

DECRETO LEGISLATIVO 17 gennaio 2005, n.13

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visti gli articoli 76 e 87 della Costituzione;
Vista la legge 31 ottobre 2003, n. 306, ed in particolare l'articolo 1 e l'Allegato B;
Vista la direttiva 2002/30/CE del Parlamento 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;
Vista la direttiva 2002/49/CE del Parlamento e del Consiglio, del 25 giugno 2002 relativa alla determinazione ed alla gestione del rumore ambientale;
Visto il regolamento (CEE) 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della comunità alle rotte intracomunitarie;
Vista la legge 26 ottobre 1995, n. 447, e successive modificazioni, e in particolare l'articolo 3, comma 1, lettera m);
Visto il decreto del Ministro dell'ambiente in data 31 ottobre 1997, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 267 del 15 novembre 1997;
Visto il decreto del Presidente della Repubblica 11 dicembre 1997, n. 496;
Visto il decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1999, n. 476;
Vista la deliberazione preliminare del Consiglio dei Ministri, adottata nella seduta del 7 maggio 2004;
Acquisito il parere della Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, reso nella seduta del 1° luglio 2004;
Acquisiti i pareri delle competenti Commissioni della Camera dei deputati;
Considerato che le competenti Commissioni del Senato della Repubblica non hanno espresso il prescritto parere a termine di legge;
Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 10 dicembre 2004;
Sulla proposta del Ministro per le politiche comunitarie e del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, di concerto con i Ministri degli affari esteri, della giustizia, dell'economia e delle finanze, delle infrastrutture e dei trasporti e della salute;

Emana

il seguente decreto legislativo:

Art. 1 (*Obiettivi*)

1. Il presente decreto stabilisce le condizioni e le modalità per l'adozione, negli aeroporti di cui all'articolo 2, delle restrizioni operative individuate all'articolo 3, comma 1, lettera e), volte a ridurre o vietare l'accesso di velivoli in un determinato aeroporto, nonché delle altre misure ritenute utili a favorire il raggiungimento di obiettivi definiti di riduzione dell'inquinamento acustico a livello dei singoli aeroporti, tenuto conto, in particolare, della popolazione esposta.

2. Nell'affrontare i problemi dell'inquinamento acustico negli aeroporti si adotta un approccio equilibrato, al fine di individuare le misure più idonee ad ottenere il massimo beneficio ambientale al minor costo, salvaguardando le esigenze del mercato interno, e possono essere presi in considerazione, se del caso, incentivi di ordine economico.

Art. 2 (*Campo di applicazione*)

1. Il presente decreto si applica agli aeroporti, come definiti dall'articolo 3, comma 1, lettere a) e b), e agli aeroporti militari aperti al traffico civile, limitatamente al traffico di velivoli civili, nei quali è rilevato un superamento dei limiti acustici stabiliti dalle vigenti norme per le zone di rispetto individuate in attuazione dell'articolo 3, comma 1, lettera m), numero 3), della legge 26 ottobre 1995, n. 447, e successive modificazioni.

2. Le disposizioni del presente decreto non si applicano alle emissioni acustiche dei voli di Stato e dei voli effettuati per fini di preminente interesse pubblico, di sicurezza nazionale, di emergenza, di soccorso, di protezione civile, di pubblica sicurezza e militari.

Art. 3

(Definizioni)

1. Ai fini del presente decreto si definisce:

a) aeroporto: superficie delimitata di terreno o di acqua, inclusa ogni costruzione, installazione ed impianto, usata in tutto o in parte per l'arrivo e la partenza di velivoli, avente un traffico superiore a 50.000 movimenti di velivoli subsonici civili a reazione per anno solare riferito alla media nei tre anni solari precedenti l'applicazione delle disposizioni del presente decreto allo specifico aeroporto. L'elenco di detti aeroporti è pubblicato con cadenza annuale dall'Ente nazionale per l'aviazione civile, di seguito denominato: "E.N.A.C.", entro il primo semestre di ogni anno, tenuto conto dei dati disponibili al 31 dicembre dell'anno precedente. Per movimento si intende il decollo o l'atterraggio dei velivoli subsonici civili a reazione;

b) aeroporto metropolitano: un aeroporto situato nel centro di un grande agglomerato urbano, nessuna pista del quale ha lunghezza disponibile al decollo superiore a 2.000 metri, che fornisce solo collegamenti da punto a punto tra gli Stati europei o all'interno del territorio italiano e in cui un numero elevato di persone soffre obiettivamente per il rumore provocato dai velivoli. Detti aeroporti sono elencati nell'Allegato 1, in conformità alle decisioni dell'Unione europea;

c) velivolo subsonico civile a reazione: 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'Annesso 16 della convenzione sull'Aviazione civile internazionale, stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, approvata e resa esecutiva con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, e ratificata con legge 17 aprile 1956, n. 561, con margine cumulativo non superiore a 5 EPNdB (Effective Perceived Noise in decibels - unità di misura del livello effettivo di rumorosità percepita). Per margine cumulativo si intende la cifra espressa in EPNdB ottenuta sommando le singole eccedenze, cioè le differenze tra 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, del citato Annesso 16;

e) superamento dei limiti acustici: un superamento dei limiti acustici determinati ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettera m), della legge 26 ottobre 1995, n. 447, e successive modificazioni, nelle zone di rispetto individuate in attuazione dello stesso articolo 3, comma 1, lettera m), numero 3), della citata legge n. 447/1995, e successive modificazioni;

f) restrizioni operative: misure relative alle emissioni acustiche mediante le quali viene limitato, ridotto, ovvero vietato nel caso dei velivoli marginalmente conformi, l'accesso di velivoli subsonici civili a reazione in uno specifico aeroporto. Dette restrizioni sono parziali quando incidono sull'attività dei velivoli per un tempo determinato;

g) soggetti interessati: 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;

h) approccio equilibrato: il metodo in base al quale sono prese in considerazione le misure disponibili per affrontare il problema dell'inquinamento acustico in un aeroporto e, in particolare, la riduzione alla fonte del rumore degli aeromobili, la pianificazione e la gestione del territorio, procedure operative di riduzione del rumore e restrizioni operative, tenuto conto dei criteri e delle linee guida pubblicati dall'Organizzazione internazionale per l'aviazione civile, di seguito denominata: "ICAO", e comunque degli obiettivi di cui all'articolo 1.

Art. 4

(Criteri generali relativi all'adozione di restrizioni operative)

1. Le restrizioni operative disciplinate dal presente decreto sono adottate previa valutazione da effettuare in conformità alle prescrizioni dell'Allegato 2, tenuto conto del rapporto tra costi e benefici probabili connessi alle misure da attuare, nonché delle caratteristiche dell'aeroporto interessato.

2. Per i progetti aeroportuali assoggettati alla procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi della normativa vigente, la valutazione di cui al comma 1 è ricompresa nell'ambito di detta procedura qualora la stessa tenga conto, per quanto possibile, delle prescrizioni definite nell'Allegato 2.

3. E' fatto divieto di introdurre restrizioni operative basate sulla nazionalità o sull'identità del vettore aereo o del costruttore di velivoli.

4. Ai fini dell'adozione di restrizioni operative basate sulle prestazioni di un velivolo si fa riferimento ai limiti di certificazione definiti nell'Annesso 16, volume 1, della citata Convenzione sull'aviazione civile internazionale, terza edizione del luglio 1993, e successive modificazioni.

5. Le restrizioni operative sono adottate, tenuto conto dell'approccio equilibrato, come definito all'articolo 3, comma 1, lettera h), esclusivamente nel caso in cui la valutazione effettuata ai sensi del comma 1, abbia dimostrato che l'attuazione di ogni altra misura di contenimento dell'inquinamento acustico prevista dalla normativa vigente in attuazione della citata legge n. 447/1995 non consente di raggiungere gli obiettivi stabiliti dal presente decreto.

6. Fatto salvo quanto previsto al comma 5, le restrizioni operative intese a ridurre o vietare l'accesso di velivoli marginalmente conformi sono adottate solo successivamente all'introduzione di restrizioni operative parziali.

7. Nell'introdurre restrizioni operative parziali si tiene conto, in particolare, della fascia oraria relativa ai voli notturni. A tale fine sono utilizzati i descrittori acustici notturni relativi ai disturbi del sonno previsti dalla normativa comunitaria vigente nell'ordinamento nazionale, i cui metodi di valutazione ed i valori limite sono stabiliti con decreto del Presidente della Repubblica, emanato a norma dell'articolo 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, di concerto con i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e della salute.

8. Fino all'adozione dei provvedimenti di cui al comma 7 sono utilizzati i descrittori acustici previsti dalle norme nazionali vigenti.

Art. 5

(Criteri relativi all'introduzione di restrizioni operative per i velivoli marginalmente conformi)

1. Le restrizioni operative intese a ridurre o vietare l'accesso di velivoli marginalmente conformi sono attuate con le seguenti modalità:

a) per sei mesi, a decorrere dalla data di applicazione della restrizione operativa determinata ai sensi dell'articolo 10, comma 3, lettera a), gli operatori aerei non possono impiegare detti velivoli per un numero di voli superiore a quello effettuato nell'aeroporto interessato nel corrispondente periodo dell'anno precedente;

b) decorso il periodo di cui al lettera a), E.N.A.C. può richiedere, ai sensi dell'articolo 6, agli operatori aerei di ridurre il numero totale iniziale di movimenti di detti velivoli fino al 20 per cento all'anno, sulla base di un piano di interventi adottato ai sensi dell'articolo 4, comma 1.

2. Fermo restando quanto disposto all'articolo 4, commi 1 e 3, l'E.N.A.C. può adottare negli aeroporti metropolitani, presenti sul territorio nazionale, individuati nell'Allegato 1 misure più restrittive di quelle stabilite dal presente articolo, con riferimento alla definizione di velivoli marginalmente conformi.

3. Le disposizioni del comma 2 non si applicano ai velivoli in possesso della certificazione originale o della ricertificazione attestante la conformità alle norme acustiche di cui al volume 1, Parte II, Capitolo 4, dell'Annesso 16 alla citata Convenzione sull'aviazione civile internazionale.

Art. 6

(Adozione di restrizioni operative)

1. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, è istituito, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un Comitato tecnico-consultivo al fine di emanare linee di indirizzo per l'adozione delle restrizioni operative di cui al presente decreto, nonchè per individuare e proporre all'E.N.A.C. le ipotesi di eventuali restrizioni operative ritenute idonee, alla luce delle valutazioni di cui all'articolo 4, comma 1, ad evitare il ripetersi del superamento dei limiti acustici di cui all'articolo 2. Il Comitato tecnico-consultivo opera tenendo conto delle eventuali proposte delle Commissioni aeroportuali competenti, nonchè delle osservazioni dei soggetti interessati di cui all'articolo 10 e stabilisce le modalità idonee a garantire l'adeguata pubblicità di cui all'articolo 10, comma 1, in accordo con l'E.N.A.C.

2. La Commissione aeroportuale, verificato il superamento dei limiti acustici di cui all'articolo 2, ne dà tempestiva comunicazione al Comitato tecnico-consultivo di cui al comma 1, nonchè all'E.N.A.C., formulando eventuali proposte e fornendo la documentazione necessaria.

3. Le restrizioni operative previste dal presente decreto sono adottate dall'E.N.A.C., con proprio provvedimento emanato entro 60 giorni dalla proposta del Comitato tecnico-consultivo di cui al comma 1, tenendo conto delle eventuali indicazioni operative della competente commissione aeroportuale.

4. Il Comitato di cui al comma 1 è composto da dieci tecnici indicati rispettivamente:

a) dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con funzioni di presidente;

b) dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio;

- c) dall'E.N.A.C.;
- d) da ENAV S.p.a.;
- e) dall'Agenzia per la protezione dell'ambiente ed i servizi tecnici;
- f) dalle regioni e province autonome;
- g) dall'Unione delle province d'Italia;
- h) dall'Associazione nazionale dei comuni italiani;
- i) dalle associazioni dei vettori aerei più rappresentative a livello nazionale;
- j) dall'associazione delle società di gestione aeroportuale.

5. I componenti del Comitato tecnico di cui al comma 1 durano in carica due anni e possono essere confermati.

6. Gli oneri connessi allo svolgimento della attività di valutazione prevista dal comma 1 ed i costi inerenti al funzionamento del Comitato, ivi compreso il trattamento economico di missione eventualmente spettante ai componenti del medesimo Comitato, sono posti a carico del gestore dell'aeroporto interessato.

Art. 7

(Restrizioni operative esistenti)

1. Le disposizioni dell'articolo 4 non si applicano:

a) alle restrizioni operative adottate prima della data di entrata in vigore del presente decreto;

b) alle modificazioni tecniche di ordine minore che non hanno incidenza significativa sul piano dei costi per le compagnie aeree e che sono apportate a restrizioni operative parziali introdotte dopo la data di entrata in vigore del presente decreto.

Art. 8

(Deroghe per i velivoli immatricolati nei Paesi in via di sviluppo)

1. Per un periodo di 10 anni, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto, ai velivoli marginalmente conformi immatricolati nei Paesi in via di sviluppo non si applicano le disposizioni dell'articolo 5, a condizione che:

a) siano dotati di certificato attestante la loro rispondenza alle norme acustiche di cui al volume 1, Parte II, Capitolo 3, dell'Allegato 16 alla citata Convenzione sull'aviazione civile internazionale e siano stati utilizzati nell'aeroporto che applica la deroga, tra il 1° gennaio 1996 e il 31 dicembre 2001;

b) siano stati iscritti, durante il periodo di cui alla lettera a), nel registro del Paese in via di sviluppo interessato dalla deroga e continuino ad essere gestiti da persona fisica o giuridica stabilita nello stesso Paese.

Art. 9

(Deroga per singole attività)

1. In deroga alle disposizioni del presente decreto, l'E.N.A.C. può autorizzare singole attività anche di velivoli marginalmente conformi nei seguenti casi:

a) per attività di carattere eccezionale, a condizione che la deroga sia temporanea;

b) per voli non aventi fini di lucro effettuati per trasformazioni, per riparazioni o per attività di manutenzione.

Art. 10

(Consultazione, termine di preavviso e mezzi di impugnazione)

1. Contestualmente alla comunicazione di cui all'articolo 6, comma 2, il gestore dell'aeroporto interessato, secondo le modalità stabilite dal Comitato di cui all'articolo 10, dà adeguata pubblicità dell'eventuale superamento dei limiti acustici, consentendo la partecipazione dei soggetti interessati, secondo le modalità di cui al comma 2.

2. I soggetti interessati possono presentare, entro trenta giorni dalla pubblicazione della notizia di cui al comma 1, al Comitato di cui all'articolo 6, comma 1 ed all'E.N.A.C., memorie scritte e documenti.

3. L'atto di adozione di una restrizione operativa è motivato e comunicato, con indicazione contestuale del termine e dell'autorità cui è possibile ricorrere alla parte interessata, nonchè agli altri soggetti interessati mediante pubblicazione dell'estratto dell'atto di adozione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana, recante l'indicazione che il testo integrale dell'atto stesso è

pubblicato sul sito del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti:

a) almeno sei mesi prima della sua applicazione, nel caso di restrizione operativa parziale e di restrizione operativa di cui all'articolo 5, comma 1, lettera a);

b) almeno un anno prima della applicazione, nel caso di restrizioni operative previste all'articolo 5, comma 1, lettera b), e comma 2;

c) fermo restando quanto previsto alle lettere a) e b), comunque due mesi prima della Conferenza internazionale per gli orari dei vettori aerei, di cui all'articolo 4, paragrafo 4, del regolamento (CEE) 95/93 del Consiglio, del 18 gennaio 1993, e successive modificazioni, relativa alla stagione di traffico a cui la restrizione operativa si riferisce.

Art. 11 (Informazione)

1. L'E.N.A.C. comunica immediatamente le restrizioni operative adottate ai sensi del presente decreto ai Ministeri dell'ambiente e della tutela del territorio e delle infrastrutture e dei trasporti, alla regione ed agli enti locali interessati.

2. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti informa la Commissione europea e gli altri Stati membri delle misure di cui al comma 1.

Art. 12 (Disposizioni finali)

1. Gli allegati al presente decreto sono modificati con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in conformità alle modifiche tecniche introdotte a livello comunitario.

2. L'E.N.A.C. provvede ad adeguare le convenzioni stipulate con le società aeroportuali alle previsioni del presente decreto.

3. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Allegato 1 (articolo 3, comma 1, lettera b)

Aeroporti metropolitani

- Berlin - Tempelhof
- Stockholm Bromma
- London City
- Belfast City

Allegato 2 (articolo 4, comma 1)

Prescrizioni relative alla valutazione di cui all'art. 4, comma 1

Ai fini della valutazione prevista all'articolo 4, comma 1, il Comitato di cui all'articolo 6, comma 1, redige una relazione di valutazione contenente:

1. *Situazione aeroportuale 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 ed utilizzo delle piste.

1.2. Descrizione degli obiettivi ambientali fissati per l'aeroporto nel contesto nazionale.

1.3. Presentazione delle curve isofoniche degli anni precedenti e dell'anno in corso, compresa una stima del numero delle persone disturbate dal rumore degli aeromobili, con la descrizione del metodo di calcolo utilizzato per la loro individuazione.

1.4. Descrizione del clima acustico aeroportuale che dovrà in particolare evidenziare se sono in corso eventuali aggravamenti e descrizione delle misure adottate per attenuare l'impatto acustico, quali ad esempio:

- a) mappe di zonizzazione acustica aeroportuale, ove esistenti;
- b) programmi di isolamento acustico;

- c) interventi di risanamento acustico;
- d) informazioni sulla pianificazione e gestione del territorio, ivi inclusi i piani di zonizzazione acustica, ove esistenti, dei comuni interessati alle attività aeroportuali;
- e) impiego di piste preferenziali;
- f) rotte preferenziali da mantenere ai fini acustici;
- g) procedure di avvicinamento e decollo pubblicate in Aeronautical Information Publication (AIP);
- h) restrizioni esistenti quali limitazioni del livello sonoro, limitazione o divieto dei voli notturni, imposte sul rumore;
- i) monitoraggio del rumore.

2. Previsioni in assenza di nuove misure

2.1. Descrizione di eventuali modifiche ed ampliamenti dell'aeroporto già approvati ed in programma, come ad esempio l'aumento della capacità e l'ampliamento delle piste e dei terminali, nonché descrizione della composizione futura del traffico e della crescita prevista.

2.2. Nell'eventualità delle modifiche ed ampliamenti di cui al punto 2.1, indicazione dei conseguenti vantaggi e descrizione degli effetti sul clima acustico in assenza di ulteriori misure, nonché descrizione delle misure già programmate allo scopo di attenuare tale impatto acustico.

2.3. Previsione delle curve isofoniche, a seguito delle variazioni di cui al punto 2.1 e stima del numero di persone che saranno probabilmente soggette al rumore degli aeromobili, facendo distinzione fra aree residenziali preesistenti ed aree residenziali recenti.

2.4. Valutazione delle conseguenze e dei costi dovuti all'assenza di misure volte ad attenuare gli effetti di un eventuale peggioramento dell'inquinamento acustico.

3. Valutazione delle misure diverse dalle restrizioni operative

3.1. Succinta esposizione delle misure, diverse dalle restrizioni operative, cui si può fare ricorso in accordo alle opzioni previste dal metodo dell'approccio equilibrato di cui all'articolo 3, comma 1, lettera h), anche prendendo in considerazione, se del caso, incentivi di ordine economico, con indicazione delle principali ragioni che ne hanno motivato la scelta; analisi approfondita di tali misure ed informazioni dettagliate sul costo inerente la loro adozione; indicazione del numero di persone che dovrebbero beneficiarne e dell'arco temporale in cui verranno attuate; valutazione dell'efficacia globale delle singole misure.

3.2. Valutazione dell'efficacia dell'adozione di tali misure rispetto ai costi e del rapporto costi/benefici, tenuto conto dei relativi effetti socio-economici sugli operatori aerei, sui viaggiatori e sugli enti locali.

3.3. Panoramica dei possibili effetti che le misure proposte potrebbero avere sul clima acustico e sull'assetto concorrenziale relativo agli altri aeroporti, agli operatori ed alle altre parti interessate.

3.4. Motivazione delle scelte operate e definizione di linee guida ai fini della individuazione delle suddette misure da parte delle competenti Commissioni aeroportuali.

4. Valutazione delle restrizioni operative

4.1. Nel caso in cui si valuti la necessità dell'introduzione di restrizioni operative: individuazione dei necessari piani di intervento, in funzione dei differenti scenari analizzati; nonché descrizione delle principali ragioni che motivano la scelta, tenuto conto dei rapporti costi/benefici e costo/efficacia, anche in relazione alle esigenze di sviluppo del mercato del trasporto aereo.

5. Riepilogo di natura non tecnica

6. Valutazione dell'esposizione al rumore

6.1. La valutazione dell'esposizione al rumore (curve isofoniche e numero delle persone colpite) è effettuata utilizzando gli indicatori di rumore previsti dalla normativa comunitaria vigente nell'ordinamento nazionale.