COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 12.2.2026
COM(2026) 66 final

2026/0042 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea nella 237ª sessione del Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) in merito agli emendamenti 3, 12 e 15 dell'annesso 16, volumi I-III, della convenzione di Chicago, riguardante gli standard e le pratiche raccomandate per la tutela dell'ambiente

RELAZIONE

1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta riguarda:

i) la posizione da adottare a nome dell'Unione nella 237ª sessione del Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) in merito alle proposte di emendamento dell'annesso 16, volumi I-III, della convenzione sull'aviazione civile internazionale ("convenzione di Chicago"), riguardante gli standard e le pratiche raccomandate per la tutela dell'ambiente;

ii) la posizione da adottare a nome dell'Unione dopo che l'ICAO avrà annunciato l'adozione degli emendamenti 15, 12 e 3 dell'annesso 16 della convenzione di Chicago, *Environmental Protection*, invitando gli Stati contraenti a notificare la conformità o eventuali differenze con le misure adottate.

2. CONTESTO DELLA PROPOSTA

2.1. La convenzione sull'aviazione civile internazionale

Obiettivo della convenzione sull'aviazione civile internazionale ("convenzione di Chicago") è disciplinare il trasporto aereo internazionale. Entrata in vigore il 4 aprile 1947, la convenzione ha istituito l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO).

Tutti gli Stati membri dell'UE sono parti della convenzione di Chicago.

2.2. L'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale

L'ICAO è un'agenzia specializzata delle Nazioni Unite. Le finalità e gli obiettivi di tale organizzazione consistono nell'elaborare i principi e le tecniche della navigazione aerea internazionale e nel promuovere la pianificazione e lo sviluppo del trasporto aereo internazionale.

Tra le funzioni obbligatorie del Consiglio dell'ICAO, indicate nell'articolo 54 della convenzione di Chicago, figura l'adozione di standard e pratiche raccomandate (SARP) internazionali, designati come annessi della convenzione di Chicago.

Il Consiglio dell'ICAO è un organo permanente dell'ICAO costituito da 36 Stati contraenti eletti dall'Assemblea dell'ICAO per un periodo di tre anni. La Francia, la Germania, l'Italia, la Danimarca, la Spagna e la Polonia sono attualmente rappresentate nel Consiglio dell'ICAO.

L'UE ha lo status di osservatore in seno all'ICAO.

2.3. Gli atti previsti del Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale

Gli standard e le pratiche raccomandate (SARP) internazionali per la tutela dell'ambiente sono stati adottati dal Consiglio dell'ICAO come annesso 16 della convenzione di Chicago. L'annesso 16 è costituito da quattro volumi. I tre volumi pertinenti per la presente proposta hanno gli ambiti di applicazione seguenti:

– il volume I è relativo agli standard e alle pratiche raccomandate per quanto riguarda il rumore degli aeromobili;

– il volume II è relativo agli standard e alle pratiche raccomandate per quanto riguarda le emissioni dei motori degli aeromobili;

– il volume III è relativo agli standard e alle pratiche raccomandate per quanto riguarda le emissioni di CO_2 degli aeroplani;

In occasione della sua 237ª sessione, che si terrà tra il 23 marzo e il 2 aprile 2026, il Consiglio dell'ICAO dovrebbe valutare eventuali modifiche di questi volumi. Nel luglio 2025 sono state inviate lettere[1] agli Stati dell'ICAO in cui venivano indicate le modifiche previste, affinché questi potessero esprimere le loro osservazioni in merito.

3. LA POSIZIONE DA ADOTTARE A NOME DELL'UNIONE

3.1. Emendamenti proposti e loro rapporto con le vigenti norme dell'Unione

È necessario adottare la posizione dell'Unione prima della 237ª sessione del Consiglio dell'ICAO, che inizierà il 23 marzo 2026, per consentire agli Stati membri interessati di partecipare alle decisioni relative alle modifiche proposte.

Per quanto riguarda il **volume I**, le proposte di emendamento previste, come indicato nella lettera agli Stati di cui sopra, comprendono aggiornamenti delle definizioni di cui alla parte I relative alle versioni derivate, l'aggiunta della definizione relativa ai velivoli supersonici e l'introduzione di miglioramenti tipografici, editoriali e di altro tipo. La proposta comprende anche un nuovo standard relativo al rumore nelle fasi di atterraggio e decollo (*landing and take-off*, LTO) per i velivoli supersonici (come nuovo capitolo 15) e un nuovo standard relativo al rumore nelle fasi LTO per i velivoli subsonici (come nuovo capitolo 16).

Per quanto riguarda il **volume II**, fra le proposte di emendamento previste figurano le seguenti, come indicato nella lettera agli Stati di cui sopra:

(a) miglioramenti linguistici a fini applicativi e introduzione dei nuovi termini "parent engine" (motore capostipite) e "no emissions change criteria" (criteri di assenza di modifiche delle emissioni) per aumentare la coerenza e la chiarezza sul piano pratico per gli utenti;

(b) aggiornamenti dei simboli e delle definizioni utilizzati nei calcoli degli indici di emissione a fini di coerenza con l'appendice 3 e introduzione di tre metodi per determinare la massima concentrazione in massa del particolato non volatile (nvPM) e di tre metodi per determinare gli indici massimi di emissione di nvPM in massa e in numero;

(c) introduzione di un nuovo obbligo di comunicazione relativo al punto di certificazione dell'nvPM per il 57,5 % della spinta nominale nell'elenco dei punti di riferimento da determinare per le emissioni di nvPM in massa e in numero;

(d) allineamento delle disposizioni alle pratiche raccomandate per l'aerospazio (*Aerospace Recommended Practices*) del SAE ARP6320B "Procedure for the Continuous Sampling and Measurement of Non-volatile Particulate Matter Emissions from Aircraft Turbine Engines" e SAE ARP6481A "Procedure for the Calculation of nvPM Sampling and Measurement System Losses and System Loss Correction Factors".

Per quanto riguarda il **volume III**, fra le proposte di emendamento previste figurano le seguenti, come indicato nella lettera agli Stati di cui sopra:

(a) introduzione di un nuovo standard sulla CO_2 per i velivoli subsonici con limiti più rigorosi del 10 %/3 % per i velivoli di grandi/piccole dimensioni con data di

[1] SL 25/68, SL 25/69 e SL 25/67.

applicabilità 31 dicembre 2031 per i nuovi tipi di velivoli, e di uno standard sulle emissioni più rigoroso per i tipi di velivoli in produzione applicabile a decorrere dal 1º gennaio 2035;

(b) adeguamenti volti ad aumentare la chiarezza e la precisione dei termini e a garantire l'adeguata e corretta presa in considerazione dei diversi metodi di conformità (*direct flight testing* e modelli di prestazioni), ai fini della determinazione e delle procedure di comunicazione dell'autonomia chilometrica specifica (*specific air range*, SAR).

Tutte le proposte di emendamento dovrebbero diventare applicabili il 1º gennaio 2027.

L'oggetto dell'atto previsto è afferente a un settore per il quale l'Unione detiene la competenza esterna esclusiva in virtù dell'ultima parte dell'articolo 3, paragrafo 2, TFUE, in quanto gli atti previsti possono incidere su determinate norme comuni o modificarne l'ambito di applicazione. Tali norme sono:

– il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio[2]; e

– Regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione, del 3 agosto 2012, che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità e di protezione ambientale o la dichiarazione di conformità di aeromobili e relativi prodotti, parti, pertinenze, unità di controllo e monitoraggio e componenti di unità di controllo e monitoraggio, nonché per i requisiti in materia di idoneità delle imprese di progettazione e di produzione[3].

3.2. Posizione da adottare a nome dell'Unione

Vista la legislazione rilevante dell'Unione, la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di Consiglio dell'ICAO dovrebbe essere di sostegno alle proposte di emendamento dei volumi I, II e III.

Le proposte di emendamento degli standard rappresentano un importante passo avanti, in linea con le politiche dell'Unione, e dovrebbero essere accolte con favore. Sebbene sia possibile che alcuni emendamenti siano già in linea con le pratiche vigenti di alcuni costruttori e non richiedano cambiamenti radicali nella progettazione o lo sviluppo di nuove tecnologie, la loro adozione da parte del Consiglio dell'ICAO è coerente con le politiche dell'Unione, promuove la coerenza a livello mondiale e stimola un contesto favorevole all'innovazione continua.

Pertanto la posizione da adottare a nome dell'Unione, a condizione che il Consiglio dell'ICAO adotti senza modifiche sostanziali le proposte di emendamento dell'annesso 16, *Environmental Protection*, è di non notificare alcun disaccordo e di conformarsi alle misure adottate in risposta alla rispettiva lettera agli Stati dell'ICAO. Qualora la legislazione dell'Unione si discostasse dagli standard dell'ICAO di nuova adozione successivamente alla data prevista per la loro applicazione, gli Stati membri dovrebbero notificare all'ICAO la posizione dell'Unione riguardo alle differenze rispetto a tali standard specifici, sulla base di un

[2] GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1.
[3] GU L 224 del 21.8.2012, pag. 1.

documento preparatorio presentato a tempo debito per discussione e approvazione dalla Commissione al Consiglio, nel quale siano illustrate in dettaglio tali differenze e il tempo necessario a completare l'attuazione.

4. COERENZA CON LE ALTRE NORMATIVE DELL'UNIONE

La decisione proposta è coerente con le altre politiche dell'Unione e ad esse complementare, in particolare nei settori dell'energia, dell'ambiente e delle politiche dei trasporti.

5. BASE GIURIDICA

5.1. Base giuridica procedurale

5.1.1. Principi

L'articolo 218, paragrafo 9, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) prevede l'adozione di decisioni che stabiliscano "*le posizioni da adottare a nome dell'Unione in un organo istituito da un accordo, se tale organo deve adottare atti che hanno effetti giuridici, fatta eccezione per gli atti che integrano o modificano il quadro istituzionale dell'accordo*".

L'articolo 218, paragrafo 9, TFUE si applica indipendentemente dal fatto che l'Unione sia membro dell'organo o parte dell'accordo[4].

Rientrano nel concetto di "atti che hanno effetti giuridici" gli atti che hanno effetti giuridici in forza delle norme di diritto internazionale disciplinanti l'organo in questione. Vi rientrano anche gli atti sprovvisti di carattere vincolante ai sensi del diritto internazionale ma che "*sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto della normativa adottata dal legislatore dell'Unione*"[5].

5.1.2 Applicazione al caso concreto

Il Consiglio dell'ICAO è un organo istituito da un accordo, la convenzione di Chicago.

Gli atti previsti hanno effetti giuridici ai sensi dell'articolo 218, paragrafo 9, TFUE. Conformemente all'articolo 54 della convenzione di Chicago, il Consiglio dell'ICAO adotta gli standard e le pratiche raccomandate (SARP) internazionali, designati come annessi della convenzione di Chicago. I SARP sono vincolanti ai sensi del diritto internazionale conformemente all'articolo 90 della convenzione di Chicago nella misura in cui diventano vincolanti per tutte le parti contraenti dell'ICAO, a meno che la maggioranza di queste ultime non notifichi il proprio disaccordo al Consiglio dell'ICAO.

Comportando inoltre possibili emendamenti, gli atti previsti sono in grado di incidere in modo determinante sul contenuto della legislazione dell'UE, in particolare sul regolamento (UE) 2018/1139 e sul regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione, nella misura in cui fanno riferimento esplicito all'annesso 16, volumi I-III, della convenzione di Chicago.

Gli atti previsti non integrano né modificano il quadro istituzionale dell'accordo.

L'adozione di una posizione dell'Unione in merito a tali notifiche rientra pertanto nell'ambito di applicazione dell'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

---

4 Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, *Germania/Consiglio*, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punto 64.

5 Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, *Germania/Consiglio*, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punti 61-64.

5.2. Base giuridica sostanziale

5.2.1 Principio

La base giuridica sostanziale delle decisioni di cui all'articolo 218, paragrafo 9, TFUE dipende essenzialmente dall'obiettivo e dal contenuto dell'atto adottato su cui dovrà prendersi posizione a nome dell'Unione.

Se l'atto previsto persegue una duplice finalità o ha una doppia componente, una delle quali sia da considerarsi principale e l'altra solo accessoria, la decisione a norma dell'articolo 218, paragrafo 9, TFUE deve fondarsi su una sola base giuridica sostanziale, ossia su quella richiesta dalla finalità o dalla componente principale o preponderante.

5.2.2 Applicazione al caso concreto

L'obiettivo principale e il contenuto dell'atto adottato riguardano la politica dei trasporti.

In conformità all'articolo 192, paragrafo 1, e all'articolo 191 TFUE, l'Unione europea contribuisce a perseguire, tra l'altro, i seguenti obiettivi: salvaguardia, tutela e miglioramento della qualità dell'ambiente; promozione sul piano internazionale di misure destinate a risolvere i problemi dell'ambiente a livello regionale o mondiale e, in particolare, a combattere i cambiamenti climatici.

La base giuridica sostanziale della decisione proposta è costituita dall'articolo 100, paragrafo 2, TFUE.

5.3. Conclusioni

La base giuridica della decisione proposta dovrebbe essere costituita dall'articolo 100, paragrafo 2, TFUE, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

2026/0042 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea nella 237ª sessione del Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) in merito agli emendamenti 3, 12 e 15 dell'annesso 16, volumi I-III, della convenzione di Chicago, riguardante gli standard e le pratiche raccomandate per la tutela dell'ambiente

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

(1) La convenzione sull'aviazione civile internazionale ("convenzione di Chicago"), che disciplina il trasporto aereo internazionale, è entrata in vigore il 4 aprile 1947. Tale convenzione ha istituito l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO).

(2) Tutti gli Stati membri sono Stati contraenti della convenzione di Chicago e membri dell'ICAO, mentre l'Unione ha lo status di osservatore in taluni organi dell'ICAO. In seno al Consiglio dell'ICAO sono rappresentati sei Stati membri.

(3) A norma dell'articolo 54 della convenzione di Chicago, il Consiglio dell'ICAO può adottare standard e pratiche raccomandate (SARP) internazionali.

(4) I SARP per la tutela dell'ambiente sono stati adottati dal Consiglio dell'ICAO come annesso 16 della convenzione di Chicago.

(5) In occasione della sua 237ª sessione, il Consiglio dell'ICAO è chiamato ad adottare una serie di emendamenti dell'annesso 16 della convenzione di Chicago.

(6) Poiché gli emendamenti proposti hanno effetto giuridico, dato che sono vincolanti ai sensi del diritto internazionale e in grado di incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione, segnatamente sul regolamento (UE) 2018/1139[6] e sul regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione[7], è opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di Consiglio dell'ICAO.

---

6 Regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio (GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1).

7 Regolamento (UE) n. 748/2012 della Commissione, del 3 agosto 2012, che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità e di protezione ambientale o la dichiarazione di conformità di aeromobili e relativi prodotti, parti, pertinenze, unità di controllo e monitoraggio e

(7) Quest'ultima dovrebbe essere di sostegno alle proposte di emendamento 3, 12 e 15 dell'annesso 16 della convenzione di Chicago.

(8) La posizione dell'Unione dovrebbe essere espressa congiuntamente a nome dell'Unione dagli Stati membri dell'Unione che sono membri del Consiglio dell'ICAO,

(9) La posizione dell'Unione dopo l'adozione delle proposte di emendamento 3, 12 e 15 dell'annesso 16 della convenzione di Chicago da parte del Consiglio dell'ICAO, che dovrà essere annunciata dal segretario generale dell'ICAO per mezzo della procedura di lettera agli Stati dell'ICAO, dovrebbe essere quella di non registrare alcun disaccordo e di conformarsi agli emendamenti. Qualora la legislazione dell'Unione si discostasse dai SARP di nuova adozione successivamente alla data prevista per la loro applicazione, tale differenza rispetto ai suddetti SARP specifici dovrebbe essere notificata all'ICAO. La posizione dell'Unione riguardo a tale differenza dovrebbe basarsi su un documento scritto presentato dalla Commissione al Consiglio per discussione e approvazione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

(1) La posizione da adottare a nome dell'Unione nella 237ª sessione del Consiglio dell'ICAO, o in eventuali sessioni successive, in relazione agli emendamenti 3, 12 e 15 dell'annesso 16, volumi I-III, della convenzione sull'aviazione civile internazionale è di sostegno agli emendamenti proposti nella loro interezza.

(2) La posizione da adottare a nome dell'Unione, a condizione che il Consiglio dell'ICAO adotti senza modifiche sostanziali le proposte di emendamento 3, 12 e 15 dell'annesso 16, volumi I-III, della convenzione di Chicago di cui al paragrafo 1, è di non registrare alcun disaccordo e di notificare la conformità con la misura adottata in risposta alla rispettiva lettera agli Stati dell'ICAO. Qualora la legislazione dell'Unione si discostasse dagli standard internazionali di nuova adozione successivamente alla data prevista per la loro applicazione, tale differenza rispetto ai suddetti standard internazionali specifici è notificata all'ICAO conformemente all'articolo 38 della convenzione di Chicago.

Qualora la legislazione dell'Unione differisse dagli standard dell'annesso 16 della convenzione di Chicago, la Commissione presenta al Consiglio, per discussione e approvazione, a tempo debito e almeno due mesi prima dell'eventuale termine fissato dall'ICAO per la notifica delle differenze, un documento preparatorio che illustri in dettaglio la posizione dell'Unione sulle differenze che gli Stati membri devono notificare all'ICAO a nome dell'Unione.

Articolo 2

Gli Stati membri dell'Unione che sono membri del Consiglio dell'ICAO esprimono congiuntamente, nell'interesse dell'Unione, la posizione di cui all'articolo 1, paragrafo 1.

---

componenti di unità di controllo e monitoraggio, nonché per i requisiti in materia di idoneità delle imprese di progettazione e di produzione (GU L 224 del 21.8.2012, pag. 1).

Tutti gli Stati membri dell'Unione esprimono congiuntamente, nell'interesse dell'Unione, la posizione di cui all'articolo 1, paragrafo 2.

Articolo 3

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Consiglio
Il presidente