Gazzetta ufficiale
dell'Unione europea

IT
Serie L

2026/836

13.4.2026

DECISIONE (UE) 2026/836 DELLA COMMISSIONE

del 10 febbraio 2026

relativa alla procedura per l'introduzione di restrizioni operative presso l'aeroporto di Dublino a norma del regolamento (UE) n. 598/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio

[notificata con il numero C(2026) 919]

(Il testo in lingua inglese è il solo facente fede)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 598/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti dell'Unione, nell'ambito di un approccio equilibrato, e abroga la direttiva 2002/30/CE [1] («regolamento (UE) n. 598/2014»), in particolare l'articolo 8, paragrafo 3,

considerando quanto segue:

(1) L'8 agosto 2025, in conformità all'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 598/2014, l'Irlanda ha comunicato alla Commissione, con notifica protocollata con il riferimento Ares (2025) 6514967, la sua intenzione di introdurre restrizioni operative presso l'aeroporto di Dublino. I documenti trasmessi contenevano, tra l'altro, riferimenti a una decisione normativa dell'Autorità competente per il rumore degli aeromobili («ANCA» - *Aircraft Noise Competent Authority*) a seguito di uno studio sulle proposte di restrizioni operative da introdursi presso l'aeroporto di Dublino, a relazioni dell'ispettore a sostegno della decisione presa a seguito di una serie di ricorsi contro la decisione normativa dell'ANCA e alla decisione finale del commissario per la pianificazione.

(2) Analizzati i documenti ricevuti, con lettera del 31 ottobre 2025, protocollata con il riferimento Ares (2025) 9354715, la Commissione ha posto una serie di domande alle autorità irlandesi. Le risposte delle autorità irlandesi sono pervenute l'8 dicembre 2025 e sono state protocollate con il riferimento Ares (2025) 10814577.

(3) La Commissione ha valutato le osservazioni presentate dalle autorità irlandesi a norma del regolamento (UE) n. 598/2014, in particolare per quanto riguarda la procedura applicabile, gli obiettivi della misura e la proporzionalità delle restrizioni operative proposte.

(4) L'obiettivo di abbattimento del rumore stabilito nel piano d'azione contro l'inquinamento acustico per l'aeroporto di Dublino mira a «limitare e ridurre gli effetti negativi a lungo termine del rumore prodotto dagli aeromobili sulla salute e sulla qualità della vita, in particolare nelle ore notturne, nell'ambito dello sviluppo sostenibile dell'aeroporto di Dublino». Sarà misurato principalmente in base al numero di persone molto infastidite dal rumore prodotto dagli aeromobili e che a causa di esso soffrono di gravi disturbi del sonno, soprattutto di notte. Per il conseguimento di tale obiettivo sarà altresì necessaria una riduzione del numero di persone esposte al rumore prodotto dagli aeromobili di intensità superiore a 55 dB L_{night} e 65 dB L_{den} in confronto alle condizioni del 2019.

(5) A seguito della sua valutazione, l'ANCA ha stabilito che per conseguire l'obiettivo sono necessarie le seguenti misure, già prese in considerazione nella sua decisione normativa pubblicata il 20 giugno 2022:

— un sistema di quote per le emissioni acustiche con un contingente annuo di 16 260 per la fascia oraria compresa tra le 23:00 e le 06:59 (restrizione operativa);

— l'interdizione all'utilizzo della pista nord per il decollo o l'atterraggio degli aeromobili tra le 00:00 e le 05:59, fatta eccezione per determinate circostanze (ad esempio per motivi di sicurezza, manutenzione, condizioni eccezionali di traffico aereo ecc.) (restrizione operativa);

— un sistema volontario di sovvenzioni per l'isolamento acustico degli edifici residenziali (misura di pianificazione territoriale).

[1] GU L 173 del 12.6.2014, pag. 65, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/598/oj.

(6) A seguito dei ricorsi contro la decisione normativa dell'ANCA presentati innanzi all'An Comisiún Pleanála («ACP»), l'organo di ricorso ai fini dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 598/2014, basandosi sul ragionamento esposto nelle relazioni dell'ispettore, l'ACP ammette che l'obiettivo di abbattimento del rumore fissato dall'ANCA può essere conseguito con le misure previste dalla decisione normativa dell'ANCA. L'ACP ritiene però che le misurazioni in L_{night} e L_{den} non tengano sufficientemente conto dell'incidenza delle misure proposte sui decolli e gli atterraggi ulteriori nelle ore notturne, che comportano ulteriori disturbi della quiete notturna. L'ACP introduce quindi una metrica supplementare per il rumore, il $LA_{max,}$ per tenere conto degli ulteriori disturbi della quiete notturna, concludendo che è necessaria un'ulteriore restrizione operativa, vale a dire un limite massimo annuo di 35 672 movimenti notturni.

(7) Nella sua lettera del 31 ottobre 2025 ([2]), la Commissione ha chiesto se l'ACP avesse preso in considerazione misure alternative meno restrittive per il conseguimento dell'obiettivo di abbattimento del rumore con la metrica supplementare per il rumore. Con lettera dell'8 dicembre 2025, l'ACP ha risposto che le uniche misure prese in considerazione erano quelle proposte dall'autorità aeroportuale di Dublino nella sua richiesta di pianificazione (un sistema di quote per le emissioni acustiche, restrizioni all'uso della pista nord nella fascia oraria compresa tra le 00:00 e le 05:59 e un sistema di sovvenzioni per l'isolamento acustico degli edifici residenziali), che erano già state prese in considerazione dall'ANCA nella sua valutazione.

(8) A norma dell'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento (UE) n. 598/2014, gli Stati membri devono definire l'abbattimento del rumore per l'aeroporto interessato, tenuto conto, se del caso, del piano d'azione contro l'inquinamento acustico. L'articolo 8 e l'allegato V della direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([3]), in combinato disposto con gli articoli 5 e 6 della direttiva 2002/49/CE e con l'allegato I del regolamento (UE) n. 598/2014, prevedono che i metodi di determinazione dei descrittori acustici includano, come minimo, gli effetti sulla salute determinati con gli indicatori L_{den} e L_{night}, descritti in dettaglio negli allegati II e III della direttiva 2002/49/CE. L'allegato I del regolamento (UE) n. 598/2014, in combinato disposto con la direttiva 2002/49/CE, consente anche l'utilizzo di indicatori supplementari aventi una base oggettiva, come il LA_{max}.

(9) A norma dell'articolo 5, paragrafo 3, lettera d), del regolamento (UE) n. 598/2014, gli Stati membri non devono applicare restrizioni operative prima di prendere in considerazione altre misure dell'approccio equilibrato. Ciò al fine di determinare la misura o combinazione di misure che offre il miglior rapporto costi/benefici.

(10) L'ACP ha concluso che il limite massimo annuo di movimenti notturni, che costituisce una restrizione operativa, è necessario per conseguire l'obiettivo di abbattimento del rumore considerando l'indicatore LA_{max}, senza valutare se le misure degli altri tre pilastri dell'approccio equilibrato avrebbero permesso di conseguire l'obiettivo, in contrasto con l'articolo 5, paragrafo 3, lettere da a) a c), del regolamento (UE) n. 598/2014.

(11) La Commissione è pertanto del parere che la procedura per l'introduzione, da parte delle autorità irlandesi, di restrizioni operative presso l'aeroporto di Dublino non sia conforme al regolamento (UE) n. 598/2014, e che le autorità competenti irlandesi debbano esaminare la presente decisione e informare la Commissione delle loro intenzioni prima di introdurre le restrizioni operative.

(12) A scanso di dubbi, la presente decisione lascia impregiudicata ogni eventuale futura valutazione della Commissione dell'obbligo gravante sulle autorità irlandesi di rispettare pienamente le disposizioni del regolamento (UE) n. 598/2014,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. Le restrizioni operative che l'Irlanda intende introdurre presso l'aeroporto di Dublino, da essa notificate l'8 agosto 2025, non seguono pienamente la procedura prevista dal regolamento (UE) n. 598/2014, non avendo l'Irlanda preso in considerazione misure diverse dalle restrizioni operative, come invece previsto dall'articolo 5, paragrafo 3, di tale regolamento.

([2]) Ares (2025) 9354715.

([3]) Direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 giugno 2002, relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale - Dichiarazione della Commissione in sede di comitato di conciliazione sulla direttiva relativa alla valutazione ed alla gestione del rumore ambientale (GU L 189 del 18.7.2002, pag. 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/49/oj).

2. L'Irlanda esamina la presente decisione e informa la Commissione delle sue intenzioni prima di introdurre tali restrizioni operative presso l'aeroporto di Dublino.

Articolo 2

L'Irlanda è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 10 febbraio 2026

Per la Commissione
Apostolos TZITZIKOSTAS
Membro della Commissione