

## Agenzia europea per la sicurezza aerea

### VALUTAZIONE PRELIMINARE DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE

#### Incarico n. 21.040

#### Documenti relativi alle emissioni sonore degli aeromobili

Titoli	Sottotitoli
<b>1. Scopo ed effetto desiderato</b>	<p><b><u>a. Problema da considerare:</u></b></p> <p>Negli ultimi anni il Comitato Protezione ambientale e Aviazione dell'ICAO (CAEP) ha elaborato regole e materiale di riferimento sulla documentazione di certificazione acustica in conformità con l'allegato 16 della convenzione di Chicago, volume I, Emissioni sonore degli aeromobili, quarta edizione, emendamento 8. L'appendice G dell'allegato 16 contiene linee guida per la gestione amministrativa della documentazione di certificazione acustica e propone tre opzioni alternative. Tali opzioni sono le seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b><u>Opzione n. 1 dell'ICAO:</u></b> un documento. Un certificato acustico costituito da un'unica pagina e contenente tutte le informazioni in materia di emissioni sonore.</li><li>• <b><u>Opzione n. 2 dell'ICAO:</u></b> due documenti complementari. Il primo documento certifica le emissioni sonore, ma si limita all'individuazione dell'aeromobile e alla dichiarazione di conformità. Il secondo contiene importanti informazioni aggiuntive (per esempio, sulle emissioni sonore), solitamente sotto forma di una pagina o di più pagine approvate del Manuale di volo dell'aeromobile (AFM) o del Manuale operativo aeronautico (AOM).</li><li>• <b><u>Opzione n. 3 dell'ICAO:</u></b> tre documenti complementari. Il primo documento è identico al primo documento dell'opzione n. 2, il secondo è simile al secondo documento dell'opzione n. 2 e contiene tutte le possibili configurazioni acustiche dell'aeromobile. Il terzo documento è rilasciato in seguito a una procedura regolamentata. Esso individua l'attuale configurazione del velivolo associando un unico identificatore alla massa massima effettiva di decollo (MTOM).</li></ul> <p>Il regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione, modificato dal regolamento (CE) n. 335/2007, impone agli Stati membri dell'UE l'utilizzo come certificato acustico del modulo 45 AESA, che è in linea con l'opzione n. 1 dell'ICAO.</p> <p>In seguito a un dibattito sui documenti di certificazione acustica sono state discusse, nell'ambito del preavviso di proposta di emendamento (A-NPA) 13-2006 dell'Agenzia, sei possibili alternative. Le osservazioni ricevute sono state</p>

**VALUTAZIONE PRELIMINARE DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE**  
**Incarico n. 21.040**

Titoli	Sottotitoli
	<p>esaminate nel documento di risposta ai commenti (CRD) correlato al predetto A-NPA. La conclusione principale a cui si è giunti è che la maggioranza delle osservazioni propende per mantenere l'opzione n. 1 dell'A-NPA (che corrisponde all'opzione n. 1 dell'ICAO) e quindi per mantenere inalterato lo status quo, sebbene da un numero sostanziale di osservazioni sia emersa una preferenza per l'opzione n. 4 dell'A-NPA (ossia per la possibilità di scegliere tra le tre alternative proposte dall'ICAO).</p> <p><b><u>b. Entità del problema (quantificata, se possibile):</u></b></p> <p>Gli Stati membri sono tenuti a rilasciare certificati acustici per ogni velivolo a cui si applicano le disposizioni dell'allegato 16 alla convenzione di Chicago, volume I. Se si considera che negli Stati dell'AESA sono registrati circa 90 000 aeromobili con un certificato di aeronavigabilità, si può presumere, sulla base di un calcolo approssimativo, che almeno 60 000 velivoli circa debbono essere dotati di un certificato acustico.</p> <p><b><u>c. Breve dichiarazione degli obiettivi:</u></b></p> <p>L'obiettivo di un'eventuale attività di regolamentazione sarebbe quello di migliorare, ove possibile, il sistema relativo alla documentazione di certificazione acustica in seno all'Unione europea.</p>
<p><b>2. Opzioni</b></p>	<p><b><u>a. Le opzioni individuate</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Opzione n. 1 dell'A-NPA:</u> mantenere inalterato lo status quo. Le norme attuative, compreso il modulo 45 AESA, non subiranno modifiche.</li> <li>• <u>Opzione n. 4 dell'A-NPA:</u> modificare il regolamento (CE) n. 1702/2003 (quindi modificando il modulo 45 AESA) per introdurre la possibilità di scegliere liberamente una delle tre opzioni proposte dall'ICAO.</li> </ul> <p><b><u>b. L'opzione preferita selezionata (se possibile):</u></b></p> <p>L'opzione preferita è l'opzione n. 1 dell'A-NPA.</p>
<p><b>3. Settori interessati</b></p>	<p>AAN, proprietari di aeromobili, operatori e autorità aeroportuali.</p>
<p><b>4. Conseguenze</b></p>	<p><b><u>a. Tutte le conseguenze individuate</u></b></p> <p>i. <u>Sicurezza</u></p>

**VALUTAZIONE PRELIMINARE DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE**  
**Incarico n. 21.040**

Titoli	Sottotitoli
	<p>Se le disposizioni relative al calcolo del combustibile saranno attuate in maniera corretta, non si prevede alcun impatto sulla sicurezza in seguito all'adozione dell'una o dell'altra opzione summenzionata.</p> <p><u>ii. Conseguenze economiche</u></p> <p>In generale, le ripercussioni a livello economico delle opzioni proposte dipendono ampiamente dai seguenti fattori:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• il fatto che gli operatori dei paesi terzi utilizzino o meno sistemi amministrativi diversi dal sistema dell'UE e il fatto che tali differenze determinino o meno un trattamento iniquo degli operatori;</li><li>• il fatto che i diversi sistemi amministrativi abbiano ripercussioni diverse a livello economico sulle AAN, sugli operatori o su altre parti (indipendentemente dai sistemi adottati dai paesi terzi);</li><li>• il fatto che sistemi diversi producano costi generali diversi del sistema amministrativo.</li></ul> <p>Dalle informazioni disponibili e da quelle pervenute durante la procedura di consultazione avviata nell'ambito dell'A-NPA 13-2006 l'Agenzia non è in grado di quantificare l'incidenza di questi fattori. Tuttavia, si può affermare che l'opzione n. 4 dell'A-NPA, che lascia ai richiedenti la libertà di scegliere tra i tre sistemi proposti dall'ICAO, renderebbe più complessa e più dispendiosa la gestione amministrativa per le AAN.</p> <p>Inoltre, perché l'opzione n. 4 dell'A-NPA acquisti la massima flessibilità, gli operatori dovrebbero essere in grado di modificare lo status della propria certificazione acustica senza bisogno di coinvolgere le AAN in questo processo. Sarebbe quindi necessario introdurre un sistema regolamentato per monitorare la corretta applicazione e gestione amministrativa di tali modifiche di configurazione. Ciò comporterebbe costi aggiuntivi.</p> <p><u>iii. Impatto ambientale</u></p> <p>Si riconosce generalmente che il sistema di gestione amministrativa della certificazione acustica produce un effetto positivo sull'ambiente. Bassi livelli di emissioni sonore rappresentano un'argomentazione di marketing importante per i produttori e per gli operatori di aeromobili e il sistema di certificazione acustica contribuisce a mobilitare le forze di mercato verso una riduzione dell'inquinamento acustico dei velivoli. Dati accurati e di elevata qualità sulle emissioni sonore, a cui sia possibile accedere con facilità, contribuiscono a distinguere tra varie progettazioni di aeromobili e a promuovere la concorrenza al riguardo.</p> <p>Seguendo questa linea di ragionamento, un sistema semplice e trasparente come quello offerto dal certificato acustico consistente in un'unica pagina previsto dall'opzione</p>

**VALUTAZIONE PRELIMINARE DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE**  
**Incarico n. 21.040**

Titoli	Sottotitoli
	<p>n. 1 dell'A-NPA garantisce che i livelli di emissioni sonore siano meno soggetti alle variazioni quotidiane della massa operativa e che, pertanto, siano più rappresentativi del livello generale di tecnologia di riduzione dell'emissione acustica incorporata nel progetto del velivolo.</p> <p>Al tempo stesso, si diceva che l'ambiente avrebbe beneficiato della maggiore flessibilità prevista dall'opzione n. 4 dell'A-NPA, che contiene incentivi per gli operatori che utilizzano, ove possibile, masse di decollo inferiori; ciò tuttavia è vero soltanto se le autorità aeroportuali adottano meccanismi di incentivazione di questo genere.</p> <p>Si può quindi concludere che, con tutta probabilità, il formato del certificato acustico non incide in maniera significativa sui potenziali benefici ambientali.</p> <p><u>iv. Conseguenze a livello sociale</u></p> <p>Non sembrano esservi motivi validi per ritenere che la scelta di un sistema piuttosto che di un altro produca un effetto sociale diverso da quelli già menzionati nel precedente punto relativo alle conseguenze economiche.</p> <p><u>v. Altri requisiti in materia di aviazione che esulano dalle competenze dell'AESA</u></p> <p>Non individuati.</p> <p><u>vi. Requisiti normativi esteri analoghi</u></p> <p>Non individuati. Tuttavia, va fatto notare che maggiore è il livello di armonizzazione raggiunto tra gli Stati appartenenti all'ICAO, maggiori sono i benefici in termini economici e amministrativi.</p> <p><b><u>b. Aspetti correlati alla parità e all'equità</u></b></p> <p>L'opzione n. 1 dell'A-NPA è facile da applicare ed equa per le parti interessate. L'attuazione uniforme di questa opzione introdurrebbe condizioni paritarie per tutti gli operatori e, pertanto, garantirebbe al meglio la parità di trattamento.</p> <p>Si potrebbe controbattere affermando che l'opzione n. 4 dell'A-NPA, mantenendo la flessibilità autorizzata dall'ICAO, rappresenta la migliore garanzia di parità di trattamento di tutti gli operatori, sempre che le autorità aeroportuali introducano meccanismi di incentivazione. Appare strano tuttavia che le norme applicabili alla certificazione ambientale dei prodotti aeronautici debbano essere adattate per attuare questi meccanismi. Dovrebbero essere piuttosto i regolamenti degli aeroporti a garantire la parità di trattamento di tutti gli operatori, indipendentemente dall'opzione o dal sistema utilizzato per la documentazione di certificazione acustica degli aeromobili, e ad assicurare che non vi sia discriminazione tra gli utenti dell'una o dell'altra opzione o sistema. Se i regolamenti aeroportuali non soddisfano tali requisiti, essi dovranno essere riconsiderati alla luce dei principi applicabili dell'ICAO e di altri principi applicabili</p>

**VALUTAZIONE PRELIMINARE DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE**  
**Incarico n. 21.040**

Titoli	Sottotitoli
	del diritto internazionale in materia di non discriminazione.
<b>5. Sintesi e valutazione finale</b>	<p><b><u>a. Confronto tra effetti positivi e negativi di ciascuna opzione esaminata:</u></b></p> <p><u>Opzione n. 1 dell'A-NPA:</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Tutte le informazioni sulle caratteristiche acustiche sono comodamente disponibili in un unico documento. Per individuare i livelli di emissioni sonore certificati dell'aeromobile non è necessaria una competenza tecnica particolare, e ciò va a vantaggio degli utenti delle informazioni.</li><li>• Lo scopo primario della certificazione acustica è quello di assicurare che la più recente tecnologia di riduzione dell'emissione acustica incorporata nel progetto di un velivolo sia dimostrata da procedure che si riferiscono alle operazioni quotidiane del velivolo stesso, al fine di garantire che la riduzione dell'inquinamento acustico offerta da tali tecnologie si rifletta effettivamente sul territorio circostante gli aeroporti. Lo scopo della certificazione acustica (e della documentazione da rilasciare) non è di stimolare l'adozione di meccanismi di incentivazione da parte delle attività aeroportuali. Da tale prospettiva, l'opzione n. 1 dell'A-NPA può quindi essere considerata come la soluzione più appropriata.</li><li>• I livelli di emissioni sonore certificati misurati in conformità dell'allegato 16 alla convenzione di Chicago, volume I, descrivono in maniera scevra da ambiguità le caratteristiche acustiche dell'aeromobile.</li><li>• Si prevede che questa opzione produca un impatto economico positivo, a differenza dell'opzione n. 4 dell'A-NPA (cfr. sopra).</li></ul> <p><u>Opzione n. 4 dell'A-NPA:</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Questa opzione può essere considerata la più flessibile per gli operatori. Essa permette, per esempio, di utilizzare l'opzione n. 3 dell'ICAO nel caso in cui un operatore abbia l'esigenza economica o ambientale di modificare regolarmente i dati relativi alle emissioni sonore certificate. Tuttavia, questo esito può essere raggiunto anche con l'opzione n. 1 dell'A-NPA, ricorrendo a un'ulteriore pattuizione tra l'operatore e l'aeroporto. Per esempio, l'operatore potrebbe riferire all'aeroporto la massa effettiva di decollo e, se del caso, i corrispondenti livelli di emissioni sonore per ciascun volo; sulla base di tali informazioni, le autorità aeroportuali potrebbero calcolare le tasse di atterraggio per ogni singolo volo. Alla luce di tali considerazioni, l'Agenzia non vede la necessità di modificare le disposizioni della parte 21, sezione I, del regolamento</li></ul>

**VALUTAZIONE PRELIMINARE DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE**  
**Incarico n. 21.040**

Titoli	Sottotitoli
	<p style="text-align: center;">(CE) n. 1702/2003 della Commissione.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Il sistema originale dell'ICAO concordato nell'ambito della procedura del CAEP viene pertanto mantenuto.</li></ul> <p><b><u>b. Sintesi dei soggetti interessati da questi esiti e considerazioni in materia di parità ed equità:</u></b></p> <p>Sono interessati da questi esiti le parti in questione, le AAN, i proprietari, gli operatori e gli operatori aeroportuali.</p> <p><b><u>c. Valutazione finale e raccomandazione per l'opzione preferita:</u></b></p> <p>Lo scopo del rilascio dei certificati acustici è dimostrare che l'aeromobile è conforme ai requisiti in materia di emissioni sonore previsti dall'allegato 16 alla convenzione di Chicago (trasposto nel diritto comunitario mediante l'articolo 6 del regolamento (CE) n. 1592/2002) ed è pertanto autorizzato alla libera circolazione così come disposto dalla convenzione. Con questo documento alla mano l'operatore e/o il proprietario di un velivolo può dimostrare alle autorità aeroportuali o ad altre autorità che l'aeromobile soddisfa i requisiti necessari. Il certificato acustico, pur documentando informazioni tecniche tra cui la massa massima di decollo e il livello o i livelli di emissioni sonore, non si prefigge lo scopo primario di promuovere l'adozione da parte delle autorità aeroportuali di meccanismi di incentivazione; si ritiene, a tale riguardo, che le due opzioni esaminate producano gli stessi risultati e, di conseguenza, gli stessi benefici a livello ambientale.</p> <p>L'opzione n. 1 dell'A-NPA, tuttavia, può essere gestita dal punto di vista amministrativo con un minor dispendio di risorse e offre maggiori sicurezze che l'aeromobile sia conforme ai requisiti di certificazione applicabili. Questa è una delle principali argomentazioni che la Commissione ha utilizzato quando ha introdotto la futura opzione n. 1 dell'ICAO nelle sue norme attuative (parte 21, sezione I).</p> <p>Di conseguenza, l'Agenzia non vede la necessità di avviare una procedura normativa per modificare le attuali disposizioni di legge che si applicano al formato del certificato acustico e rammenta che la modulazione dei meccanismi di incentivazione delle autorità aeroportuali in conformità con le emissioni sonore effettivamente prodotte da ciascun velivolo deve essere esaminata nell'ambito dei regolamenti pertinenti.</p>