

LEGGI ED ALTRI ATTI NORMATIVI

DECRETO LEGISLATIVO 17 gennaio 2005, n. 13.

Attuazione della direttiva 2002/30/CE relativa all'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti comunitari.

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;

E M A N A

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 veicoli 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 del 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. È 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 del 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.

Criteria 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, nonché 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, nonché 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, nonché 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, nonché 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.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 17 gennaio 2005

CIAMPI

BERLUSCONI, *Presidente del Consiglio dei Ministri*

BUTTIGLIONE, *Ministro per le politiche comunitarie*

MATTEOLI, *Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio*

FINI, *Ministro degli affari esteri*

CASTELLI, *Ministro della giustizia*

SINISCALCO, *Ministro dell'economia e delle finanze*

LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*

SIRCHIA, *Ministro della salute*

Visto, il Guardasigilli: CASTELLI

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.

NOTE

AVVERTENZA:

Il testo delle note qui pubblicato è stato redatto dall'amministrazione competente per materia, ai sensi dell'art. 10, comma 3, del testo unico delle disposizioni sulla promulgazione delle leggi, sull'emanazione dei decreti del Presidente della Repubblica e sulle pubblicazioni ufficiali della Repubblica italiana, approvato con D.P.R. 28 dicembre 1985, n. 1092, al solo fine di facilitare la lettura delle disposizioni di legge alle quali è operato il rinvio. Restano invariati il valore e l'efficacia degli atti legislativi qui trascritti.

Note alle premesse:

— L'art. 76 della Costituzione regola la delega al Governo dell'esercizio della funzione legislativa e stabilisce che essa non può avvenire, se non con determinazione di principi e criteri direttivi e soltanto per tempo limitato e per oggetti definiti.

— L'art. 87, comma quinto, della Costituzione conferisce al Presidente della Repubblica il potere di promulgare le leggi e di emanare i decreti aventi valore di legge e i regolamenti.

— L'art. 1 della legge 31 ottobre 2003, n. 306, recante «Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee. Legge comunitaria 2003» pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 15 novembre 2003, n. 266, S.O., è il seguente:

«Art. 1 (*Delega al Governo per l'attuazione di direttive comunitarie*). — 1. Il Governo è delegato ad adottare, entro il termine di diciotto mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, i decreti legislativi recanti le norme occorrenti per dare attuazione alle direttive comprese negli elenchi di cui agli allegati A e B.

2. I decreti legislativi sono adottati, nel rispetto dell'art. 14 della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri o del Ministro per le politiche comunitarie e del Ministro con competenza istituzionale prevalente per la materia, di concerto con i Ministri degli affari esteri, della giustizia, dell'economia e delle finanze e con gli altri Ministri interessati in relazione all'oggetto della direttiva.

3. Gli schemi dei decreti legislativi recanti attuazione delle direttive comprese nell'elenco di cui all'allegato B, nonché, qualora sia previsto il ricorso a sanzioni penali, quelli relativi all'attuazione delle direttive elencate nell'allegato A, sono trasmessi, dopo l'acquisizione degli altri pareri previsti dalla legge, alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica perché su di essi sia espresso, entro quaranta giorni dalla data di trasmissione, il parere dei competenti organi parlamentari. Decorso tale termine i decreti sono emanati anche in mancanza del parere. Qualora il termine previsto per il parere dei competenti organi parlamentari scada nei trenta giorni che precedono la scadenza dei termini previsti ai commi 1 o 4 o successivamente, questi ultimi sono prorogati di novanta giorni.

4. Entro un anno dalla data di entrata in vigore di ciascuno dei decreti legislativi di cui al comma 1, nel rispetto dei principi e criteri direttivi fissati dalla presente legge, il Governo può emanare, con la procedura indicata nei commi 2 e 3, disposizioni integrative e correttive dei decreti legislativi emanati ai sensi del comma 1.

5. In relazione a quanto disposto dall'art. 117, quinto comma, della Costituzione, i decreti legislativi eventualmente adottati nelle materie di competenza legislativa delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano entrano in vigore, per le regioni e le province autonome nelle quali non sia ancora in vigore la propria normativa di attuazione, alla data di scadenza del termine stabilito per l'attuazione della normativa comunitaria e perdono comunque efficacia a decorrere dalla data di entrata in vigore della normativa di

attuazione adottata da ciascuna regione e provincia autonoma nel rispetto dei vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario e dei principi fondamentali stabiliti dalla legislazione dello Stato».

— L'allegato B, della citata legge 31 ottobre 2003, n. 306, è il seguente:

ALLEGATO B
(Art. 1, commi 1 e 3)

96/61/CE del Consiglio, del 24 settembre 1996, sulla prevenzione e la riduzione integrate dell'inquinamento.

1999/22/CE del Consiglio, del 29 marzo 1999, relativa alla custodia degli animali selvatici nei giardini zoologici.

1999/63/CE del Consiglio, del 21 giugno 1999, relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione dei sindacati dei trasportatori dell'Unione europea (FST).

2000/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2000, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque.

2000/76/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 dicembre 2000, sull'incenerimento dei rifiuti.

2000/79/CE del Consiglio, del 27 novembre 2000, relativa all'attuazione dell'accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro del personale di volo nell'aviazione civile concluso da Association of European Airlines (AEA), European Transport Workers' Federation (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) e International Air Carrier Association (IACA).

2001/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 marzo 2001, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale ⁽¹⁾.

2001/86/CE del Consiglio, dell'8 ottobre 2001, che completa lo statuto della Società europea per quanto riguarda il coinvolgimento dei lavoratori.

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.

2002/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 giugno 2002, sulle prescrizioni minime di sicurezza e di salute relative all'esposizione dei lavoratori ai rischi derivanti dagli agenti fisici (vibrazioni) (sedicesima direttiva particolare ai sensi dell'art. 16, paragrafo 1, della direttiva 89/391/CEE).

2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 giugno 2002, relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale.

2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 luglio 2002, relativa al trattamento dei dati personali e della tutela della vita privata nel settore delle comunicazioni elettroniche (direttiva relativa alla vita privata e alle comunicazioni elettroniche).

2002/65/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 settembre 2002, concernente la commercializzazione a istanza di servizi finanziari ai consumatori e che modifica la direttiva 90/619/CEE del Consiglio e le direttive 7/7/CE e 98/27/CE.

2002/73/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 settembre 2002, che modifica la direttiva 76/207/CEE del Consiglio relativa all'attuazione del principio della parità di trattamento tra gli uomini e le donne per quanto riguarda l'accesso al lavoro, alla formazione e alla promozione professionali e le condizioni di lavoro.

2002/74/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 settembre 2002, che modifica la direttiva 80/987/CEE del Consiglio concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alla tutela dei lavoratori subordinati in caso di insolvenza del datore di lavoro.

2002/84/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 novembre 2002, che modifica le direttive in materia di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi.

2002/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2002, relativa alla vigilanza supplementare sugli enti creditizi, sulle imprese di assicurazione e sulle imprese di investimento appartenenti ad un conglomerato finanziario e che modifica le diret-

tive 73/239/CEE, 79/267/CEE, 92/49/CEE, 92/96/CEE, 93/6/CEE e 93/22/CEE del Consiglio e le direttive 98/78/CE e 2000/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.

2002/89/CE del Consiglio, del 28 novembre 2002, che modifica la direttiva 2000/29/CE concernente le misure di protezione contro l'introduzione nella Comunità di organismi nocivi ai vegetali o ai prodotti vegetali e contro la loro diffusione nella Comunità.

2002/90/CE del Consiglio, del 28 novembre 2002, volta a definire il favoreggiamento dell'ingresso, del transito e del soggiorno illegali.

2002/92/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 dicembre 2002, sulla intermediazione assicurativa.

2002/95/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 gennaio 2003, sulla restrizione dell'uso di determinate sostanze pericolose nelle apparecchiature elettriche ed elettroniche.

2002/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 gennaio 2003, sui rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche (RAEE).

2003/4/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 gennaio 2003, sull'accesso del pubblico all'informazione ambientale e che abroga la direttiva 90/313/CEE del Consiglio, del 7 giugno 1990.

2003/6/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 gennaio 2003, relativa all'abuso di informazioni privilegiate e alla manipolazione del mercato (abusi di mercato).

2003/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 marzo 2003, che modifica la direttiva 98/70/CE relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel.

2003/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 aprile 2003, che modifica la direttiva 98/18/CE del Consiglio, del 17 marzo 1998, relativa alle disposizioni e norme di sicurezza per le navi da passeggeri.

2003/25/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 aprile 2003, concernente requisiti specifici di stabilità per le navi ro/ro da passeggeri.

2003/33/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 maggio 2003, sul ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative degli Stati membri in materia di pubblicità e di sponsorizzazione a favore dei prodotti del tabacco⁽¹²⁾.

2003/43/CE del Consiglio, del 26 maggio 2003, recante modifica della direttiva 88/407/CEE che stabilisce le esigenze di polizia sanitaria applicabili agli scambi intracomunitari e alle importazioni di sperma di animali della specie bovina.

2003/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 giugno 2003, che modifica la direttiva 94/25/CE sul ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative degli Stati membri riguardanti le imbarcazioni da diporto.

2003/50/CE del Consiglio, dell'11 giugno 2003, che modifica la direttiva 91/68/CEE per quanto riguarda il rafforzamento dei controlli sui movimenti di ovini e caprini.

— La 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 conferimento del rumore negli aeroporti della Comunità è pubblicata nella Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee n. L085 del 28 marzo 2002, pagg. 0040 - 0046.

— La direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 25 giugno 2002, relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale, è pubblicata nella Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee n. L189 del 18 luglio 2002, pagg. 12 - 26.

— Il regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie è pubblicato nella Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee n. L240 del 24 agosto 1992, pagg. 8 - 14.

— L'art. 3, comma 1, lettera m) della legge 26 ottobre 1995, n. 447, recante «Legge quadro sull'inquinamento acustico, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 254 del 30 ottobre 1995, S.O., è il seguente:

«Art. 3 (Competenze dello Stato). — 1. Sono di competenza dello Stato:

a) - l) (omissis).

m) la determinazione, con decreto del Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione, dei criteri di misurazione del rumore emesso dagli aeromobili e della relativa disciplina per il contenimento dell'inquinamento acustico, con particolare riguardo^(5/6):

1) ai criteri generali e specifici per la definizione di procedure di abbattimento del rumore valevoli per tutti gli aeroporti e all'adozione di misure di controllo e di riduzione dell'inquinamento acustico prodotto da aeromobili civili nella fase di decollo e di atterraggio;

2) ai criteri per la classificazione degli aeroporti in relazione al livello di inquinamento acustico;

3) alla individuazione delle zone di rispetto per le aree e le attività aeroportuali e ai criteri per regolare l'attività urbanistica nelle zone di rispetto. Ai fini della presente disposizione per attività aeroportuali si intendono sia le fasi di decollo o di atterraggio, sia quelle di manutenzione, revisione e prove motori degli aeromobili;

4) ai criteri per la progettazione e la gestione dei sistemi di monitoraggio per il controllo dei livelli di inquinamento acustico in prossimità degli aeroporti».

— Il decreto del Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione, in data 31 ottobre 1997, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 267 del 15 novembre 1997, reca «Metodologia di misura del rumore aeroportuale».

— Il decreto del Presidente della Repubblica 11 dicembre 1997, n. 496, recante «Regolamento recante norme per la riduzione dell'inquinamento acustico prodotto dagli aeromobili civili», è pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 20 del 26 gennaio 1998.

— Il decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1999, n. 476, recante «Regolamento recante modificazioni al decreto del Presidente della Repubblica 11 dicembre 1997, n. 496, concernente il divieto di voli notturni», è pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 295 del 17 dicembre 1999.

Nota all'art. 2:

— L'art. 3, comma 1, lettera m), numero 3) della citata legge 26 ottobre 1995, n. 447, è riportato nelle note alle premesse.

Nota all'art. 3:

— Il decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, reca «Approvazione della convenzione internazionale per l'aviazione civile, stipulata a Chicago il 17 dicembre 1944».

— La legge 17 aprile 1956, n. 561, recante «Ratifica ai sensi dell'art. 6 del citato decreto legislativo luogotenenziale 16 marzo 1946, n. 98, di decreti legislativi emanati dal Governo durante il periodo della Costituzione», è pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 156 del 25 luglio 1956.

— L'art. 3, comma 1, lettera m) della citata legge n. 447/1995 è riportato nelle note alle premesse.

Nota all'art. 4:

— La citata legge n. 447/1995 è riportata nelle note alle premesse.

— L'art. 17, comma 1, della legge 23 agosto 1988, n. 400, recante «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri», pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 214 del 12 settembre 1988, S.O., è il seguente:

«Art. 17 (Regolamenti). — 1. Con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, sentito il parere del Consiglio di Stato che deve pronunciarsi entro novanta giorni dalla richiesta, possono essere emanati regolamenti per disciplinare:

a) l'esecuzione delle leggi e dei decreti legislativi, nonché dei regolamenti comunitari;

b) l'attuazione e l'integrazione delle leggi e dei decreti legislativi recanti norme di principio, esclusi quelli relativi a materie riservate alla competenza regionale;

c) le materie in cui manchi la disciplina da parte di leggi o di atti aventi forza di legge, sempre che non si tratti di materie comunque riservate alla legge;

d) l'organizzazione ed il funzionamento delle amministrazioni pubbliche secondo le disposizioni dettate dalla legge;

e)».

Note all'art. 10:

— L'art. 4, paragrafo 4, del Regolamento (CEE) 95/93 del Consiglio del 18 gennaio 1993, relativo a norme comuni per l'assegnazione di bande orarie negli aeroporti della Comunità, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee n. L014 del 22 gennaio 1993, pagg. 1 - 6, è il seguente:

«Art. 4 (*Coordinatore*). — 1. Lo Stato membro responsabile di un aeroporto coordinato o pienamente coordinato provvede a nominare come coordinatore di tale aeroporto una persona fisica o giuridica avente conoscenze particolareggiate in materia di coordinamento degli orari dei vettori aerei, previo parere dei vettori aerei che usano regolarmente l'aeroporto in questione, delle organizzazioni che li rappresentano nonché delle autorità aeroportuali. Lo stesso coordinatore può essere nominato per più di un aeroporto.

2. Ogni Stato membro garantisce che il coordinatore svolga le sue mansioni, nell'ambito del presente regolamento, in maniera indipendente.

3. Il coordinatore agisce conformemente alle disposizioni del presente regolamento in modo imparziale, non discriminatorio e trasparente.

4. Il coordinatore partecipa alle conferenze internazionali per gli orari dei vettori aerei nel rispetto del diritto comunitario.

5. Il coordinatore è responsabile dell'assegnazione delle bande orarie.

6. Il coordinatore controlla costantemente l'utilizzazione delle bande orarie.

7. Nel caso di assegnazione delle bande orarie, a richiesta ed entro limiti di tempo ragionevoli, il coordinatore mette a disposizione delle parti interessate, affinché possano esaminarle, le informazioni seguenti:

a) le bande orarie precedentemente operate da ciascuna compagnia aerea, elencate in ordine cronologico, per tutti i vettori aerei che usano l'aeroporto;

b) le bande orarie richieste (domande iniziali) elencate per ogni singolo vettore aereo, in ordine cronologico e per l'insieme dei vettori aerei;

c) tutte le bande orarie assegnate e le richieste di bande orarie ancora in sospeso, elencate individualmente, in ordine cronologico, vettore per vettore, per tutti i vettori aerei;

d) le restanti bande orarie disponibili;

e) dettagli esaurienti sui criteri adottati per l'assegnazione.

8. Le informazioni di cui al paragrafo 7 sono messe a disposizione al più tardi al momento delle pertinenti conferenze per gli orari e, secondo necessità, durante le conferenze stesse nonché in seguito.»

05G0033

DECRETI PRESIDENZIALI

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA
31 gennaio 2005.

Proroga dello scioglimento del consiglio comunale di Misilmeri.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visto il proprio decreto, in data 29 aprile 2003, registrato alla Corte dei conti in data 13 maggio 2003, con il quale, ai sensi dell'art. 143 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, è stato disposto lo scioglimento del consiglio comunale di Misilmeri (Palermo) per la durata di diciotto mesi e la nomina di una commissione straordinaria per la provvisoria gestione dell'ente;

Constatato che non risulta esaurita l'azione di recupero e risanamento complessivo dell'istituzione locale e della realtà sociale, ancora segnate dalla malavita organizzata;

Ritenuto che le esigenze della collettività locale e la tutela degli interessi primari richiedono un ulteriore intervento dello Stato, che assicuri il ripristino dei principi democratici e di legalità e restituisca efficienza e trasparenza all'azione amministrativa dell'ente;

Visto l'art. 143, comma 3, del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267;

Vista la proposta del Ministro dell'interno, la cui relazione è allegata al presente decreto e ne costituisce parte integrante;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 28 gennaio 2005, alla quale è stato debitamente invitato il presidente della Regione siciliana;

Decreta:

La durata dello scioglimento del consiglio comunale di Misilmeri (Palermo), fissata in diciotto mesi, è prorogata per il periodo di sei mesi.

Dato a Roma, addì 31 gennaio 2005

CIAMPI

BERLUSCONI, *Presidente del Consiglio dei Ministri*

PISANU, *Ministro dell'interno*

Registrato alla Corte dei conti il 9 febbraio 2005
Ministeri istituzionali, registro n. 2 Interno, foglio n. 81

ALLEGATO

Al Presidente della Repubblica

Il consiglio comunale di Misilmeri (Palermo) è stato sciolto con decreto del Presidente della Repubblica in data 29 aprile 2003, registrato alla Corte dei conti in data 13 maggio 2003, per la durata di mesi diciotto, ai sensi dell'art. 143 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, essendo stati riscontrati fenomeni di infiltrazione e condizionamento da parte della criminalità organizzata.

Per effetto dell'avvenuto scioglimento, la gestione dell'ente è stata affidata ad una commissione straordinaria che ha perseguito l'obiettivo del ripristino della legalità operando in un ambiente che, a causa della permanente e condizionante influenza negativa esercitata dalla locale malavita organizzata, stenta ad affrancarsi dal radicato sistema di diffusa arbitrarietà.