

PARLAMENTO EUROPEO

1999



2004

Commissione per la politica regionale, i trasporti e il turismo

7 febbraio 2002

PE 301.872/11-29

EMENDAMENTI 11-29

**Progetto di relazione
di Georg Jarzembowski**

(PE 301.872)

Regole e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti della Comunità

Proposta di direttiva (COM(2001) 695 – C5-0667/2001 – 2001/0282(COD))

Testo della Commissione

Emendamenti del Parlamento

Emendamento presentato da Ulrich Stockmann

Emendamento 11
Considerando 10 bis (nuovo)

(10 bis) L'"approccio bilanciato" è un passo importante per conseguire una riduzione del rumore. Per conseguire una efficace e duratura riduzione del rumore sono tuttavia necessarie anche norme tecniche più rigorose, come quelle per i motori, ed occorre anche mettere fuori servizio gli aeromobili rumorosi.

Motivazione

L'"approccio bilanciato" va accolto con favore perché contribuisce a migliorare la situazione relativa al rumore. Tuttavia non si dovrebbe neanche trascurare di istituire norme tecniche più rigorose e mettere fuori servizio gli aeromobili rumorosi, al fine di migliorare in modo duraturo la situazione acustica.

Emendamento presentato da Caroline Lucas

Emendamento 12
Articolo 1, lettera b)

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;

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, **senza compromettere la messa in atto, da parte di un aeroporto, di misure specifiche più rigorose rispetto al quadro armonizzato;**

Motivazione

La direttiva non dovrebbe ostacolare l'approccio di quegli aeroporti che desiderano porre in atto restrizioni più severe in linea con gli obiettivi della direttiva stessa.

Emendamento presentato da Ari Vatanen

Emendamento 13
Articolo 2, lettera a)

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;

a) 'aeroporto', un aeroporto civile con un traffico superiore a 50 000 movimenti all'anno (intendendosi per movimento il decollo o l'atterraggio **di aerei subsonici civili a reazione**), con esclusione degli aeroporti adibiti unicamente alle esercitazioni con velivoli leggeri;

Motivazione

Da questa definizione di "movimento" risulta più chiaramente che i velivoli leggeri sono esclusi dal campo di applicazione della direttiva.

Emendamento presentato da Caroline Lucas

Emendamento 14
Articolo 2, lettera d)

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 1, parte II, capitolo 3 dell'allegato 16 alla Convenzione sull'aviazione civile internazionale;

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 1, parte II, capitolo 3 dell'allegato 16 alla Convenzione sull'aviazione civile internazionale.

Cinque anni dopo l'entrata in vigore della presente direttiva dovrebbe applicarsi un margine cumulativo di 8 EPNdB;

Motivazione

Nella prima fase i velivoli possono essere ritirati sulla base di un margine di 5 EPNdB, nella seconda fase sulla base di un margine cumulativo di 8 EPNdB. La Commissione ha già anticipato che il margine cumulativo di 8 EPNdB dovrebbe poter essere realizzato nell'arco di cinque anni, partendo dall'entrata in vigore della direttiva.

Emendamento presentato da Ari Vatanen

Emendamento 15
Articolo 2, lettera e)

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;

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 ***o a ridurre l'accesso di aerei subsonici civili a reazione*** marginalmente conformi ***ad*** aeroporti determinati, come pure le restrizioni operative parziali che incidono sull'esercizio degli aeroplani subsonici civili secondo il periodo di tempo considerato;

Motivazione

Da questa definizione risulta in modo più chiaro che scopo della direttiva è di vietare l'accesso agli aeroporti da parte di aeroplani rumorosi e non di vietare l'esercizio di qualsiasi aeroplano. Si precisa anche quale tipo di velivolo è interessato dalle restrizioni operative.

Or. en

Emendamento presentato da Ari Vatanen

Emendamento 16
Articolo 2, lettera f)

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.***

f) ‘parti interessate’, le persone fisiche o giuridiche interessate o presumibilmente interessate dall'introduzione di misure di riduzione del rumore, comprese le restrizioni operative, ***o che hanno un interesse legittimo a che dette misure siano introdotte.***

Motivazione

La direttiva garantisce, in modo democratico, la possibilità di essere ascoltati e di appellarsi contro le decisioni. Tale possibilità dovrebbe però essere limitata a situazioni in cui l'interesse è chiaramente legittimo, onde evitare processi complicati e costosi che potrebbero ritardare l'adozione di misure di prevenzione del rumore.

Or. en

Emendamento presentato da Ulrich Stockmann

Emendamento 17
Articolo 2, lettera g) (nuovo)

(g) l'"approccio bilanciato" è l'approccio che consente agli Stati membri di valutare le possibili misure per risolvere il problema del rumore in un aeroporto, soprattutto l'effetto prevedibile di una riduzione del rumore degli aerei alla fonte, del piano e della gestione dell'occupazione dei suoli, delle operazioni per ridurre il rumore e di altre possibili misure di protezione contro il rumore quali, ad esempio, gli incentivi economici e le restrizioni operative.

Motivazione

Il nuovo concetto rende il testo più chiaro e leggibile.

Or. de

Emendamento presentato da Caroline Lucas

Emendamento 18
Articolo 2 bis (nuovo)

Articolo 2 bis

Portata

La presente direttiva applica restrizioni all'esercizio di aeromobili del capitolo 3 in tutti gli aeroporti della Comunità.

Motivazione

Scopo dell'emendamento è di raggiungere un livello sufficiente di riduzione del rumore, in conformità degli obiettivi della direttiva.

Or. en

Emendamento presentato da Ulrich Stockmann

Emendamento 19
Articolo 3

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

Gli Stati membri designano le autorità competenti per le questioni disciplinate dalla presente direttiva. *L'autorità competente deve essere l'autorità già incaricata di rilasciare la licenza agli aeroporti.*

Motivazione

Per evitare l'istituzione di nuove autorità e per motivi di efficacia e competenza, l'autorità competente deve essere quella già incaricata di accordare la licenza agli aeroporti.

Or. de

Emendamento presentato da Ulrich Stockmann

Emendamento 20
Articolo 4, paragrafo 1

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*

AM\460905IT.doc

6/12

1. Gli Stati membri provvedono affinché le autorità competenti adottino un approccio equilibrato *nell'esame dei problemi acustici negli aeroporti situati* nel loro territorio.

PE 301.872/11-29

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.

Motivazione

L'aver accorciato l'articolo e introdotto la nozione di "approccio bilanciato" nelle definizioni di cui all'articolo 2 rendono il testo più chiaro e più leggibile.

Or. de

Emendamento presentato da Jacqueline Foster

Emendamento 21
Articolo 4, paragrafo 2

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.

2. Quando prendono in considerazione l'adozione di ***misure contro il rumore nell'ambito dell'"approccio equilibrato"***, in ***particolare 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 ***e scelgono la misura che presenta il miglior rapporto costo/benefici.***

Motivazione

L'aspetto dell'efficacia dei costi deve essere rafforzato sia per includere tale concetto in tutte le misure relative al rumore (non solo le restrizioni operative), sia per garantire che esso venga non solo preso in considerazione, ma realmente applicato ogniqualvolta si adotta una misura.

Or. en

Emendamento presentato da Jacqueline Foster

Emendamento 22
Articolo 4, paragrafo 2 bis (nuovo)

2 bis. L'aspetto dell'efficacia dei costi deve essere rafforzato sia per includere tale concetto in tutte le misure relative al rumore (non solo le restrizioni operative), sia per garantire che esso venga non solo preso in considerazione, ma realmente applicato ogniqualvolta si adotta una misura.

Motivazione

L'emendamento si spiega da sé.

Or. en

Emendamento presentato da Jacqueline Foster

Emendamento 23
Articolo 4, paragrafo 3

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.

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 ***o sull'origine del costruttore.***

Motivazione

L'emendamento si spiega da sé.

Or. en

Emendamento presentato da Ari Vatanen

Emendamento 24
Articolo 4, paragrafo 3 bis (nuovo)

3 bis. Partendo da questa valutazione, le restrizioni operative possono essere introdotte solo se è dimostrato che rappresentano la misura più efficace sotto il profilo dei costi. Esse sono basate sul livello di emissioni sonore del velivolo quale stabilito dalla procedura di certificazione applicata in conformità dell'allegato 16, volume 1, terza edizione, alla Convenzione sull'aviazione civile internazionale dell'ICAO.

Motivazione

Anche se l'autorità competente dovrebbe disporre di un margine di manovra sufficiente per effettuare essa stessa una valutazione della situazione locale, è importante che le restrizioni operative non siano introdotte in modo arbitrario, senza un'adeguata analisi del rapporto costo/benefici.

Or. en

Emendamento presentato da Rijk van Dam

Emendamento 25
Articolo 5, paragrafo 1

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**.

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 **su** informazioni **sufficienti**, che devono essere presentate in forma appropriata, **seguendo eventualmente gli orientamenti contenuti nell'allegato 2**.

Motivazione

Se gli aeroporti vogliono adottare misure intese a lottare contro l'inquinamento acustico, devono farlo nel modo più efficace (sotto il profilo dei costi). Per tale motivo, la valutazione deve essere effettuata così da non ostacolare inutilmente le possibilità di azione. In tale ottica, è auspicabile, in quanto più efficace, un uso maggiormente flessibile dell'allegato 2. Inoltre, la risoluzione A33/7 dell'Assemblea – su cui si basa il documento all'esame – non contiene nessun requisito specifico di questo tipo.

Or. en

Emendamento presentato da Caroline Lucas

Emendamento 26

Articolo 5, paragrafo 1 bis (nuovo)

1 bis. In tutti gli aeroporti con più di 20 000 movimenti si effettua periodicamente una valutazione del rumore in conformità dell'allegato 2. Nei casi in cui dalla valutazione emerga un deterioramento dell'ambiente acustico, l'operatore chiede che siano applicate restrizioni operative.

Motivazione

Cfr. motivazione dell'emendamento 18.

Or. en

Emendamento presentato da Ari Vatanen

Emendamento 27

Articolo 6, paragrafo 1, lettera b)

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***

b) decorso non meno di un anno dopo tale momento, l'autorità competente può chiedere agli operatori di ***ridurre la percentuale dei voli effettuati con*** velivoli marginalmente conformi ad un ritmo annuo

sua flotta di velivoli marginalmente conformi che **servono** tale aeroporto. Il ritmo di **ritiro** è in funzione dell'età dei velivoli e della composizione della flotta nel suo complesso.

non superiore al 20% **del numero medio dei voli effettuati con** velivoli marginalmente conformi che **hanno servito** tale aeroporto **nei 365 giorni precedenti**. Il ritmo di **riduzione dei voli** è in funzione dell'età dei velivoli e della composizione della flotta nel suo complesso.

Motivazione

Da questa definizione risulta in modo più chiaro che scopo della direttiva è di vietare l'accesso agli aeroporti da parte di velivoli rumorosi e non di vietare l'esercizio di qualsiasi velivolo. Un operatore potrà quindi usare tutti i suoi velivoli finché il numero dei voli rumorosi continuerà a diminuire. Per ridurre il numero dei voli rumorosi, sarebbe opportuno utilizzare come base di calcolo il numero medio dei voli effettuati nel corso dell'anno precedente.

Or. en

Emendamento presentato da Ari Vatanen

Emendamento 28 Articolo 10, 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.

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

Motivazione

Non è opportuno informare la Commissione e gli altri Stati membri di tutte le intenzioni possibili. In base alla nuova formulazione, essi vengono informati solo quando è stata presa una decisione ferma in merito all'adozione di restrizioni operative.

Or. en

Emendamento presentato da Dirk Sterckx

Emendamento 29

Articolo 10, paragrafo 2 bis (nuovo)

2 bis. Il pubblico avviso è accompagnato da una giustificazione dettagliata della decisione di adottare una restrizione operativa, con riferimento a tutti e quattro gli elementi dell'"approccio equilibrato".

Motivazione

La decisione di far ricorso ad una restrizione operativa, piuttosto che ad uno degli altri elementi dell'"approccio equilibrato", deve essere debitamente motivata nel pubblico avviso.

Or. en