



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 11.12.2000  
COM(2000) 821 definitivo

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO**

**Obiettivi della Comunità per la 33a Assemblea dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO) e per le decisioni del Consiglio dell'ICAO prese anteriormente a questa assemblea in materia di protezione ambientale**

## COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL CONSIGLIO

### **Obiettivi della Comunità per la 33<sup>a</sup> Assemblea dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO) e per le decisioni del Consiglio dell'ICAO prese anteriormente a questa assemblea in materia di protezione ambientale**

#### **1. INTRODUZIONE**

1. L'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO) ha una responsabilità determinante nello sviluppo di norme e procedure applicabili agli aerei dell'aviazione internazionale. Il Comitato Protezione ambientale e Aviazione (CAEP) assiste il Consiglio dell'ICAO nella revisione e preparazione delle norme dell'ICAO raccomandate in materia ambientale.
2. La Comunità ha già espresso la sua preferenza per soluzioni internazionali nel quadro dell'ICAO per attenuare l'impatto ambientale del trasporto aereo. Nella sua comunicazione "Trasporto aereo e ambiente. Raccogliere la sfida di uno sviluppo sostenibile", la Commissione ha sottolineato l'importanza di concludere positivamente il programma di lavoro in corso sull'aviazione e le questioni ambientali in ambito CAEP mediante decisioni del Consiglio ICAO e della 33a assemblea ICAO nel settembre 2001, in modo da contribuire ad evitare un peggioramento della situazione a breve termine e migliorare la situazione ambientale a medio-lungo termine correggendo le tendenze di sviluppo non sostenibili in uno scenario di ordinaria amministrazione (*business as usual*). Il Consiglio dei ministri dei trasporti e il Parlamento europeo hanno sostenuto la posizione della Commissione nella comunicazione "Trasporti aerei e ambiente" presentata nel dicembre 1999.<sup>1</sup>

Nell'ambito dei lavori in corso di sua competenza, la Comunità si concentra sugli aspetti seguenti: elaborazione di una nuova norma più rigorosa sul rumore; regole di transizione in vista di un progressivo ritiro degli aerei più rumorosi del capitolo 3; possibilità di ridurre le emissioni gassose ed elaborazione di orientamenti relativi all'introduzione di misure basate sul mercato, incluse tasse sul carburante per aeromobili e disposizioni ad effetto simile per ridurre le emissioni dei gas serra causati dall'aviazione internazionale. La comunicazione della Commissione del 3 marzo Tassazione dei carburanti per aeromobili è attualmente in discussione al Consiglio e al Parlamento europeo<sup>2</sup>.

3. Nel gennaio 2001, alla quinta riunione CAEP (CAEP/5) si dovranno prendere decisioni sulle raccomandazioni al Consiglio dell'ICAO concernenti nuove norme e regole ambientali. Nell'aprile 2001, l'ICAO organizzerà un colloquio internazionale

---

<sup>1</sup> COM (1999) 640 def. del 1° dicembre 1999.  
Conclusioni del Consiglio del 28.3.2000.  
P.E. 230768, Final A5-0187/2000.

<sup>2</sup> COM(2000)110def.

con l'obiettivo di sensibilizzare i paesi non direttamente coinvolti nel processo CAEP alle questioni in causa. Successivamente, il Consiglio ICAO si pronuncerà sulle norme e proposte di risoluzioni complementari da presentare all'assemblea. Il processo si concluderà con le decisioni da prendere alla 33<sup>a</sup> assemblea nel settembre-ottobre 2001.

4. La presente comunicazione mira ad identificare gli obiettivi comunitari con riferimento alla 33<sup>a</sup> Assemblea dell'ICAO e alle decisioni del Consiglio ICAO anteriori a questa assemblea. Gli obiettivi della Comunità esposti nella presente comunicazione tengono conto delle politiche già definite dalla Commissione e dalla Comunità, come indicato in varie comunicazioni della Commissione, conclusioni del Consiglio e dichiarazioni del Parlamento europeo. Con la presente comunicazione la Commissione spera di ottenere dal Consiglio indicazioni precise circa la posizione della Comunità in tutte le fasi del processo in corso presso l'ICAO.

## 2. OBIETTIVI DELLA COMUNITÀ

### *Rumore degli aerei*

5. Per la Comunità l'**obiettivo a breve termine** è evitare nel 2002 l'aumento del rumore, in termini di persone che ne sono colpite, in particolare dopo il ritiro dalla circolazione degli aerei del capitolo 2. L'analisi effettuata dal CAEP dei benefici ambientali delle varie opzioni di ritiro progressivo, secondo i calcoli di MAGENTA<sup>3</sup> (*Model for Assessing Global Exposure to the Noise of Transport Aircraft*) dimostra chiaramente l'urgenza di un'azione europea e l'esistenza di significative differenze regionali nei principali aeroporti dell'Europa, del Nord America e dei paesi dell'Asia e del Pacifico. Nel Nord America, anche in uno scenario di "azione zero" (ossia nessun accordo all'ICAO su una nuova norma sul rumore o una strategia transitoria) vi sarebbe una riduzione visibile del livello delle emissioni sonore nel 2020, a seguito della naturale sostituzione delle flotte relativamente vecchie, ma questa considerazione non si applica in Europa dove la flotta è in genere molto più recente. In Europa quindi il miglioramento legato al rinnovamento normale delle flotte sarebbe minore e occorrono misure supplementari, come è stato sistematicamente invocato dalla Comunità. Le previsioni concordano inoltre su un aumento dell'aviazione in Europa superiore al Nord America. Alla recente riunione del Gruppo direttivo CAEP/5 è stata riconosciuta la necessità di una flessibilità regionale.
6. Il modo migliore per conseguire l'obiettivo a breve termine della Comunità è attraverso regole per limitare l'impiego degli aerei più rumorosi conformi alla norma dell'attuale capitolo 3. Per la Commissione un accordo alla 33<sup>a</sup> Assemblea su una strategia di transizione è una componente essenziale di qualsiasi accordo mondiale su una nuova norma sul rumore. Si tratta di un aspetto chiave per la Comunità. I valori limite per il divieto di utilizzazione (*non-operation rules*), basati sulle prestazioni

---

<sup>3</sup> MAGENTA calcola il numero di persone esposte a livelli importanti di rumore prodotto dagli aerei nelle vicinanze degli aeroporti mondiali con riferimento a qualsiasi scenario specifico di certificazione e di ritiro progressivo. Per MAGENTA DNL (*Yearly Day Night Average Sound Levels* - Livelli annuali di rumore durante il giorno/la notte) sono stati fissati 55dB e DNL 65dB.

degli aerei più rumorosi, chiaramente non influenzeranno la futura progettazione di aerei. La Commissione è quindi a favore di una separazione tra la soglia del rumore nelle misure transitorie, compreso il divieto di utilizzazione e quella applicabile ad una nuova norma di progettazione. Il ritiro progressivo potrebbe contribuire effettivamente a questa finalità.

7. La Commissione ritiene che le regole di transizione iniziali dovrebbero essere applicabili alle regioni dove i problemi legati al rumore degli aerei sono più acuti. La Commissione propone di prendere in considerazione le seguenti misure complementari di attenuazione a partire dal momento in cui le limitazioni di impiego degli aerei più rumorosi cominciano ad essere applicate a livello comunitario.

- Regole per tutelare una durata minima di vita degli aerei onde contenere i costi economici dei vettori aerei.
- Valutazione della necessità di applicare dal 1 aprile 2002 il divieto di utilizzazione (*non-operation rule*) stabilito nel regolamento (CE) n. 925/1999 del Consiglio sugli aerei ricertificati.

Questo regolamento era stato a causa della mancanza di progressi all'ICAO al momento della sua adozione. Chiaramente se l'ICAO adotterà alla 33<sup>a</sup> assemblea adeguate regole che offrano col tempo benefici ambientali superiori a quelli del regolamento, quest'ultimo potrebbe essere abrogato<sup>4</sup>.

- Un sistema di deroghe per gli aerei non conformi immatricolati nei paesi in via di sviluppo dove tali deroghe sono giustificate.

Ciò è in linea con la relazione del Parlamento europeo sulla comunicazione della Commissione Trasporti aerei e ambiente<sup>5</sup>. Per non mettere a repentaglio i benefici ambientali di un ritiro progressivo, tutte queste deroghe dovrebbero essere soggette a condizioni. I criteri per identificare le nazioni e gli aerei di cui si tratta devono essere attentamente definiti per dare ai paesi in via di sviluppo la possibilità di evitare difficoltà economiche evitando al contempo distorsioni di concorrenza con i vettori delle nazioni sviluppate. In questo contesto sarà importante evitare rigorosamente che si verifichino problemi di “bandiere di comodo”. La Commissione sta studiando varie modalità per la concessione di deroghe alle nazioni in via di sviluppo onde stabilire una base solida per le future decisioni.

8. L'obiettivo comunitario **a lungo termine** sul rumore degli aerei di assorbire le implicazioni del previsto aumento della domanda a lungo termine, presuppone tra l'altro una riduzione significativa del rumore dei singoli aerei. Una nuova norma di certificazione del rumore per risolvere a lungo termine questo tipo di problemi, potrà essere pienamente efficace soltanto se abbinata a precisi orientamenti sulla progettazione dei futuri aerei. Essa va elaborata in modo da incoraggiare un maggiore ricorso alla progettazione e ad apparecchiature secondo lo stato dell'arte.

---

<sup>4</sup> Il regolamento 925/99/CE oltre a trattare il rumore contribuisce anche ad altre finalità ambientali.

<sup>5</sup> “... la Comunità dovrebbe sostenere e rafforzare il processo di revisione dell'ICAO concernente i livelli di rigidità applicabili al rumore per rispondere per quanto possibile alle particolari esigenze delle zone comunitarie densamente popolate e industrializzate e per tener conto delle particolari esigenze delle compagnie aeree di paesi terzi in via di sviluppo che operano nell'UE”.

Quando si esaminano le opzioni di rigidità di base (*basic stringency options*) considerate dal CAEP (cfr. allegato) risulta ovvio che un aumento cumulativo di rigidità, di -8dB o -11dB, non soddisfa i requisiti di un'effettiva norma di progettazione a lungo termine. Un aumento iniziale di rigidità, dell'ordine di -8 dB fino a -11 dB, dovrà essere considerato *de facto* una norma di produzione in quanto inciderà principalmente sulle prestazioni ambientali delle versioni derivate dagli aerei fabbricati attualmente o fornirà un riferimento per la modifica e ricertificazione degli aerei che si considera abbiano ancora una vita economica.

9. La possibile introduzione di una norma di produzione basata su un aumento relativamente moderato della rigidità significherà che vari aerei del capitolo 3 dovranno essere ricertificati con o senza modifiche. La Commissione è del parere che l'ICAO debba, insieme all'adozione di una nuova norma, stabilire orientamenti tecnici privi di ambiguità per la ricertificazione, con l'obiettivo di mantenere l'integrità del processo di certificazione e instaurare la fiducia nel certificato sul rumore e si felicita dell'impegno assunto dall'ICAO al riguardo.
10. La Commissione ritiene inoltre che, con riferimento agli obiettivi di riduzione del rumore a lungo termine, una decisione all'ICAO su una nuova norma di produzione debba essere completata da un preciso e credibile impegno da parte dell'ICAO a stabilire, tenendo conto dell'attuale stato dell'arte e della fattibilità tecnologica, i parametri di un'effettiva norma di progettazione basata su un nuovo modello di certificazione che rifletta accuratamente le prestazioni di un aereo moderno.
11. In relazione a questo obiettivo comunitario a lungo termine, occorrono precise garanzie circa un impegno dell'ICAO sulla futura rigidità che assicuri una sufficiente attenuazione del rumore a medio e lungo termine. Ciò sarà determinato dai fattori seguenti:
  - qualità della nuova norma che dovrebbe fornire un incentivo a migliorare le prestazioni ambientali degli aerei attualmente prodotti ed evitare qualsiasi deterioramento della situazione del rumore in Europa, per le persone che ne sono colpite. Circa lo stato dell'arte, il margine cumulativo va da -7.9 dB (un tipo di aereo) fino a -25dB dove circa 95% della produzione attuale sarebbe conforme ad una norma di -11dB e circa 75% ad un requisito di -14dB;
  - introduzione di un meccanismo di revisione periodica della norma di produzione. L'aumento progressivo di rigidità sarà particolarmente importante se si parte da un aumento di rigidità moderato (-8dB) o -11dB;
  - un impegno fermo da parte dell'ICAO a stabilire alla 34<sup>a</sup> Assemblea una nuova norma di progettazione per il lungo periodo per stimolare il progresso tecnologico basata su un nuovo modello di certificazione che rispecchi meglio il rumore prodotto dagli aerei moderni.
  - prevedibilità e fondatezza giuridica delle regole sull'indirizzo da seguire nel lungo periodo.
  - orientamenti complementari per gli Stati contraenti dell'ICAO circa altri interventi sul rumore degli aerei (approccio equilibrato).

### *Emissioni gassose*

12. Le emissioni di biossido di carbonio e vapore acqueo sono direttamente collegate al consumo di carburante ed esistono dirette pressioni di mercato a ridurle. Altre emissioni gassose non sono così correlate. Sarà essenziale garantire che la regolamentazione tenga debitamente conto delle interazioni tra ottimizzazione del consumo di carburante e riduzione delle emissioni di altri gas e anche del rumore. Le emissioni di NO<sub>x</sub> rappresentano in particolare un problema potenziale a livello e in prossimità del suolo nel ciclo LTO (atterraggio-decollo), a causa degli effetti nocivi sulla qualità dell'aria locale e ad altitudine di crociera quando si associano alla produzione dell'ozono - un potente gas ad effetto serra (che non è però contemplato dal Protocollo di Kyoto). Per le emissioni di particelle e aerosol dei motori aerei, occorrono altri lavori di ricerca per sviluppare una base scientifica che permetta di valutarne gli effetti sul clima attraverso le strisce di condensazione (*contrails*) e i cirri.
13. L'**obiettivo comunitario** è garantire decisioni che consentano la tempestiva introduzione di norme più rigorose per tutte le emissioni, comprese quelle non contemplate dal Protocollo di Kyoto. Ciò è possibile a breve termine determinando opportuni parametri per identificare e controllare l'evoluzione dei motori in modo che le emissioni di NO<sub>x</sub> e di altri gas regolamentati non aumentino e anzi si riducano, in tutte le fasi di volo. Sarà essenziale dare la priorità a questo aspetto nel programma di lavoro della sesta riunione CAEP (CAEP/6) e incoraggiare il gruppo di lavoro pertinente a proporre norme di certificazione più severe per i nuovi motori per consentire che sia presa una decisione nel 2004. A breve termine, bisogna valutare le conseguenze di un mantenimento della produzione di motori non conformi alla norma CAEP/4 sulle emissioni di NO<sub>x</sub> e prendere in considerazione la possibilità di una "regola di non-produzione" come tappa intermedia, come già richiesto dalla Comunità in occasione della 32<sup>a</sup> Assemblea dell'ICAO. La Comunità potrebbe anche prendere in considerazione una "norma di non-iscrizione" o di non addizionalità per imporre a tutti gli aerei nuovi della flotta comunitaria di essere conformi alle norme più elevate stabilite nell'allegato 16. L'obiettivo comunitario per le emissioni contemplate dal protocollo di Kyoto, sarà imporre quanto prima una riduzione della crescita delle emissioni dell'aviazione internazionale.

### *Rafforzare gli incentivi economici per migliorare le prestazioni ambientali*

14. Gli incentivi economici (di mercato) per il settore a limitare o ridurre le emissioni dell'aviazione in modo efficace sotto il profilo dei costi potrebbero essere di tipo fiscale (imposte e diritti), cessione di diritti di emissioni e accordi di natura volontaristica. Le imposte potrebbero essere prelevate sul carburante o sulle emissioni e riscosse a livello della fornitura di carburante oppure essere aggiunte ai diritti di assistenza tecnica in volo (*en route charges*) già applicati per altre finalità. Un diritto che risulta neutrale sotto il profilo del gettito, in funzione dell'efficienza dell'aereo, eviterebbe le difficoltà dal punto di vista normativo di introduzione di un'imposta sul carburante e dal punto di vista gestionale potrebbe essere abbinato ai diritti di assistenza tecnica in volo esistenti ed essere così neutrale rispetto al gettito. Come alternativa si potrebbe introdurre un diritto connesso con le emissioni in volo e usare il gettito per attenuare l'impatto ambientale delle emissioni. Le cessioni di diritti di emissioni avrebbero altresì la possibilità di imputare all'aviazione le sue emissioni nel lungo periodo, a condizione di approvare un forte regime di conformità.

15. Un'azione a breve termine da parte del settore dell'aviazione intesa a ridurre l'aumento delle emissioni dei gas serra, pur possibile a titolo volontaristico, non permetterebbe da sola di raggiungere un obiettivo ambizioso di riduzione delle emissioni e dovrebbe essere abbinata ad altri meccanismi come lo scambio dei diritti di emissioni.
16. La strategia comunitaria sull'integrazione dell'ambiente e dello sviluppo sostenibile nella politica dei trasporti, approvata dal Consiglio europeo di Helsinki nel dicembre 1999, ha identificato gli incentivi economici come una maniera per affrontare l'impatto ambientale dell'aviazione e considerato come prioritaria l'introduzione di incentivi economici tenendo conto, *inter alia*, della necessità di evitare distorsioni della concorrenza, delle esigenze delle località periferiche e dell'auspicabile contributo di accordi di natura volontaristica nel settore aeronautico.
17. La comunicazione "Trasporti aerei e ambiente" ha proposto l'introduzione di incentivi economici e di regolamentazione per promuovere l'uso delle tecnologie più recenti e un funzionamento rispettoso dell'ambiente. Pur mantenendo la ferma posizione di principio della Commissione secondo cui il carburante per aerei va trattato alla stregua di quello usato in altri settori, la comunicazione ha anche raccomandato di sviluppare concetti innovativi di strumenti economici, come gli scambi dei diritti di emissione, e auspicato l'integrazione dei costi ambientali nei sistemi di tariffazione. Queste idee sono state positivamente accolte dal Consiglio il 28 marzo 2000 che ha invitato la Commissione a continuare i suoi lavori in questo campo. Anche il Parlamento europeo ha accolto positivamente il programma di lavoro proposto, rilevando che in assenza di un accordo internazionale sulla tassazione del kerosene, si potrebbe proporre un onere su scala comunitaria, sulla base del principio "chi inquina paga" per garantire un'equa concorrenza tra i modi di trasporto e investire il gettito nella riduzione dei danni ambientali causati dall'aviazione.
18. Il Consiglio ECOFIN ha esaminato una comunicazione della Commissione sulla tassazione dei carburanti per aeromobili. La raccomandazione della Commissione che gli Stati membri, in stretta collaborazione con la Commissione, intensifichino il loro lavoro nel quadro dell'ICAO per l'introduzione dell'imposizione del carburante per aeromobili e di altri strumenti di effetto simile ha ricevuto un ampio sostegno. Il Consiglio dovrebbe completare questa azione adottando la proposta di direttiva del Consiglio presentata dalla Commissione che ristrutturava il quadro per l'imposizione dei prodotti energetici <sup>6</sup>.
19. Il 22 giugno 2000 il Consiglio Ambiente ha accolto positivamente la comunicazione della Commissione sulle politiche e misure dell'Unione europea per ridurre le emissioni dei gas a effetto serra: Verso un programma europeo per il cambiamento

---

<sup>6</sup> COM(97)30def. 12.03.97. Questa proposta, se adottata, sostituirà la direttiva 92/81/CEE del Consiglio che prevede un'esenzione obbligatoria dall'imposizione del carburante usato nell'aviazione commerciale. La proposta prevede l'imposizione facoltativa dei voli nazionali o, sulla base di accordi bilaterali, di quelli intracomunitari. Si dovrebbe comunque evitare un'azione comunitaria unilaterale per non causare distorsioni della concorrenza a vantaggio degli aerei di paesi terzi e creare effetti socioeconomici negativi.

climatico (ECCP)<sup>7</sup>, come utile tappa per identificare e sviluppare altri elementi necessari per attuare il Protocollo di Kyoto. Ha sottolineato la necessità che l'azione nazionale sia completata a livello comunitario e ha appoggiato l'idea di esaminare la possibilità di cessioni di emissioni nell'Unione europea. Il Consiglio ha anche ricordato le responsabilità dell'ICAO per i carburanti per uso bordo e esortato a concludere un accordo sulle azioni da svolgere, al più tardi entro il 2001. Su questa base esiste un preciso interesse comunitario a preparare la strada ad azioni politiche sugli incentivi economici/strumenti basati sul mercato.

20. L'ICAO ha già riconosciuto la necessità di azione. La 32<sup>a</sup> Assemblea ICAO nell'ottobre 1998 ha chiesto al Consiglio ICAO, attraverso il CAEP, di studiare le opzioni politiche per limitare o ridurre le emissioni dei gas serra prodotti dall'aviazione civile e di tener conto del rapporto speciale IPCC sull'aviazione e l'atmosfera mondiale nonché dei requisiti del Protocollo di Kyoto. Il Consiglio ICAO è stato invitato a presentare una relazione alla 33<sup>a</sup> Assemblea e successivamente è stato chiesto al CAEP di fornire indicazioni sulla fiscalità legata alle emissioni e su altre misure basate sul mercato, nell'ottica di raggiungere una conclusione nello stesso periodo.
21. CAEP/5 ha studiato varie opzioni. I risultati presentati al Gruppo direttivo nel settembre 2000 mostrano per l'aviazione internazionale che un sistema aperto di cessione di diritti di emissioni offre a certe condizioni la possibilità di ottimizzare il nesso tra efficacia ambientale e efficacia sotto il profilo dei costi. Questa opzione dovrà comunque essere perfezionata per trattare vari aspetti (tra cui le questioni di assegnazione delle emissioni alle Parti) e questi lavori dovranno essere svolti in stretto collegamento con l'UNFCCC/ COP. Per questa ed altre ragioni, è poco probabile che nel settore aeronautico sia praticato un regime aperto di cessione di diritti di emissioni, anteriormente al primo periodo dell'impegno di Kyoto (2008-2012). Il Gruppo direttivo CAEP/5 ha quindi affermato la necessità di altre misure, come tasse, oneri o accordi volontaristici.
22. Il **primo obiettivo comunitario** sarà chiarire e sviluppare ulteriori orientamenti per l'azione politica su misure basate sul mercato, compresa la tassazione del carburante e altre misure ad effetto simile che rispettino pienamente l'impatto ambientale dell'aviazione. La Comunità lavorerà di concerto con ICAO/CAEP, in particolare per rispondere alla richiesta formulata dalla 32<sup>a</sup> Assemblea ICAO nell'ottobre 1998 di fornire indicazioni su imposte, oneri ambientali e altre misure basate sul mercato, affinché negli orientamenti sulla fiscalità ambientale rientrino l'identificazione dei costi ambientali e la loro internalizzazione.
23. Il **secondo obiettivo** mira ad ottenere una risoluzione che faciliti l'azione degli Stati contraenti, in particolare gli Stati dell'allegato 1, a conformarsi all'articolo 2, paragrafo 2 del Protocollo di Kyoto per precisare che la Comunità e i suoi Stati membri (come Parti) dovranno prendere iniziative per rispettare i loro impegni ai sensi del Protocollo di Kyoto. Ciò richiederà una strategia per ridurre le emissioni alla fonte, migliorare le pratiche operative e introdurre misure basate sul mercato.

---

<sup>7</sup> COM(2000) 88 - Politiche e misure dell'Unione europea per ridurre le emissioni di gas a effetto serra: verso un programma europeo per il cambiamento climatico (ECCP).

Nello sviluppare questi obiettivi la Comunità dovrebbe incoraggiare e riconoscere le azioni intraprese in precedenza dall'industria per ridurre le emissioni dei gas ad effetto serra.

24. Si propone di inserire nelle future risoluzioni ICAO sul processo di Kyoto intese a fornire ulteriori orientamenti politici gli elementi seguenti: applicabilità potenziale da parte di tutti gli Stati contraenti ICAO, ma soprattutto delle Parti dell'allegato 1; obbligo per le Parti dell'allegato 1 di introdurre misure attinenti all'aviazione nei loro programmi sul cambiamento climatico, a breve termine e nel primo periodo degli impegni di Kyoto (ossia prima dell'istituzione di meccanismi di cessione di diritti di emissione) e riconoscimento esplicito della necessità di accreditare all'industria il merito delle azioni già intraprese, eventualmente in connessione con un regime di cessione di diritti di emissioni introdotto in una fase successiva.

**3. POSIZIONE CHE LA COMUNITÀ E I SUOI STATI MEMBRI DEVONO PRENDERE IN RELAZIONE ALLA 33<sup>A</sup> SESSIONE DELL'ASSEMBLEA ICAO**

25. Alla luce di quanto precede, la Commissione propone che la posizione comunitaria nel dibattito e nei negoziati alla 33a sessione dell'Assemblea ICAO e sulle precedenti decisioni del Consiglio ICAO miri a raggiungere :

- l'approvazione da parte dell'Assemblea di una risoluzione sulla limitazione dell'impiego degli aerei più rumorosi dell'attuale capitolo 3 che assicuri agli Stati della Comunità europea sufficiente flessibilità regionale relativamente ai loro obiettivi specifici di riduzione del rumore degli aerei, onde prevenire un peggioramento a breve termine della situazione nelle vicinanze degli aeroporti, per le persone che ne sono colpite, soprattutto dopo il completamento del ritiro progressivo di cui al capitolo 2;
- una decisione da parte degli Stati contraenti su una nuova norma più rigorosa sul rumore degli aerei che sostituisca l'attuale norma del capitolo 3, tenendo conto dei benefici ambientali, della fattibilità tecnologica e della ragionevolezza economica;
- un impegno da parte del Consiglio ICAO circa la necessità di riesaminare, nell'ottica di miglioramenti a lungo termine, la norma sul rumore ad intervalli periodici che potranno variare in funzione degli sviluppi tecnologici al fine di prevenire un peggioramento della situazione del rumore a medio termine, per le persone che ne sono colpite;
- un impegno da parte dell'ICAO sulla determinazione, da parte della 34<sup>a</sup> Assemblea, di obiettivi di riduzione del rumore sul lungo periodo e sull'identificazione di una futura norma di progettazione che permetta di raggiungere tali obiettivi al fine di neutralizzare e compensare a lungo termine l'impatto ambientale della crescita del trasporto aereo;
- l'approvazione da parte dell'Assemblea di una risoluzione in risposta ad una richiesta formulata alla 32<sup>a</sup> Assemblea di migliorare gli orientamenti esistenti sull'uso di misure economiche, come prelievi ambientali, comprese tasse o altre misure a effetto simile, per chiarire che i costi ambientali possono essere internalizzati;

- l'approvazione da parte dell'Assemblea di una risoluzione per facilitare l'azione da parte degli Stati contraenti, in particolare gli Stati dell'allegato 1 al Protocollo di Kyoto, per rispettare i loro impegni ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 2 del Protocollo;
- un impegno da parte dell'ICAO di promuovere lo sviluppo di altre basi scientifiche per valutare gli effetti atmosferici dell'aviazione e, parallelamente, intensificare i lavori sull'elaborazione di nuove norme per ridurre tutte le emissioni degli aerei in vista della CAEP/6.

26. La posizione della Comunità sarà presentata dalla Commissione e, ove necessario, dalla Presidenza che interverrà in nome della Comunità e dei suoi Stati membri.

Il coordinamento avrà luogo (in loco oppure ove opportuno con gli organi del Consiglio a Bruxelles) per garantire una stretta cooperazione tra la Comunità e i suoi Stati membri e quindi l'unità nella rappresentazione internazionale della Comunità.

27. Le conclusioni dell'Assemblea saranno attentamente esaminate alla luce delle attuali politiche comunitarie e delle finalità indicate nella comunicazione, con particolare riferimento al regolamento (CE) n. 925/1999 del Consiglio e agli impegni di Kyoto sottoscritti dalla Comunità.

### Allegato

#### **Opzioni all'esame dopo la decisione presa dal gruppo direttivo CAEP alla riunione del 26 settembre 2000**

<b>Numero di opzione</b>	<b>Aumento cumulativo di rigidità versus gli attuali limiti del capitolo 3 e data di applicazione</b>	
	<b>Nuova norma</b>	<b>Ritiro progressivo</b>
<b>- opzione 8dB</b>		
2.1	- 8dB nel 2002	/
4.1	- 8dB nel 2002	- 8dB nel 2006
6.1	- 8dB nel 2002	- 5dB nel 2002, - 8dB nel 2006
5.1	- 8dB nel 2006	- 5dB nel 2006, - 8 dB nel 2013
<b>- opzione 11 dB</b>		
2.2	- 11dB nel 2002	/
5.2	- 11dB nel 2006	- 5dB nel 2006, - 11 dB nel 2013
<b>- opzione 14 dB</b>		
2.3	- 14 dB nel 2002	/
5.3	- 14 dB nel 2006	- 5dB nel 2006, - 14dB nel 2013

Nota: È stato convenuto di esaminare in un secondo tempo, qualora necessario a seguito della valutazione della ricertificazione o di particolarità regionali, le opzioni attualmente non più considerate