del Consiglio (GU L 107, del 7.4.1998, pag. 4).

<sup>(2)</sup> GU L 240 del 24.8.1992, pag. 8.

- (12) La direttiva 85/337/CEE <sup>(1)</sup> prevede un esame approfondito dei progetti aeroportuali, compresa l'attenuazione delle emissioni sonore. Si può ritenere che le disposizioni di tale direttiva soddisfino, in parte, le prescrizioni della presente direttiva in tema di valutazione dei progetti di estensione delle infrastrutture aeroportuali.
- (13) È possibile che tale esame dimostri che gli obiettivi possono essere conseguiti unicamente mediante restrizioni dell'offerta di nuovi servizi e il graduale ritiro di aeromobili che soddisfano solo marginalmente la norma di certificazione acustica di cui al capitolo 3.
- (14) È opportuno riconoscere i particolari problemi di inquinamento acustico degli aeroporti situati al centro di grandi agglomerati urbani («aeroporti metropolitani») consentendo in essi l'adozione di norme più severe.
- (15) È necessario completare l'elenco indicativo degli aeroporti metropolitani sulla base delle informazioni che verranno fornite dagli Stati membri.
- (16) È opportuno facilitare l'estensione delle infrastrutture aeroportuali al fine di tutelare le possibilità di sviluppo sostenibile del settore del trasporto aereo.
- (17) È necessario permettere che continuino ad essere applicate le vigenti misure di gestione del rumore adottate in determinati aeroporti, nonché talune modifiche tecniche, di natura parziale, alle restrizioni operative.
- (18) È opportuno evitare che gli operatori dei paesi in via di sviluppo subiscano un pregiudizio economico eccessivo e a tal fine è opportuno consentire la concessione delle opportune deroghe, corredate da garanzie idonee ad evitare abusi.
- (19) È necessario assicurare la trasparenza dei procedimenti e la consultazione di tutte le parti interessate ogniqualvolta vengano proposte misure dirette a contenere il rumore, compresa l'introduzione di nuove restrizioni operative.
- (20) È opportuno che agli operatori vengano notificate con congruo anticipo le restrizioni operative di cui si prevede l'adozione.
- (21) È opportuno prendere le disposizioni necessarie per garantire la possibilità effettiva di esperire ricorsi contro le decisioni di istituire restrizioni operative.
- (22) La presente direttiva è conforme ai principi di sussidiarietà e di proporzionalità di cui all'articolo 5 del trattato. L'adozione di restrizioni operative negli aeroporti comunitari

può contribuire a raggiungere l'obiettivo di evitare la degradazione del clima acustico nei pressi degli aeroporti, ma non esclude la possibilità che si ingenerino distorsioni della concorrenza. Pertanto, le finalità della direttiva possono essere meglio realizzate, a livello comunitario, adottando norme armonizzate in materia di restrizioni operative per la gestione del rumore nei pressi degli aeroporti. La direttiva si limita al minimo necessario per realizzare tale obiettivo e non va al di là di quanto è necessario a tal fine.

- (23) Ai sensi dell'articolo 2 della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999 <sup>(2)</sup>, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione, determinate misure di applicazione della presente direttiva dovranno essere adottate secondo la procedura consultiva contemplata all'articolo 3 di tale decisione.
- (24) Poiché alcune misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva sono misure di portata generale ai sensi dell'articolo 2 della decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione, queste dovranno essere adottate in base alla procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5 di tale decisione.
- (25) Le misure disposte dalla presente direttiva assorbono le disposizioni del regolamento (CE) n. 925/1999 del Consiglio, del 29 aprile 1999 <sup>(3)</sup>, relativo all'immatricolazione e all'impiego nella Comunità di alcuni tipi di aerei subsonici civili a reazione che sono stati modificati e ricertificati conformi alle norme del volume I, parte II, capitolo 3 dell'allegato 16 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale, terza edizione (luglio 1993). È pertanto opportuno abrogare tale regolamento,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### Articolo 1

#### Obiettivi

Gli obiettivi della presente direttiva sono i seguenti:

- a) dettare norme comunitarie intese ad agevolare l'adozione di restrizioni operative coerenti negli aeroporti, allo scopo di evitare un deterioramento dell'ambiente acustico e di limitare o ridurre il numero delle persone particolarmente colpite dagli effetti nocivi del rumore prodotto dagli aeromobili;
- b) istituire una disciplina che garantisca i principi fondamentali del funzionamento del mercato interno applicando soluzioni simili a problemi di inquinamento acustico simili riscontrati negli aeroporti;

<sup>(1)</sup> GU L 175 del 5.7.1985, pag. 40, modificata dalla direttiva 97/11/CE del Consiglio (GU L 73 del 14.3.1997, pag. 5).

<sup>(2)</sup> GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

<sup>(3)</sup> GU L 120 dell'8.5.1999, pag. 47.

- c) promuovere lo sviluppo delle capacità aeroportuali nel rispetto dell'ambiente;
- d) favorire il raggiungimento di obiettivi definiti di riduzione dei livelli di inquinamento acustico nei singoli aeroporti;
- e) permettere di effettuare una scelta fra le varie misure disponibili allo scopo di conseguire il massimo beneficio ambientale al minor costo.

## Articolo 2

### Definizioni

Ai fini della presente direttiva si intende per:

- a) «aeroporto», un aeroporto civile con un traffico superiore a 50 000 movimenti all'anno (intendendosi per movimento il decollo o l'atterraggio), con esclusione degli aeroporti adibiti unicamente alle esercitazioni con velivoli leggeri;
- b) «aeroporto metropolitano», un aeroporto situato nel centro di una grande agglomerazione urbana che effettua prevalentemente collegamenti da punto a punto nel territorio europeo, in cui un numero elevato di persone soffre obiettivamente per il rumore provocato dagli aeromobili e nel quale ogni aumento marginale del movimento degli aeromobili costituisce un fastidio particolarmente forte in considerazione della gravità dell'inquinamento acustico colà esistente. Un aeroporto può essere qualificato «aeroporto metropolitano» soltanto se la città in cui si trova è servita da un altro aeroporto. Questi aeroporti figurano nell'allegato 1;
- c) «velivolo subsonico civile», un velivolo il cui peso massimo certificato 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 per l'equipaggio;
- d) «velivolo marginalmente conforme», un velivolo subsonico civile che soddisfa i limiti di certificazione del capitolo 3 dell'allegato 16 del volume I, parte II della Convenzione sull'aviazione civile internazionale di 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 I, parte II, capitolo 3 dell'allegato 16 alla Convenzione sull'aviazione civile internazionale;
- e) «restrizioni operative», le misure aventi ad oggetto le emissioni sonore, mediante le quali viene limitato o ridotto l'accesso degli aeroplani subsonici civili ad un determinato aeroporto. Vi rientrano 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 degli aeroplani subsonici civili secondo il periodo di tempo considerato;

- f) «parti interessate», le persone fisiche o giuridiche interessate o presumibilmente interessate dall'introduzione e all'introduzione di misure di riduzione del rumore, comprese le restrizioni operative; le parti che presumono interessate e direttamente colpite dalla adozione di misure di riduzione del rumore, comprese le restrizioni operative.

## Articolo 3

### Autorità competenti

Gli Stati membri designano le autorità competenti responsabili per le questioni disciplinate dalla presente direttiva.

## Articolo 4

### Norme generali relative alla gestione del rumore prodotto dagli aeromobili

1. Gli Stati membri provvedono affinché le autorità competenti adottino un approccio equilibrato nel prendere in considerazione le misure a loro disposizione per affrontare il problema dell'inquinamento acustico in un aeroporto situato nel loro territorio, in particolare gli effetti prevedibili di una riduzione alla fonte del rumore prodotto dagli aeromobili, la pianificazione territoriale e la gestione dell'uso del territorio, le procedure operative di riduzione del rumore ed altre possibili misure di contenimento dell'inquinamento acustico, come gli incentivi economici e le restrizioni operative.
2. Quando prendono in considerazione l'adozione di restrizioni operative, le autorità competenti tengono pienamente conto dei costi e benefici probabili che conseguirebbero dalle diverse misure disponibili, nonché delle caratteristiche specifiche di ciascun aeroporto.
3. Le misure o le combinazioni di misure adottate in forza della presente direttiva non devono essere più restrittive di quanto risulti necessario per conseguire l'obiettivo ambientale per ciascun aeroporto. Esse non devono introdurre nessuna discriminazione basata sulla nazionalità o sull'identità del vettore aereo.

## Articolo 5

### Norme relative alla determinazione del rumore

1. Gli Stati membri assicurano che la decisione che viene richiesta dall'ente gestore di un aeroporto o da una pubblica autorità all'autorità competente per le restrizioni operative si basi sulle informazioni specificate nell'allegato 2, che devono essere presentate in forma appropriata dall'ente gestore dell'aeroporto.
2. Quando i progetti di costruzione, modificazione o estensione degli aeroporti sono soggetti ad una valutazione di impatto ambientale ai sensi della direttiva 85/337/CEE, modificata dalla direttiva 97/11/CE, la valutazione effettuata in conformità della direttiva 85/337/CEE deve considerarsi equivalente e rispondente ai requisiti prescritti dal paragrafo 1, a condizione che tale valutazione tenga conto degli elementi di cui all'allegato 2 alla presente direttiva.

### Articolo 6

#### Regole relative all'adozione di restrizioni operative miranti al ritiro dei velivoli solo marginalmente conformi

1. Se l'esame di tutte le misure possibili effettuato in conformità all'articolo 5 dimostra che il raggiungimento degli obiettivi della presente direttiva impone — dopo aver preso in considerazione restrizioni operative parziali — l'adozione di restrizioni operative intese a ritirare dal traffico i velivoli marginalmente conformi, nell'aeroporto in questione si applicano le disposizioni seguenti in luogo della procedura di cui all'articolo 9 del regolamento (CEE) n. 2408/92:

- a) sei mesi dopo che è stata effettuata la valutazione e dopo che la decisione dell'autorità competente di adottare una restrizione operativa, è fatto divieto ai velivoli marginalmente conformi di prestare nuovi servizi in tale aeroporto;
- b) decorso non meno di un anno dopo tale momento, l'autorità competente può chiedere agli operatori di ritirare dalla loro flotta i velivoli marginalmente conformi ad un ritmo annuo non superiore al 20 % della sua flotta di velivoli marginalmente conformi che servono tale aeroporto.

2. Nell'osservanza delle norme di valutazione di cui all'articolo 5, gli aeroporti metropolitani che figurano nell'allegato 1 possono adottare misure più severe, sia con riferimento alla definizione di velivoli marginalmente conformi, sempreché queste misure non riguardino gli aereogetti subsonici civili che sono conformi, grazie alla loro certificazione originale o alla ricertificazione, alle norme acustiche di cui al volume I, parte II, capitolo 4 dell'allegato 16 alla Convenzione sull'aviazione civile internazionale.

3. A richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa, la Commissione verifica che siano state osservate le disposizioni di cui ai paragrafi 1 e 2 e, nel termine di tre mesi decorrenti dal ricevimento di una domanda e, sentito il comitato di cui all'articolo 12, paragrafo 1, decide, secondo la procedura di cui all'articolo 12, paragrafo 3, se lo Stato membro in questione può proseguire l'adozione delle misure di restrizione operativa. La Commissione comunica la propria decisione al Consiglio e agli Stati membri.

Gli Stati membri dispongono di un mese di tempo per rinviare la decisione della Commissione dinanzi al Consiglio. Il Consiglio può adottare una decisione diversa a maggioranza qualificata, nel termine di un mese.

Il presente articolo non osta all'applicazione dell'articolo 8 del regolamento (CEE) n. 2408/92.

### Articolo 7

#### Restrizioni operative già in vigore

L'articolo 5 non si applica:

- a) alle restrizioni operative che già erano in vigore alla data di entrata in vigore della presente direttiva,

- b) alle modificazioni tecniche apportate alle restrizioni operative parziali che non hanno alcuna incidenza significativa sul piano dei costi per le compagnie aeree di un determinato aeroporto comunitario e che sono state adottate dopo l'entrata in vigore della presente direttiva.

### Articolo 8

#### Paesi in via di sviluppo

1. I velivoli non conformi immatricolati nei registri dei paesi in via di sviluppo e riportati nell'allegato 3 possono derogare alle disposizioni dell'articolo 6, paragrafi 1 e 2 a condizione che:

- a) tali velivoli, ai quali sia stato rilasciato un certificato che attesta la loro rispondenza alle norme acustiche di cui al capitolo 3, volume 1 dell'allegato 16 alla Convenzione sull'aviazione civile internazionale sono stati utilizzati nella Comunità tra il 1° gennaio 1996 e il 31 dicembre 2001 («il periodo di riferimento»),
- b) che questi velivoli siano stati immatricolati, nel periodo di riferimento, nel registro del paese in via di sviluppo interessato e che continuino ad essere operati da una persona fisica o giuridica stabilita in tale paese.

2. Lo Stato membro che accorda una deroga informa immediatamente le autorità competenti degli altri Stati membri nonché la Commissione delle deroghe che ha accordato, compresi i particolari indicati nell'allegato 3.

### Articolo 9

#### Consultazione e trasparenza

Gli Stati membri provvedono ad istituire una procedura di consultazione ai fini dell'applicazione degli articoli 5 e 6, che comprende tutte le parti interessate. Le autorità competenti devono garantire — fatta salva la riservatezza delle informazioni commerciali — la visibilità e la trasparenza della metodologia di raccolta e trattamento delle informazioni.

### Articolo 10

#### Termine di preavviso

1. Gli Stati membri provvedono affinché, quando le autorità competenti decidono di adottare una nuova restrizione operativa, ne sia dato pubblico avviso a tutte le parti interessate come minimo

- a) con sei mesi di anticipo rispetto all'entrata in vigore delle misure di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera a),
- b) con un anno anticipo rispetto all'entrata in vigore delle misure di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera b) e all'articolo 6, paragrafo 2.

2. Tutti gli Stati membri devono informare immediatamente gli altri Stati membri, nonché la Commissione, della loro intenzione di adottare nuove restrizioni operative in un aeroporto situato nel loro territorio.

*Articolo 11***Diritto di ricorso**

Gli Stati membri provvedono affinché qualunque soggetto interessato abbia diritto di impugnare le misure assunte ai sensi degli articoli 6 e 7, dinanzi ad un giudice nazionale o dinanzi a un'autorità pubblica indipendente diversa dall'autorità pubblica che ha preso la decisione contestata.

*Articolo 12***Comitato**

1. La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 11 del regolamento (CEE) n. 2408/92.
2. Il comitato può essere consultato dalla Commissione su qualsiasi argomento attinente all'applicazione della presente direttiva.
3. Qualora si faccia riferimento al presente paragrafo, si applica la procedura consultiva di cui all'articolo 3 della decisione 1999/468/CE, ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 3 e dell'articolo 8 di detta decisione.
4. Qualora si faccia riferimento al presente paragrafo, si applica la procedura di regolamentazione di cui all'articolo 5 della decisione 1999/468/CE, ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 3 e dell'articolo 8 di detta decisione.

*Articolo 13***Informazione e revisione**

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

Entro 5 anni dalla entrata in vigore della presente direttiva, la Commissione presenta un rapporto al Parlamento europeo e al Consiglio sull'applicazione della presente direttiva.

La relazione è accompagnata, se necessario, da proposte di revisione della direttiva.

Essa contiene una valutazione dell'efficacia della direttiva con particolare riferimento alla necessità di riformulare la definizione di aeromobili marginalmente conformi di cui all'articolo 2, lettera d).

*Articolo 14***Abrogazione**

Il regolamento (CE) n. 925/1999 è abrogato con effetto dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.

*Articolo 15***Attuazione**

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 1° gennaio 2003. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate da un siffatto riferimento all'atto della loro pubblicazione ufficiale. Gli Stati membri determinano le modalità del riferimento.

*Articolo 16***Entrata in vigore**

La presente direttiva entrerà in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

*Articolo 17***Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

---

*ALLEGATO 1***ELENCO DEGLI AEROPORTI METROPOLITANI**

Berlin-Tempelhof  
Stockholm Bromma  
London City  
Belfast City

---

## ALLEGATO 2

## INFORMAZIONI DI CUI ALL'ARTICOLO 5, PARAGRAFO 1

**1. Situazione attuale**

- 1.1. Descrizione dell'aeroporto con indicazione delle sue dimensioni, della sua ubicazione, dell'intorno aeroportuale, del volume e della composizione del traffico aereo.
- 1.2. Descrizione degli obiettivi ambientali fissati per l'aeroporto e del contesto nazionale.
- 1.3. Particolari delle curve isofoniche degli anni precedenti e dell'anno in corso, compresa una stima del numero delle persone disturbate dal rumore degli aeroplani. Descrizione del metodo di calcolo utilizzato per calcolare le curve.
- 1.4. Descrizione delle misure attuate per attenuare le emissioni sonore degli aeroplani; ad esempio, informazioni sulla pianificazione e la gestione del territorio; programmi di isolamento acustico; procedure operative quali le PANS-OPS; restrizioni operative quali limitazioni del livello sonoro, limitazioni o divieti dei voli notturni, tasse sul rumore; impiego di piste preferenziali, itinerari preferenziali e track-keeping; monitoraggio del rumore.

**2. Previsioni in assenza di nuove misure**

- 2.1. Descrizioni di (eventuali) modifiche ed ampliamenti dell'aeroporto già approvati e in programma; ad esempio, aumento della capacità, delle piste e/o espansione dei terminali e composizione futura del traffico, nonché la sua crescita prevista.
- 2.2. Nell'eventualità di un'estensione della capacità aeroportuale, indicare i vantaggi inerenti a tale offerta supplementare.
- 2.3. Descrizione degli effetti sull'ambiente acustico in assenza di ulteriori misure e descrizione delle misure già programmate allo scopo di attenuare tale impatto acustico nello stesso periodo.
- 2.4. Curve isofoniche previste, compresa la stima del numero di persone che saranno probabilmente soggette al rumore degli aeroplani; occorre distinguere fra aree residenziali preesistenti e aree residenziali recenti.
- 2.5. Valutazione delle conseguenze e costi possibili inerenti ad un'assenza di interventi miranti ad attenuare gli effetti di un peggioramento dell'inquinamento acustico, qualora sia prevista una tale evoluzione.

**3. Valutazione delle misure complementari**

- 3.1. Succinta esposizione delle misure supplementari cui si può fare ricorso, nonché indicazione delle principali ragioni che ne hanno motivato la scelta. Descrizione delle misure scelte per un'analisi più approfondita e delle informazioni più complete sul costo inerente all'adozione 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. Valutazione dell'efficacia rispetto ai costi o del rapporto costi/benefici dell'adozione di misure particolari, tenuto conto dei loro effetti socioeconomici sugli utenti dell'aeroporto (operatori, passeggeri e merci); viaggiatori ed enti locali.
- 3.3. Panoramica dei possibili effetti che le misure proposte potrebbero avere sull'ambiente e sulla concorrenza in altri aeroporti, su altri operatori e altre parti interessate.
- 3.4. Le motivazioni delle scelte operate.
- 3.5. Riepilogo di natura non tecnica.

**4. Relazioni con la (proposta di) direttiva relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale [COM(2000) 468]**

- 4.1. Qualora siano state approntate le mappe del rumore o piani d'azione a norma della direttiva sul rumore ambientale, questi serviranno per fornire le informazioni richieste dal presente allegato.
- 4.2. La valutazione dell'esposizione al rumore (cioè, curve di isolivello e numero delle persone colpite) è effettuata utilizzando almeno gli usuali indicatori di rumore  $L_{den}$  e  $L_{night}$ , come precisato nella direttiva sul rumore ambientale, qualora disponibili.

## ALLEGATO 3

**ELENCO DEI VELIVOLI MARGINALMENTE CONFORMI APPARTENENTI A PAESI IN VIA DI SVILUPPO (PER REGIONE GEOGRAFICA)**

Nota: le deroghe per i velivoli che figurano nel presente allegato sono accordate nell'ambito delle politiche e delle decisioni delle Nazioni Unite (sanzioni, embargo, ecc.).

Tipo	Immatricolazione	Margine cumulativo (somma delle eccedenze) (in EPnDB)	Vettore
------	------------------	---	---------

**ACAC e AFCAC**

## EGITTO

B707-300F-cargo	SU-AVZ	2,5	Air Memphis
B747-300	SU-GAL	3,4	Egyptair
B747-300	SU-GAM	3,4	Egyptair

## MAROCCO

B747-200	CN-RME	0,6	Royal Air Moroc
----------	--------	-----	-----------------

## ANGOLA

B747-300	D2-TEA	3,4	TAAG
B747-300	D2-TEB	3,4	TAAG
IL62M	D2-TIF	0,1	TAAG

## GABON

B747-200	F-ODJG	3,4	Air Gabon
----------	--------	-----	-----------

## GHANA

DC8-62F cargo	9G-BAN	1,1	Continental
B747-200F Cargo	9G-MKI	2,3	MK Airlines
B747-200F Cargo	9G-MKJ	2,6	MK Airlines
B747-200F Cargo	9G-MKL	?	MK Airlines
DC8-62F Cargo	9G-MKG	1,4	MK Airlines
DC8-62F Cargo	9G-MKH	1,4	MK Airlines
DC8-62F Cargo	9G-MKK	1,2	MK Airlines

## SUDAFRICA

B747SP	ZS-SPA	4,9	SAA
B747SP	ZS-SPC	4,9	SAA
B747SP	ZS-SPE	4,9	SAA
B747-300	ZS-SAC	3,4	SAA
B747-300	ZS-SAJ	3,4	SAA
B747-300	ZS-SAT	3,4	SAA
B747-300	ZS-SAU	3,4	SAA
B747-300	ZS-SKA	3,4	SAA

Tipo	Immatricolazione	Margine cumulativo (somma delle eccedenze) (in EPnDB)	Vettore
B747-300	ZS-SKB	3,4	SAA
B767-200	ZS-SRB	4,2	SAA
B767-200	ZS-SRC	4,2	SAA

## LACAC

## CUBA

IL62M	CU-T-1217	0,1	Cubana
IL62M	CU-T-1225	0,1	Cubana
IL62M	CU-T-1280	0,1	Cubana
IL62M	CU-T-1282	0,1	Cubana
IL62M	CU-T-1283	0,1	Cubana
IL62M	CU-T-1284	0,1	Cubana

## ARGENTINA

B747-200	LV-MLO	2,4	Aerolíneas Argentinas
B747-200	LV-MLP	2,4	Aerolíneas Argentinas
B747-200	LV-MLR	2,4	Aerolíneas Argentinas
B747-200	LV-OEP	2,4	Aerolíneas Argentinas
B747-200	LV-OEZ	2,4	Aerolíneas Argentinas
B747-200	LV-OPA	2,4	Aerolíneas Argentinas
B747-200	LV-YPC	2,4	Aerolíneas Argentinas

**Europa orientale (ad eccezione dei membri dell'ECAC o della progettata European Common Aviation Area)**

## BOSNIA-ERZEGOVINA

Yak42	T9-ABD	5,0	Air Bosnia
Yak42	T9-ABF	5,0	Air Bosnia

## GEORGIA

IL62M	UK 86577	0,1	Airzena Georgian AL
-------	----------	-----	---------------------

## KAZAKSTAN

TU154M	UN 85719	1,6	Aero Eko
TU154M	UN 85780	1,6	Aero Eko
TU154M	UN 85781	1,6	Aero Eko
Yak42	UN 42338	5,0	Irtysk Avia
Yak42	UN 42342	5,0	Irtysk Avia
Yak42	UN 42407	5,0	Irtysk Avia
Yak42	UN 42447	5,0	Irtysk Avia
Yak42	UN 42448	5,0	Irtysk Avia

Tipo	Immatricolazione	Margine cumulativo (somma delle eccedenze) (in EPnDB)	Vettore
<b>KIRGHIZISTAN</b>			
TU154M	EX 85718	1,6	Kyrgyzstan AL
TU154M	EX 85762	1,6	Kyrgyzstan AL
IL62M	EX 62100	0,1	Quadrotour Aero
<b>EX REPUBBLICA IUGOSLAVA DI MACEDONIA</b>			
DC9-32	Z3-AAB	0,2	MAT Macedonian AL
DC9-32	Z3-ARE	0,2	MAT Macedonian AL
<b>TAGIKISTAN</b>			
TU154M	E 85651	1,6	Tajik Air
TU154M	E 85691	1,6	Tajik Air
<b>TURKMENISTAN</b>			
Yak42	EZ-J672	5,0	Turkmenistan AL
Yak42	EZ-J673	5,0	Turkmenistan AL
Yak42	EZ-J674	5,0	Turkmenistan AL
<b>UZBEKISTAN</b>			
IL62M	UK 86573	0,1	Uzbekistan AL
IL62M	UK 86578	0,1	Uzbekistan AL
IL62M	UK 86579	0,1	Uzbekistan AL
IL62M	UK 86932	0,1	Uzbekistan AL
IL62M	UK 86933	0,1	Uzbekistan AL
<b>IUGOSLAVIA</b>			
DC10-30	YU-AMB	1,1	JAT
DC9-32	YU-AJI	0,2	JAT
DC9-32	YU-AJL	0,2	JAT
<b>Resto del mondo</b>			
<b>CINA</b>			
B747-200 cargo	B 2446	3,4	Air China
B747-200 cargo	B 2448	3,4	Air China
B747-200 cargo	B 2450	3,4	Air China
B747-200 cargo	B 2462	3,4	Air China
<b>IRAN</b>			
B747-200	EP-IAG	0,6	Iran Air
B747-200	EP-IAH	0,6	Iran Air

Tipo	Immatricolazione	Margine cumulativo (somma delle eccedenze) (in EPnDB)	Vettore
INDIA			
B747-200	VT-EDU	0,8	Air India
B747-200	VT-EFU	0,8	Air India
B747-200	VT-EGA	0,8	Air India
B747-200	VT-EGB	0,8	Air India
B747-200	VT-EGC	0,8	Air India
KUWAIT			
B747-200	9K-ADB	0,7	Kuwait Airways
MALAYSIA			
B747-300 cargo	9M-MHK	4,4	Malaysia AL
PAKISTAN			
B747-200	AP-AYV	?	PIA
B747-200	AP-AYW	?	PIA
B747-200	AP-BAK	2,3	PIA
B747-200	AP-BAT	2,3	PIA
B747-200	AP-BCL	?	PIA
B747-200	AP-BCM	?	PIA
B747-200	AP-BCN	?	PIA
B747-200	AP-BCO	?	PIA
B747-300	AP-BFU	?	PIA
B747-300	AP-BFV	?	PIA
B747-300	AP-BFW	?	PIA
B747-300	AP-BFY	?	PIA