

DIRETTIVA 2002/30/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**del 26 marzo 2002****che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti della Comunità****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

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 ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale ⁽²⁾,

visto il parere del Comitato delle regioni ⁽³⁾,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽⁴⁾,

considerando quanto segue:

- (1) Lo sviluppo sostenibile è uno degli obiettivi fondamentali della politica comune dei trasporti. Esso richiede un approccio integrato volto a garantire sia l'efficace funzionamento dei sistemi di trasporto della Comunità sia la tutela dell'ambiente.
- (2) Ai fini dello sviluppo sostenibile del trasporto aereo è necessario adottare una serie di misure intese a ridurre le emissioni acustiche degli aeromobili negli aeroporti in cui esistono particolari problemi di inquinamento acustico.
- (3) L'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO) ha elaborato una nuova e più rigorosa norma di certificazione acustica, definita nell'allegato 16 della convenzione sull'aviazione civile internazionale, volume 1, 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'introduzione di restrizioni operative.
- (5) Il ritiro progressivo degli aerei del capitolo 2 in applicazione della direttiva 92/14/CEE del Consiglio, del 2 marzo 1992, sulla limitazione dell'utilizzazione degli aerei disciplinati dall'allegato 16 della convenzione sull'aviazione civile internazionale, volume 1, parte II, capitolo 2, seconda edizione (1988) ⁽⁵⁾ sarà completato alla data del 1° aprile 2002 e dovranno essere prese nuove misure per evitare un aumento dell'inquinamento acustico dopo il 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) L'adozione di 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 simili vengano introdotte restrizioni operative simili. Tale quadro comprende 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 del rumore più adeguate al conseguimento del massimo beneficio ambientale al minimo costo.

(8) Il regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie ⁽⁶⁾ dispone, agli articoli 8 e 9, tra l'altro, che le nuove 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 il legittimo interesse delle imprese del settore del trasporto aereo al conseguimento degli obiettivi di gestione del rumore mediante soluzioni convenienti sul piano economico.

(10) La 33^a assemblea dell'ICAO ha adottato la risoluzione A33/7 che introduce il concetto di «approccio equilibrato» alla gestione del rumore. Tale approccio costituisce un metodo d'azione per affrontare il problema delle emissioni acustiche dei velivoli, comprese linee di indirizzo internazionali per l'introduzione di restrizioni operative specifiche per ogni aeroporto. Il suddetto «approccio equilibrato» alla gestione dell'inquinamento acustico prodotto dagli aeromobili comprende quattro principali elementi ed esige un'attenta valutazione di tutte le soluzioni possibili per attenuare le emissioni acustiche, ossia la riduzione alla fonte del rumore prodotto dagli aerei, la pianificazione e la gestione del territorio, le procedure operative per l'abbattimento del rumore e le restrizioni operative, ferma restando l'osservanza dei pertinenti obblighi di legge, degli accordi in vigore, della normativa vigente e delle prassi consolidate.

⁽¹⁾ GU C 75 E del 26.3.2002, pag. 318.

⁽²⁾ Parere espresso il 20 marzo 2002 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

⁽³⁾ Parere espresso il 14 marzo 2002 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

⁽⁴⁾ Parere del Parlamento europeo del 13 marzo 2002 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale). Decisione del Consiglio del 26 marzo 2002.

⁽⁵⁾ GU L 76 del 23.3.1992, pag. 21. Direttiva modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 991/2001 della Commissione (GU L 138 del 22.5.2001, pag. 12).

⁽⁶⁾ GU L 240 del 24.8.1992, pag. 8.

- (11) L'«approccio equilibrato» è un importante progresso per ottenere una riduzione del rumore. Tuttavia, se si vuole ottenere una riduzione del rumore efficace e sostenibile è altresì necessario applicare norme tecniche più rigorose, ad esempio norme acustiche più rigorose per gli aeromobili, mettendo al contempo fuori servizio gli aeromobili rumorosi.
- (12) La direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale ⁽¹⁾, provvedimento di portata orizzontale che disciplina tutti le modalità di trasporto, ha istituito un approccio comune per la valutazione 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 —, a garantire che ai cittadini siano comunicate le informazioni relative al rumore ambientale e ai suoi effetti, ed inoltre ad imporre alle autorità competenti di elaborare piani d'azione finalizzati a prevenire e contenere l'inquinamento acustico là dove necessario e a conservare la qualità acustica dell'ambiente là dove questa è accettabile.
- (13) La direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 25 giugno 1985, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati ⁽²⁾ 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 presente direttiva in tema di valutazione dei progetti di estensione delle infrastrutture aeroportuali.
- (14) È possibile che tale esame dimostri che gli obiettivi perseguiti possono essere raggiunti 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.
- (15) È opportuno riconoscere le specificità del problema dell'inquinamento acustico degli aeroporti situati al centro di grandi agglomerati urbani («aeroporti metropolitani») consentendo in essi l'adozione di norme più severe.
- (16) È necessario completare l'elenco indicativo degli aeroporti metropolitani sulla base delle informazioni che verranno fornite dagli Stati membri.
- (17) È opportuno facilitare l'estensione delle infrastrutture aeroportuali al fine di tutelare le possibilità di sviluppo sostenibile del settore del trasporto aereo.
- (18) È assolutamente necessario permettere che continuino ad essere applicate le vigenti misure di gestione del rumore adottate in determinati aeroporti, nonché consentire talune modifiche tecniche alle restrizioni operative parziali.
- (19) È opportuno evitare che gli operatori dei paesi in via di sviluppo subiscano un pregiudizio economico eccessivo concedendo, in caso di necessità, opportune deroghe, corredate da sistemi di garanzia idonei ad evitare abusi.
- (20) È necessario assicurare la trasparenza dei procedimenti e la consultazione di tutte le parti interessate ogniqualvolta vengano proposte misure dirette a contenere il rumore, in particolare l'introduzione di nuove restrizioni operative.
- (21) Gli operatori dovrebbero essere informati con congruo anticipo delle nuove restrizioni operative che verranno adottate.
- (22) È opportuno prendere le disposizioni necessarie per garantire un diritto di ricorso contro le decisioni di istituire restrizioni operative, dinanzi ad un organo di appello, che può essere un tribunale.
- (23) 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, lo scopo perseguito può essere meglio realizzato, 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.
- (24) Le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ⁽³⁾.
- (25) Le misure disposte dalla presente direttiva assorbono le disposizioni del regolamento (CE) n. 925/1999 del Consiglio, del 29 aprile 1999, 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) ⁽⁴⁾. È pertanto opportuno abrogare tale regolamento,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Obiettivi

Gli obiettivi della presente direttiva sono i seguenti:

- stabilire norme comunitarie intese ad agevolare l'adozione di restrizioni operative coerenti a livello degli aeroporti, allo scopo di limitare o ridurre il numero delle persone colpite dagli effetti nocivi del rumore prodotto dagli aeromobili;
- istituire un quadro che salvaguardi le esigenze del mercato interno;

⁽¹⁾ Tale direttiva è in fase di elaborazione e si applicherà a partire dalla sua adozione.

⁽²⁾ GU L 175 del 5.7.1985, pag. 40. Direttiva modificata dalla direttiva 97/11/CE del Consiglio (GU L 73 del 14.3.1997, pag. 5).

⁽³⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

⁽⁴⁾ GU L 115 del 4.5.1999, pag. 1.

- c) promuovere uno sviluppo delle capacità aeroportuali che rispetti l'ambiente;
- d) favorire il raggiungimento di obiettivi definiti di riduzione dell'inquinamento acustico a livello dei singoli aeroporti;
- e) consentire la 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 nella Comunità con un traffico superiore a 50 000 movimenti di velivoli subsonici civili per anno calendario (intendendosi per movimento il decollo o l'atterraggio), tenendo conto della media degli ultimi tre anni calendario prima di applicare le disposizioni della presente direttiva all'aeroporto specifico;
- b) «aeroporto metropolitano», un aeroporto situato nel centro di una grande agglomerazione urbana, nessuna pista del quale abbia una lunghezza disponibile per il decollo superiore a 2000 metri e che fornisce solo collegamenti da punto a punto tra gli Stati europei o all'interno di uno stesso Stato, in cui un numero elevato di persone soffre obiettivamente per il rumore provocato dagli aeromobili e ogni ulteriore aumento dei movimenti degli aeromobili costituisce un fastidio particolarmente forte in considerazione della gravità dell'inquinamento acustico. Questi aeroporti figurano nell'allegato 1. L'allegato può essere modificato conformemente alla procedura di cui all'articolo 13, paragrafo 3;
- c) «velivolo subsonico civile a reazione», un velivolo la cui massa massima certificata al decollo è pari o superiore a 34 000 kg, o con un numero massimo certificato di posti a sedere per passeggeri per il tipo di aereo in questione superiore a 19, esclusi i sedili riservati all'equipaggio;
- d) «velivolo marginalmente conforme», un velivolo subsonico civile a reazione che soddisfa i limiti di certificazione definiti nel volume 1, parte II, capitolo 3, dell'allegato 16 della convenzione sull'aviazione civile internazionale con un margine cumulativo non superiore a 5 EPNdB (Effective Perceived Noise in decibels — unità di misura del livello effettivo di rumorosità percepita), intendendosi per margine cumulativo la cifra espressa in EPNdB ottenuta sommando le singole eccedenze (cioè le differenze fra il livello di rumore certificato e il livello di rumore massimo autorizzato) misurate in ciascuno dei tre punti di riferimento per la misurazione del rumore quali definiti nel volume 1, parte II, capitolo 3, dell'allegato 16 alla convenzione sull'aviazione civile internazionale;
- e) «restrizioni operative», le misure relative alle emissioni acustiche, mediante le quali viene limitato o ridotto l'accesso dei velivoli subsonici civili a reazione 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 dei velivoli subsonici civili a reazione secondo il periodo di tempo considerato;

- f) «parti interessate», le persone fisiche o giuridiche interessate o che possono essere interessate dall'introduzione di misure di riduzione del rumore, comprese le restrizioni operative, o che hanno un legittimo interesse all'introduzione di dette misure;
- g) «approccio equilibrato», un approccio in base al quale gli Stati membri prendono in considerazione le misure disponibili per affrontare il problema del rumore in un aeroporto situato nel loro territorio, in particolare l'effetto prevedibile di una riduzione alla fonte del rumore degli aeromobili, la pianificazione e la gestione del territorio, procedure operative di riduzione del rumore e restrizioni operative.

Articolo 3

Autorità competenti

Gli Stati membri garantiscono che vi siano 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 adottano un approccio equilibrato nell'affrontare i problemi di inquinamento acustico negli aeroporti situati nel loro territorio. Possono anche prendere in considerazione incentivi economici quale misura per la gestione del rumore.
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 sono più restrittive di quanto risulti necessario per conseguire l'obiettivo ambientale definito per un determinato aeroporto. Esse non introducono discriminazioni basate sulla nazionalità o sull'identità del vettore aereo o del costruttore di aeromobili.
4. Le restrizioni operative basate sulle prestazioni sono fondate sulle emissioni acustiche dell'aeromobile determinate dalla procedura di certificazione applicata conformemente all'allegato 16, volume 1, della convenzione sull'aviazione civile internazionale, terza edizione (luglio 1993).

Articolo 5

Norme relative alla valutazione

1. Quando viene prevista una decisione in materia di restrizioni operative si tiene conto delle informazioni specificate nell'allegato II, per quanto opportuno e possibile, in relazione alle restrizioni operative di cui trattasi e alle caratteristiche dell'aeroporto.

2. Quando i progetti aeroportuali sono soggetti ad una valutazione di impatto ambientale ai sensi della direttiva 85/337/CEE la valutazione effettuata in conformità di detta direttiva è considerata rispondente ai requisiti prescritti dal paragrafo 1, a condizione che tale valutazione abbia tenuto conto per quanto possibile delle informazioni specificate all'allegato II alla presente direttiva.

Articolo 6

Regole relative all'introduzione di restrizioni operative intese al ritiro dei velivoli solo marginalmente conformi

1. Se l'esame di tutte le misure possibili, ivi comprese le restrizioni operative parziali, effettuato conformemente all'articolo 5 dimostra che il raggiungimento degli obiettivi della presente direttiva impone l'introduzione 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 la decisione di introdurre una restrizione operativa, è fatto divieto ai velivoli marginalmente conformi di prestare servizi supplementari rispetto a quelli prestati nel periodo corrispondente dell'anno precedente in tale aeroporto;
- b) decorsi non meno di sei mesi dopo tale momento, agli operatori può essere chiesto di ridurre il numero di movimenti dei loro velivoli marginalmente conformi che servono tale aeroporto ad una percentuale annua che non superi il 20 % del numero totale iniziale di tali movimenti.

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

Articolo 7

Restrizioni operative esistenti

L'articolo 5 non si applica:

- a) alle restrizioni operative già decise alla data di entrata in vigore della presente direttiva;
- b) alle modificazioni tecniche di ordine minore 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 introdotte dopo l'entrata in vigore della presente direttiva.

Articolo 8

Deroghe per i velivoli immatricolati nei paesi in via di sviluppo

Per un periodo di 10 anni a decorrere dall'entrata in vigore della presente direttiva, i velivoli marginalmente conformi immatricolati nei paesi in via di sviluppo e riportati nell'allegato 3 possono derogare alle disposizioni dell'articolo 6 a condizione che:

gato 3 possono derogare alle disposizioni dell'articolo 6 a condizione che:

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

Articolo 9

Deroga per singole attività di carattere eccezionale

In determinati casi, gli Stati membri possono autorizzare, negli aeroporti situati sul loro territorio, singole attività di velivoli marginalmente conformi che non potrebbero effettuarsi sulla base delle altre disposizioni della presente direttiva.

La deroga è limitata:

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

Articolo 10

Consultazione e trasparenza

Gli Stati membri provvedono ad istituire, a norma della legislazione nazionale applicabile, procedure di consultazione delle parti interessate, ai fini dell'applicazione degli articoli 5 e 6.

Articolo 11

Termine di preavviso

1. Gli Stati membri provvedono affinché, all'atto dell'applicazione di una nuova restrizione operativa ne sia dato pubblico avviso a tutte le parti interessate ivi compresa la spiegazione dei motivi per la sua introduzione tenendo conto degli idonei elementi di un approccio equilibrato:

- a) sei mesi prima dell'entrata in vigore delle misure di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera a);
- b) un anno prima dell'entrata in vigore delle misure di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera b) e all'articolo 6, paragrafo 2;
- c) in caso di misure di cui all'articolo 6, due mesi prima della conferenza di programmazione per il corrispondente periodo di programmazione.

2. Tutti gli Stati membri informano immediatamente gli altri Stati membri, nonché la Commissione, di qualsiasi nuova restrizione operativa, adottata ai sensi della presente direttiva, che essi hanno deciso di applicare in un aeroporto situato nel loro territorio.

*Articolo 12***Diritto di ricorso**

Gli Stati membri garantiscono che vi sia un diritto di impugnare le misure assunte ai sensi degli articoli 6 e 7, lettera b), dinanzi a un organo di ricorso diverso dall'autorità che ha preso la misura contestata, conformemente alla legislazione e alle procedure nazionali.

*Articolo 13***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 questione attinente all'applicazione della presente direttiva.
3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.
4. Il Comitato prende atto della valutazione effettuata dagli Stati membri ai sensi dell'articolo 5 e delle misure adottate, o di cui è prevista l'adozione, sulla base di detta valutazione.

*Articolo 14***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 una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'applicazione della presente direttiva.

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

Essa contiene una valutazione dell'efficacia della direttiva con particolare riferimento alla necessità di riformulare la defini-

zione di velivoli marginalmente conformi di cui all'articolo 2, lettera d), al fine di introdurre una definizione più rigorosa.

*Articolo 15***Abrogazione**

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

*Articolo 16***Attuazione**

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 28 settembre 2003. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

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

*Articolo 17***Entrata in vigore**

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

*Articolo 18***Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì 26 marzo 2002.

Per il Parlamento europeo

Il Presidente

P. COX

Per il Consiglio

Il Presidente

F. ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

*ALLEGATO I***Elenco degli aeroporti metropolitani**

Berlin-Tempelhof
Stockholm Bromma
London City
Belfast City

ALLEGATO II

Informazioni di cui all'articolo 5, paragrafo 1

1. Situazione attuale
 - 1.1. Descrizione dell'aeroporto con indicazione delle sue capacità, della sua ubicazione, dell'intorno aeroportuale, del volume e della composizione del traffico aereo, nonché della composizione delle piste di decollo.
 - 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 aeromobili. Descrizione del metodo di calcolo utilizzato per calcolare le curve.
 - 1.4. Descrizione delle misure attuate per attenuare le emissioni acustiche: 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 aeromobili; 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 in funzione delle varie opzioni proposte all'articolo 4, paragrafo 1, ed in particolare 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 direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale
 - 4.1. Qualora siano state approntate le mappe del rumore o piani d'azione a norma di tale direttiva, 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 sopra menzionata, qualora disponibili.
-