



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 17 marzo 2014
(OR. en)**

7382/14

**Fascicolo interistituzionale:
2013/0186 (COD)**

**CODEC 674
AVIATION 67
PE 136**

NOTA INFORMATIVA

del:	Segretariato generale
al:	Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio
Oggetto:	Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'istituzione del cielo unico europeo (rifusione) – Risultati della prima lettura del Parlamento europeo (Strasburgo, 10-13 marzo 2014)

I. INTRODUZIONE

Il relatore, Marian-Jean MARINESCU (PPE, RO), ha presentato, a nome della Commissione per i trasporti e il turismo, una relazione sulla proposta in oggetto. La relazione conteneva 143 emendamenti (emendamenti 1-143).

Sono stati inoltre presentati altri quattro emendamenti (emendamenti 144-147) da parte dei gruppi politici (S&D, ECR e GUE/NGL).

II. DISCUSSIONE

La discussione sulla proposta si è svolta l'11 marzo 2014 su base congiunta e ha riguardato due proposte di regolamenti relativi al cielo unico europeo: quella riguardante **l'attuazione del cielo unico europeo** e quella riguardante **gli aeroporti, la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione aerea**¹.

Il relatore della proposta sull'**attuazione del cielo unico europeo**, Marian-Jean MARINESCU (PPE, RO), ha aperto la discussione e:

- ha presentato una breve panoramica dei trasporti aerei europei: si contano circa 26.000 voli al giorno, 600 milioni di passeggeri all'anno, più di 500.000 posti di lavoro nelle compagnie aeree, a terra e in volo, e meno di 100.000 nel controllo e nella gestione del traffico aereo. Gli aeroporti sono congestionati e le rotte aeree complicate a causa di un controllo del traffico aereo basato sulle frontiere nazionali e dei monopoli degli Stati membri, gli ultimi del loro genere in Europa;
- ha dichiarato che la normativa dovrebbe tener conto di tutti gli attori e la struttura dello spazio aereo dovrebbe essere basata sull'efficienza e sulla disponibilità di rotte dirette, non sulle frontiere. Si potrebbero in tal modo risparmiare 15 minuti su un volo medio di 2 ore e occorrerebbe meno carburante, con conseguente diminuzione delle emissioni, dei costi e dei prezzi dei biglietti;
- ha ricordato che i precedenti regolamenti sul cielo unico europeo erano volti a conseguire tali obiettivi e che è stato compiuto qualche progresso. Non sono stati tuttavia realizzati progressi concreti per quanto riguarda la diminuzione dei costi, il riassetto dello spazio aereo e le rotte dirette. Le amministrazioni nazionali e i sindacati si oppongono per vari motivi ai progressi, aggrappandosi ai propri privilegi e temendo (senza ragione) una perdita di posti di lavoro. Tuttavia, sono stati fatti importanti investimenti e sarebbe deplorabile se non si verificassero cambiamenti;

¹ Si veda anche il doc. 7384/14.

- ritiene che le nuove proposte della Commissione sul cielo unico europeo II consentano una maggiore efficienza. Per quanto riguarda la parte più controversa delle proposte, la separazione dei servizi di assistenza dai fornitori di servizi di navigazione aerea (ANSP), la Commissione per i trasporti e il turismo ha trovato una soluzione in base alla quale gli ANSP sono tenuti ad esaminare le offerte di altri fornitori ma senza l'obbligo di separazione, il che dovrebbe soddisfare coloro che si oppongono alle proposte. La riduzione dei costi non è raggiunta con la separazione, ma con rotte più dirette e una nuova struttura dello spazio aereo;
- si è rammaricato che gli Stati membri sembrano occuparsi maggiormente degli interessi dei dipendenti pubblici e dei prestatori di servizi di assistenza a terra che degli interessi degli utenti e che il Consiglio non sia stato capace di definire una posizione sulle proposte. Sospetta che il motivo sia perché gli Stati membri sanno che nelle negoziazioni risulterebbe evidente che non hanno buoni argomenti contro le proposte.

Il relatore della proposta sugli **aeroporti, la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione aerea**, David-Maria SASSOLI (S&D, IT):

- ha affermato che la proposta sugli aeroporti, la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione aerea fanno parte di un pacchetto volto a migliorare l'efficienza generale dell'uso dello spazio aereo. I testi del pacchetto sono molto complessi, coprono un'ampia gamma di settori e affrontano alcune questioni controverse quali la mancanza di efficienza nei servizi di navigazione aerea e la frammentazione dei sistemi di gestione del traffico aereo;
- ha osservato che riguardo alla proposta sulla sicurezza aerea e i poteri dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea vi è un accordo unanime sugli aspetti tecnici, che rappresentano un aggiornamento delle norme sui servizi di navigazione aerea e sulla gestione del traffico aereo, mentre per gli aspetti di governance sono sorte alcune questioni sulle proposte della Commissione per riformare l'Agenzia:
 - la redistribuzione dei poteri in base alla quale l'Agenzia si concentrerebbe sulle norme tecniche, compreso il controllo, la Commissione sulla regolamentazione economica ed Eurocontrol sui compiti operativi, compresa dunque la proposta di cambiare il nome dell'agenzia in Agenzia europea per l'aviazione. In tutto ciò, è importante che la sicurezza aerea continui ad essere la principale priorità;

- data l'importanza dell'Agenzia, è fondamentale che il Parlamento sia un interlocutore dell'Agenzia stessa e pertanto ha proposto che il Direttore esecutivo debba riferire alla Commissione per i trasporti sulle attività e i piani dell'Agenzia;
- non potendo i singoli Stati membri reggere il confronto con i grandi paesi terzi in questo settore, ritiene che solo mediante una forma di governance più centralizzata si possano raggiungere gli obiettivi di alti standard di servizi e maggiore competitività con tutti i vantaggi che ne derivano: abbattimento dei costi dei biglietti, maggiore sicurezza, riduzione della frammentazione del controllo del traffico aereo, diminuzione del consumo di carburante, riduzione dell'inquinamento e minori ritardi;
- ha concluso ricordando che sugli atti delegati la posizione del Parlamento è chiara e va oltre quella delle singole commissioni. Attende con interesse il raggiungimento degli obiettivi fissati dal Parlamento sul cielo unico europeo nei negoziati con il Consiglio.

La commissaria REDING:

- ha sottolineato che l'iniziativa "Cielo unico europeo" è uno dei più importanti progetti dell'UE in materia di trasporti aerei. Il sistema di gestione del traffico aereo è frammentato e afflitto da ritardi. Non è soggetto ad un controllo indipendente, si basa su una tecnologia superata ed è di gran lunga più costoso di analoghi sistemi impiegati altrove. Con l'iniziativa è stato compiuto un primo passo per affrontare tali problematiche. L'iniziativa "Cielo unico europeo II+" (SES II+) sta passando alla fase successiva di attuazione delle politiche esistenti e questo spiega la necessità delle proposte in questione;
- ha sottolineato che con le proposte SES II+, tra l'altro:
 - le autorità di controllo sarebbero veramente indipendenti da coloro che sono soggetti al loro controllo;
 - i ruoli dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA), della Commissione e di Eurocontrol sarebbero chiariti concentrandosi sui rispettivi punti forti ed evitando sovrapposizioni;
 - sarebbe offerta una maggiore trasparenza sulle modalità di acquisizione di servizi di assistenza;
 - verrebbe dato un nuovo impulso ai blocchi funzionali di spazio aereo (FAB), consentendo una maggiore libertà e flessibilità al settore;

- si è detta preoccupata per alcuni emendamenti proposti:
 - quelli relativi all'indipendenza delle autorità di controllo, che ritiene necessaria per ottenere la piena attuazione del cielo unico e una reale garanzia di sicurezza. Ha tuttavia accolto con favore l'ampio sostegno di principio;
 - quelli che sopprimono la separazione del fornitore di servizi di assistenza, che potrebbero rendere impossibile una procedura d'appalto equa e trasparente;
 - riguardo agli atti delegati, la Commissione ritiene che il testo debba rispettare l'intesa comune sugli atti delegati senza introdurre ulteriori requisiti;
 - la Commissione preferirebbe mantenere una valutazione di fine mandato del Direttore esecutivo dell'EASA;
- ha concluso rilevando che, sebbene alcune parti delle proposte pongano difficoltà ad alcuni, occorre concentrarsi sulla validità del sistema nel suo insieme. Si è rallegrata del sostegno complessivo del Parlamento. Il voto del Parlamento sposterà i riflettori sul Consiglio e, sperabilmente, indurrà gli Stati membri a fare la loro parte. È giunto il momento di mobilitarsi e di porre fine alle interminabili discussioni preparatorie.

Intervenendo a nome del gruppo PPE, Dominique RIQUET (FR):

- ha ricordato che su questo tema importante le poste in gioco e le difficoltà sono grandi, visti la diversità degli attori, la complessità delle procedure, l'importanza delle questioni in materia di sicurezza, economia, ambiente e, purtroppo, gli interessi nazionali e settoriali;
- ha dichiarato che l'UE non è attualmente pronta ad affrontare il previsto notevole aumento del traffico aereo nei prossimi anni. Lo spazio aereo continua ad essere frammentato, il che significa che l'aumento del traffico si tradurrebbe in una maggiore congestione con effetti negativi sui costi, sull'ambiente, sui servizi e sulla sicurezza;
- ha ricordato l'impatto positivo del cielo unico europeo sulla crescita, sull'occupazione e sulla competitività in Europa. Occorre difendere le compagnie aeree europee che lottano contro la concorrenza internazionale, difendere le piattaforme europee, garantire voli sicuri, più brevi e meno costosi e sostenere il settore aeronautico;

- ha sottolineato l'importanza, nonostante le difficoltà, di superare gli ostacoli nazionali e la regolamentazione intergovernativa per conseguire l'obiettivo finale di un cielo europeo realmente integrato.

Intervenendo a nome del gruppo S&D, Spyros DANELLIS (EL):

- ha espresso il parere che il cielo unico europeo abbia finora comportato miglioramenti per molti passeggeri, ma che ora il sistema si trovi sotto pressione. L'aumento del traffico causa maggiori ritardi e ha effetti negativi, ad esempio, sui prezzi, e anche la sicurezza è messa in discussione. L'Europa non è pronta ad affrontare tali sviluppi;
- ha sostenuto che con il pretesto della sovranità nazionale e della sussidiarietà il controllo del traffico aereo è di competenza nazionale e quindi ostaggio di vari interessi. I sistemi di controllo frammentati pregiudicano la competitività, a prescindere dal fatto che i fornitori di servizi di navigazione aerea siano privati o pubblici, come dimostra l'esempio degli USA. Le responsabilità non sono da imputare al personale degli aeroporti o all'attività dei controllori del traffico aereo, che svolgono un ottimo lavoro;
- in tale contesto, ha concluso che occorrono cambiamenti organizzativi e razionalizzazione, ossia occorre la piena attuazione del cielo unico europeo. È il solo modo per ridurre al minimo le distanze e abbattere i costi e il consumo di carburante, con conseguenti vantaggi per l'ambiente e voli più economici. Il Parlamento non dovrebbe temporeggiare come il Consiglio ma lanciare un messaggio forte.

Intervenendo a nome del gruppo ALDE, Phil BENNION (UK):

- ha espresso delusione per la mancanza di volontà politica da parte di molti Stati membri di rendere il cielo unico europeo una realtà. Si tratta di un settore in cui persino il Regno Unito potrebbe essere favorevole a più Europa;
- ha sottolineato che la frammentazione dello spazio aereo europeo costa più di 3 miliardi di EUR all'anno, secondo le stime, nonché posti di lavoro, oltre a causare un inutile aumento delle emissioni di CO₂. Occorre uno spazio aereo europeo più efficiente per alleviare la congestione intorno agli aeroporti e far fronte alle sfide ambientali;

- ha deplorato che su un aspetto delle proposte le politiche nazionali abbiano svolto un ruolo nelle discussioni del Parlamento. Non è sensato escludere l'aeroporto di Gibilterra dalla normativa. Il suo gruppo voterebbe contro tutti gli emendamenti intesi ad escludere Gibilterra dalla normativa e potrebbe doversi astenere dalla votazione finale in caso di esclusione di Gibilterra dalla normativa UE. Ha esortato a sostenere la proposta della Commissione e a votare contro l'emendamento 27 della proposta sull'attuazione del cielo unico europeo.

Intervenendo a nome del gruppo Verts/ALE, Eva LICHTENBERGER (AT):

- ha definito il cielo unico europeo un'idea teorica che non può essere realizzata perché gli Stati membri non sono disposti a rinunciare al proprio spazio aereo nazionale. Per questo motivo i progressi in merito ai blocchi funzionali di spazio aereo sono stati lenti o inesistenti;
- ha preso atto dei progressi sulla cooperazione, dei minori ritardi in alcuni settori e di un accorciamento delle rotte (sebbene dovuto ad altre misure);
- ha criticato la Commissione per il fatto di spingersi troppo avanti per quanto riguarda la separazione, una posizione che è stata respinta dalla Commissione per i trasporti e il turismo. Le questioni relative alla separazione dei servizi di assistenza dovrebbero essere esaminate nel contesto del singolo Stato membro. Infine, sulla questione degli atti delegati ha sostenuto che è diventata un'ossessione per la Commissione. A suo parere, si tratta di una scappatoia per evitare il controllo democratico.

Intervenendo a nome del gruppo ECR, Jacqueline FOSTER (UK):

- ha ricordato che poco più di 12 mesi fa la sua relazione di iniziativa sull'attuazione del cielo unico europeo è stata fortemente sostenuta dal Parlamento. Ha invitato la Commissione e gli Stati membri a svegliarsi e darsi da fare e pertanto ha complessivamente accolto con favore le proposte della Commissione;
- ha espresso pieno sostegno agli obiettivi del cielo unico e alla relazione sulla proposta più tecnica, mentre il suo gruppo nutre qualche preoccupazione per quanto riguarda la relazione sull'attuazione del cielo unico europeo:
 - in primo luogo, non può sostenere la fusione delle attuali autorità aeronautiche e di controllo nazionali in un'unica entità, ritenendo che sia inutile e possa creare gravi problemi giuridici in molti Stati membri, come ad esempio il Regno Unito;

- in secondo luogo, pur non opponendosi al fatto che l'organismo per la valutazione delle prestazioni diventi più indipendente, questa proposta deve essere esaminata attentamente e richiede una valutazione d'impatto esaustiva;
- quanto all'esclusione di Gibilterra, si è rammaricata che alcuni colleghi spagnoli abbiano nuovamente agito in modo vergognoso e provocatorio e ha avvisato che tale "comportamento infantile" rischia di bloccare questo progetto complesso che creerebbe oltre 300.000 posti di lavoro altamente qualificati, massimizzerebbe il flusso del traffico, ridurrebbe il prezzo dei biglietti, farebbe inoltre risparmiare 50 milioni di tonnellate di CO2 e ridurrebbe il consumo di carburante.

A nome del gruppo GUE/NGL, Jaromír KOHLÍČEK (CZ):

- ha fatto riferimento alle proposte sul cielo unico europeo II come un esempio delle proposte ultraliberali che provengono ultimamente dalla Commissione. Sebbene il cielo unico europeo I non sia ancora stato completamente valutato, i relatori hanno ingenuamente sostenuto le incaute proposte della Commissione;
- ha affermato che le difficoltà delle compagnie aeree non hanno niente a che vedere con la gestione del traffico aereo. Incauti cambiamenti potrebbero viceversa pregiudicare la sicurezza. Le varie organizzazioni attive nel settore della gestione del traffico aereo hanno già collaborato molto bene e in tutta Europa si registra un ampio consenso sull'opportunità di respingere questo ulteriore passo. Il suo gruppo non può pertanto sostenere le proposte.

Si possono citare i seguenti interventi successivi:

Erik BÁNKI (PPE, HU) ha dichiarato che la revisione del cielo unico europeo ha sollevato una serie di questioni importanti ed è d'accordo con la Commissione che sono necessari cambiamenti del quadro normativo, che attualmente non funziona in modo efficace. La Commissione non ha purtroppo fatto tutte le scelte giuste, visto che le proposte offrirebbero un vantaggio ai grandi operatori e sarebbero svantaggiose per gli operatori più piccoli del controllo del traffico aereo. L'ulteriore rafforzamento degli operatori più grandi provocherebbe maggiori costi. Anche altre misure proposte ostacolerebbero la concorrenza.

Marusya LYUBCHEVA (S&D, BG) ha riconosciuto che l'introduzione del cielo unico europeo apre molte prospettive, ma per poterlo attuare pienamente occorre lasciare agli Stati membri il tempo di accettarlo. La proposta sulla separazione della gestione del traffico aereo comporterebbe una concentrazione delle compagnie e pregiudicherebbe gli attuali meccanismi nazionali. Ha chiesto una valutazione d'impatto che includa gli aspetti sociali. È favorevole ad una maggiore competitività, una maggiore sicurezza intrinseca ed estrinseca e una maggiore efficienza, ma occorre proteggere i posti di lavoro a livello nazionale.

III. VOTAZIONE

La votazione sulla proposta ha avuto luogo il 12 marzo 2014. Il Parlamento europeo ha adottato 143 emendamenti alla proposta.

Tutti gli emendamenti della Commissione per i trasporti e il turismo sono stati adottati. Non sono stati adottati altri emendamenti.

Gli emendamenti adottati figurano nell'allegato unitamente alla risoluzione legislativa.

Istituzione del cielo unico europeo *I**

Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 12 marzo 2014 sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'istituzione del cielo unico europeo (rifusione) (COM(2013)0410 – C7-0171/2013 – 2013/0186(COD))

(Procedura legislativa ordinaria – rifusione)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2013)0410),
 - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 100, paragrafo 2 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C7-0171/2013),
 - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visto il parere motivato inviato dalla Camera dei rappresentanti maltese, nel quadro del protocollo n. 2 sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità, in cui si dichiara la mancata conformità del progetto di atto legislativo al principio di sussidiarietà,
 - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo dell'11 dicembre 2013¹,
 - previa consultazione del Comitato delle regioni,
 - visto l'accordo interistituzionale del 28 novembre 2001 ai fini di un ricorso più strutturato alla tecnica della rifusione degli atti normativi²,
 - vista la lettera del 28 novembre 2013 della commissione giuridica alla commissione per i trasporti e il turismo a norma dell'articolo 87, paragrafo 3, del suo regolamento,
 - visti gli articoli 87 e 55 del suo regolamento,
 - vista la relazione della commissione per i trasporti e il turismo (A7-0095/2014),
- A. considerando che, secondo il gruppo consultivo dei servizi giuridici del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione, la proposta in questione non contiene modificazioni sostanziali se non quelle espressamente indicate come tali e che, per quanto concerne la codificazione delle disposizioni immutate degli atti precedenti e di tali modificazioni, la proposta si limita a una mera codificazione degli atti esistenti, senza modificazioni sostanziali;
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso, tenendo conto delle raccomandazioni del gruppo consultivo dei servizi giuridici del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora intenda modificarla

¹ Non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale.

² GU C 77 del 28.3.2002, pag. 1.

sostanzialmente o sostituirla con un nuovo testo;

3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

Emendamento 1

Proposta di regolamento Considerando 2

Testo della Commissione

(2) L'attuazione della politica comune dei trasporti richiede un sistema di trasporto aereo efficace, che consenta l'esercizio in condizioni di sicurezza e regolarità dei servizi di trasporto aereo, agevolando così la libera circolazione delle merci, delle persone e dei servizi.

Emendamento

soppresso

Emendamento 2

Proposta di regolamento Considerando 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(5 bis) Onde evitare che il previsto aumento del traffico aereo generi o accentui la congestione dello spazio aereo europeo, con tutti i costi che ne conseguono a livello economico, ambientale e di sicurezza, è opportuno porre fine alla frammentazione dello spazio aereo e dunque attuare quanto prima il presente regolamento.

Emendamento 3

Proposta di regolamento Considerando 5 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(5 ter) L'attuazione del cielo unico europeo dovrebbe avere un ruolo positivo per la crescita, l'occupazione e la competitività in Europa, in particolare stimolando la domanda di posti di lavoro altamente qualificati.

Emendamento 4

Proposta di regolamento Considerando 6

Testo della Commissione

(6) Il perseguimento parallelo degli obiettivi del potenziamento delle norme sulla sicurezza del traffico aereo e del miglioramento dell'efficienza globale della gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea per il traffico aereo generale in Europa impone di tener conto del fattore umano. È quindi opportuno che gli Stati membri **valutino l'**introduzione dei principi della "cultura di equità".

Emendamento

(6) Il perseguimento parallelo degli obiettivi del potenziamento delle norme sulla sicurezza del traffico aereo e del miglioramento dell'efficienza globale della gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea per il traffico aereo generale in Europa impone di tener conto del fattore umano. È quindi opportuno che, **oltre all'**introduzione dei principi della "cultura di equità", **il sistema di prestazioni del cielo unico europeo contenga degli indicatori di prestazione pertinenti.**

Emendamento 5

**Proposta di regolamento
Considerando 7**

Testo della Commissione

(7) Gli Stati membri hanno adottato una dichiarazione generale sulle questioni militari connesse con il cielo unico europeo¹⁸. Conformemente a tale dichiarazione, gli Stati membri dovrebbero, in particolare, rafforzare la cooperazione civile/militare e, se e nella misura ritenuta necessaria da tutti gli Stati membri interessati, facilitare la cooperazione tra le rispettive forze armate in tutte le questioni inerenti alla gestione del traffico aereo.

Emendamento

(7) Gli Stati membri hanno adottato una dichiarazione generale sulle questioni militari connesse con il cielo unico europeo¹⁸. Conformemente a tale dichiarazione, gli Stati membri dovrebbero, in particolare, rafforzare la cooperazione civile/militare e, se e nella misura ritenuta necessaria da tutti gli Stati membri interessati, facilitare la cooperazione tra le rispettive forze armate in tutte le questioni inerenti alla gestione del traffico aereo **al fine di agevolare un uso flessibile dello spazio aereo.**

¹⁸ Cfr. pagina 9 della presente Gazzetta ufficiale.

¹⁸ Cfr. pagina 9 della presente Gazzetta ufficiale.

Emendamento 6

**Proposta di regolamento
Considerando 10**

Testo della Commissione

(10) Per assicurare un controllo coerente **ed** affidabile della fornitura di servizi in

Emendamento

(10) Per assicurare un controllo coerente, affidabile **e indipendente** della fornitura di

Europa, è opportuno garantire alle autorità nazionali **di vigilanza un grado sufficiente di indipendenza e risorse sufficienti**. Tale indipendenza non dovrebbe impedire a tali autorità di esercitare le loro funzioni nell'ambito di un quadro amministrativo.

servizi in Europa, è opportuno garantire alle autorità **aeronautiche** nazionali **le risorse necessarie, sia sul piano finanziario che su quello del personale**. Tale indipendenza non dovrebbe impedire a tali autorità di esercitare le loro funzioni nell'ambito di un quadro amministrativo.

Emendamento 7

Proposta di regolamento Considerando 11

Testo della Commissione

(11) Le autorità nazionali **di vigilanza** hanno un ruolo fondamentale nella realizzazione del cielo unico europeo **e** la Commissione **dovrebbe** pertanto agevolare la cooperazione tra di esse ai fini dello scambio di migliori prassi e lo sviluppo di un approccio comune, anche attraverso una maggiore cooperazione a livello regionale. Tale cooperazione dovrebbe avvenire periodicamente.

Emendamento

(11) Le autorità **aeronautiche** nazionali hanno un ruolo fondamentale nella realizzazione del cielo unico europeo. La Commissione **e l'Agenzia dell'Unione europea per l'aviazione (EAA) dovrebbero** pertanto agevolare la cooperazione tra di esse ai fini dello scambio di migliori prassi e lo sviluppo di un approccio comune, anche attraverso una maggiore cooperazione a livello regionale, **predisponendo una piattaforma per tali scambi**. Tale cooperazione dovrebbe avvenire periodicamente.

Emendamento 8

Proposta di regolamento Considerando 12

Testo della Commissione

(12) È opportuno che le parti sociali siano **meglio** informate e consultate su qualsiasi provvedimento che abbia importanti ripercussioni sociali. A livello di Unione, è inoltre opportuno consultare il comitato del dialogo sociale, istituito in base alla decisione 98/500/CE della Commissione¹⁹.

Emendamento

(12) **Ai fini dell'attuazione del cielo unico europeo**, è opportuno che le parti sociali siano informate e consultate su qualsiasi provvedimento che abbia importanti ripercussioni sociali. A livello di Unione, è inoltre opportuno consultare il comitato del dialogo sociale, istituito in base alla decisione 98/500/CE della Commissione¹⁹.

¹⁹ GU L 225 del 12.8.1998, pag. 27.

¹⁹ GU L 225 del 12.8.1998, pag. 27.

Emendamento 9

Proposta di regolamento Considerando 13

Testo della Commissione

(13) La fornitura di servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza, nonché di servizi di informazione meteorologica e aeronautica, **dovrebbe** essere organizzata secondo condizioni di mercato, tenendo conto delle speciali caratteristiche di tali servizi **e mantenendo** un livello elevato di sicurezza.

Emendamento

(13) La fornitura di servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza, nonché di servizi di informazione meteorologica, **configurazione dello spazio aereo** e aeronautica, **unitamente ai servizi di formattazione e fornitura di dati al traffico aereo generale, potrebbe** essere organizzata secondo condizioni di mercato, tenendo conto delle speciali caratteristiche di tali servizi, **assicurando** un livello elevato di sicurezza **e riducendo l'impatto climatico**.

Emendamento 10

Proposta di regolamento Considerando 15

Testo della Commissione

(15) Il concetto di progetti comuni volti ad assistere gli utenti dello spazio aereo e/o i fornitori di servizi di navigazione aerea al fine di migliorare le infrastrutture collettive della navigazione aerea, la prestazione di servizi di navigazione aerea e l'uso dello spazio aereo, in particolare i progetti che potrebbero essere necessari per l'attuazione del piano generale ATM, quale approvato con decisione 2009/320/CE²⁰ del Consiglio conformemente all'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 219/2007 del Consiglio, non dovrebbe pregiudicare i progetti preesistenti, messi a punto da uno o più Stati membri con obiettivi analoghi. Le disposizioni sul finanziamento della realizzazione dei progetti comuni non dovrebbero pregiudicare le modalità secondo cui detti progetti **vengono** organizzati. La Commissione può proporre che i finanziamenti, quali **i fondi delle reti transeuropee** o della Banca europea per gli investimenti siano utilizzati a sostegno di

Emendamento

(15) Il concetto di progetti comuni volti ad assistere gli utenti dello spazio aereo e/o i fornitori di servizi di navigazione aerea al fine di migliorare le infrastrutture collettive della navigazione aerea, la prestazione di servizi di navigazione aerea e l'uso dello spazio aereo, in particolare i progetti che potrebbero essere necessari per l'attuazione del piano generale ATM, quale approvato con decisione 2009/320/CE²⁰ del Consiglio conformemente all'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 219/2007 del Consiglio, non dovrebbe pregiudicare i progetti preesistenti, messi a punto da uno o più Stati membri con obiettivi analoghi. Le disposizioni sul finanziamento della realizzazione dei progetti comuni non dovrebbero pregiudicare le modalità secondo cui detti progetti **sono** organizzati. La Commissione può proporre che i finanziamenti, quali **il Meccanismo per collegare l'Europa, l'Orizzonte 2020** o della Banca europea per gli investimenti

progetti comuni, in particolare per accelerare la realizzazione del programma SESAR, nell'ambito del quadro finanziario pluriennale. Fatto salvo l'accesso a tali finanziamenti, gli Stati membri dovrebbero essere liberi di decidere in merito all'utilizzo dei proventi della vendita all'asta delle quote del settore dell'aviazione ai sensi del Sistema di scambio di quote di emissione e di esaminare, in questo contesto, se una quota di tali proventi possa essere utilizzata per finanziare progetti comuni a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo.

²⁰ GU L 95 del 9.4.2009, pag. 41.

siano utilizzati a sostegno di progetti comuni, in particolare per accelerare la realizzazione del programma SESAR, nell'ambito del quadro finanziario pluriennale. Fatto salvo l'accesso a tali finanziamenti, gli Stati membri dovrebbero essere liberi di decidere in merito all'utilizzo dei proventi della vendita all'asta delle quote del settore dell'aviazione ai sensi del Sistema di scambio di quote di emissione e di esaminare, in questo contesto, se una quota di tali proventi possa essere utilizzata per finanziare progetti comuni a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo. ***Ove possibile, i progetti comuni mirano a garantire che un insieme di capacità interoperabili di base esistano in tutti gli Stati membri.***

²⁰ GU L 95 del 9.4.2009, pag. 41.

Emendamento 11

Proposta di regolamento Considerando 15 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(15 bis) A meno che non siano istituiti meccanismi specifici, i progetti di investimento aerei e terrestri relativi al piano generale ATM possono svolgersi in modo non coordinato, il che potrebbe rallentare l'effettiva applicazione delle tecnologie SESAR.

Emendamento 12

Proposta di regolamento Considerando 16

Testo della Commissione

Emendamento

(16) Il concetto di gestore della rete riveste un'importanza centrale per migliorare le prestazioni della gestione del traffico aereo a livello di rete, centralizzando la fornitura di determinati servizi che possono essere realizzati meglio a tale livello. In caso di

(16) Il concetto di gestore della rete riveste un'importanza centrale per migliorare le prestazioni della gestione del traffico aereo a livello di rete, centralizzando la fornitura di determinati servizi che possono essere realizzati meglio a tale livello. In caso di

crisi nel settore dell'aviazione è opportuno che il coordinamento *della situazione* sia affidato al gestore della rete.

crisi nel settore dell'aviazione, è opportuno che il coordinamento *delle misure da adottare per prevenire e reagire a tali situazioni* sia affidato al gestore della rete. ***In tale contesto, spetta alla Commissione garantire che non sorgano conflitti d'interesse tra la fornitura di servizi centralizzati e il ruolo dell'organo di valutazione delle prestazioni.***

Emendamento 13

Proposta di regolamento Considerando 17

Testo della Commissione

(17) La Commissione è persuasa che l'utilizzo sicuro ed efficiente dello spazio aereo può essere conseguito soltanto grazie alla stretta cooperazione degli utenti civili e militari dello spazio stesso, basandosi principalmente sul concetto di uso flessibile dello spazio aereo e su un efficace coordinamento civile-militare quale stabilito dall'ICAO e sottolinea l'importanza di migliorare la cooperazione tra utenti civili e militari dello spazio aereo.

Emendamento

(17) La Commissione è persuasa che l'utilizzo sicuro ed efficiente dello spazio aereo può essere conseguito soltanto grazie alla stretta cooperazione degli utenti civili e militari dello spazio stesso, basandosi principalmente sul concetto di uso flessibile dello spazio aereo e su un efficace coordinamento civile-militare quale stabilito dall'ICAO e sottolinea l'importanza di migliorare la cooperazione tra utenti civili e militari dello spazio aereo ***al fine di agevolare un uso flessibile dello spazio aereo.***

Emendamento 14

Proposta di regolamento Considerando 18

Testo della Commissione

(18) L'accuratezza delle informazioni sulla condizione dello spazio aereo e su specifiche situazioni di traffico aereo, oltre alla loro tempestiva comunicazione ai controllori di volo civili e militari, ha un impatto diretto sulla sicurezza ed efficienza delle operazioni. L'accesso tempestivo ad informazioni aggiornate sulla condizione dello spazio aereo è un requisito essenziale per tutti i soggetti interessati che desiderano avvalersi delle strutture di spazio aereo rese disponibili al momento

Emendamento

(18) L'accuratezza delle informazioni sulla condizione dello spazio aereo e su specifiche situazioni di traffico aereo, oltre alla loro tempestiva comunicazione ai controllori di volo civili e militari, ha un impatto diretto sulla sicurezza ed efficienza delle operazioni ***e dovrebbe migliorarne la prevedibilità.*** L'accesso tempestivo ad informazioni aggiornate sulla condizione dello spazio aereo è un requisito essenziale per tutti i soggetti interessati che desiderano avvalersi delle strutture di

della compilazione o modifica dei loro piani di volo.

spazio aereo rese disponibili al momento della compilazione o modifica dei loro piani di volo.

Emendamento 15

Proposta di regolamento

Considerando 22

Testo della Commissione

(22) È opportuno modificare la portata geografica del regolamento per quanto riguarda la regione NAT dell'ICAO per tenere conto degli accordi di fornitura di servizi esistenti e pianificati e della necessità di garantire la coerenza nell'applicazione della normativa ai fornitori di servizi di navigazione aerea e agli utenti dello spazio aereo operanti in tale zona.

Emendamento

soppresso

Emendamento 16

Proposta di regolamento

Considerando 24

Testo della Commissione

(24) Il concetto di blocchi funzionali di spazio aereo, finalizzato a migliorare la cooperazione tra fornitori di servizi di navigazione aerea, costituisce uno strumento importante per migliorare le prestazioni del sistema ATM europeo. Per *svilupparlo ulteriormente è opportuno che i blocchi funzionali di spazio aereo siano maggiormente orientati alle prestazioni sulla base di un partenariato settoriale, lasciando al settore aeronautico un margine di manovra maggiore per modificare tali blocchi allo scopo di conseguire e, se possibile, superare gli obiettivi prestazionali.*

Emendamento

(24) Il concetto di blocchi funzionali di spazio aereo, finalizzato a migliorare la cooperazione tra fornitori di servizi di navigazione aerea, costituisce uno strumento importante per migliorare le prestazioni del sistema ATM europeo. Per *completarlo, i fornitori di servizi di navigazione aerea possono aderire liberamente a partenariati settoriali basati sulle prestazioni che possono sovrapporsi ai blocchi funzionali di spazio aereo stabiliti.*

Emendamento 17

Proposta di regolamento

Considerando 26

Testo della Commissione

(26) Per migliorare l'orientamento al cliente dei fornitori di servizi di navigazione aerea e per consentire agli utenti dello spazio aereo di influire maggiormente sulle decisioni che li riguardano, è opportuno rendere più efficace la **partecipazione** dei soggetti interessati alle principali decisioni operative dei fornitori di servizi di navigazione aerea.

Emendamento

(26) Per migliorare l'orientamento al cliente dei fornitori di servizi di navigazione aerea e per consentire agli utenti dello spazio aereo di influire maggiormente sulle decisioni che li riguardano, è opportuno rendere più efficace la **consultazione** dei soggetti interessati alle principali decisioni operative dei fornitori di servizi di navigazione aerea.

Emendamento 18

Proposta di regolamento
Considerando 28

Testo della Commissione

(28) **Allo scopo** di tenere conto degli sviluppi tecnici o operativi, in particolare modificando gli allegati o integrando le disposizioni relative al gestore della rete e al sistema di prestazioni, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. Il contenuto e la portata di ogni delega sono stabiliti in dettaglio nei pertinenti articoli. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati è necessario che la Commissione provveda alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

Emendamento

(28) **Al fine** di tenere conto degli sviluppi tecnici o operativi, in particolare modificando gli allegati o integrando le disposizioni relative al gestore della rete e al sistema di prestazioni, **selezionando il soggetto responsabile per l'attuazione del piano generale ATM (gestore della realizzazione) e definendone le responsabilità**, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti in conformità all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. Il contenuto e la portata di ogni delega sono stabiliti in dettaglio nei pertinenti articoli. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

Emendamento 19

Proposta di regolamento
Considerando 29

Testo della Commissione

(29) Se decide di ampliare la gamma di servizi del gestore della rete, è necessario che la Commissione si consulti adeguatamente con le parti *interessate* del settore aeronautico.

Emendamento

(29) Se decide di ampliare la gamma di servizi del gestore della rete, è opportuno che la Commissione si consulti adeguatamente con *i soggetti interessati* e le parti *sociali* del settore aeronautico.

Emendamento 20

**Proposta di regolamento
Considerando 30**

Testo della Commissione

(30) Al fine di assicurare condizioni uniformi per l'attuazione del presente regolamento, in particolare per quanto riguarda i seguenti aspetti: l'esercizio delle competenze delle autorità nazionali *di vigilanza*, la fornitura di servizi su base esclusiva da parte di un prestatore o raggruppamenti di fornitori di servizi, le misure correttive necessarie per assicurare il conseguimento di obiettivi prestazionali a livello di Unione e locale, la revisione della conformità in relazione al sistema di tariffazione, la governance e l'adozione di progetti comuni per le funzioni relative alla rete, i blocchi funzionali di spazio aereo, le modalità di partecipazione dei soggetti interessati alle decisioni operative dei fornitori di servizi di navigazione aerea, l'accesso ai dati e la loro protezione, le informazioni aeronautiche in formato elettronico e lo sviluppo tecnologico e l'interoperabilità della gestione del traffico aereo, è opportuno conferire alla Commissione competenze di esecuzione. Tali competenze devono essere esercitate in conformità al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione²².

Emendamento

(30) Al fine di assicurare condizioni uniformi per l'attuazione del presente regolamento, in particolare per quanto riguarda i seguenti aspetti: l'esercizio delle competenze delle autorità *aeronautiche* nazionali, la fornitura di servizi su base esclusiva da parte di un prestatore o raggruppamenti di fornitori di servizi, le misure correttive necessarie per assicurare il conseguimento di obiettivi prestazionali a livello di Unione e locale, la revisione della conformità in relazione al sistema di tariffazione, la governance e l'adozione di progetti comuni per le funzioni relative alla rete, i blocchi funzionali di spazio aereo, le modalità di partecipazione dei soggetti interessati alle decisioni operative dei fornitori di servizi di navigazione aerea, l'accesso ai dati e la loro protezione, le informazioni aeronautiche in formato elettronico e lo sviluppo tecnologico e l'interoperabilità della gestione del traffico aereo, alla Commissione dovrebbero essere conferite competenze di esecuzione. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione²².

Emendamento 21

Proposta di regolamento Considerando 34

Testo della Commissione

(34) L'appalto di servizi di assistenza dovrebbe avvenire, se pertinente, in conformità alla direttiva 2004/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, relativa al coordinamento delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, di forniture e di servizi²³ e alla direttiva 2004/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e servizi postali²⁴. Se del caso, è opportuno tenere conto inoltre degli orientamenti di cui alla comunicazione interpretativa della Commissione (2006/C179/02) relativa al diritto comunitario applicabile alle aggiudicazioni di appalti non o solo parzialmente disciplinate dalle direttive appalti pubblici²⁵.

²³ GU L 134 del 30.4.2004, pag. 114.

²⁴ GU L 134 del 30.4.2004, pag. 1.

²⁵ GU C 179 del 1.8.2006, pag. 2.

Emendamento

(34) ***Ove opportuno***, l'appalto di servizi di assistenza dovrebbe avvenire, se pertinente, in conformità alla direttiva 2004/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, relativa al coordinamento delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, di forniture e di servizi²³ e alla direttiva 2004/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e servizi postali²⁴. Se del caso, è opportuno tenere conto inoltre degli orientamenti di cui alla comunicazione interpretativa della Commissione (2006/C179/02) relativa al diritto comunitario applicabile alle aggiudicazioni di appalti non o solo parzialmente disciplinate dalle direttive appalti pubblici²⁵.

²³ GU L 134 del 30.4.2004, pag. 114.

²⁴ GU L 134 del 30.4.2004, pag. 1.

²⁵ GU C 179 del 1.8.2006, pag. 2.

Emendamento 22

Proposta di regolamento Considerando 35

Testo della Commissione

(35) ***La dichiarazione ministeriale sull'aeroporto di Gbilterra, concordata a Cordova il 18 settembre 2006 durante la prima riunione ministeriale del forum di dialogo su Gbilterra ("la dichiarazione ministeriale")***, sostituirà la dichiarazione

Emendamento

(35) ***Il 2 dicembre 1987 a Londra il Regno di Spagna e il Regno Unito, hanno convenuto con una dichiarazione comune dei rispettivi ministri degli Affari esteri, accordi intesi a rafforzare la cooperazione sull'utilizzo dell'aeroporto di Gbilterra.***

comune *su detto aeroporto adottata a Londra il 2 dicembre 1987, e il pieno rispetto della dichiarazione ministeriale equivarrà al rispetto della dichiarazione del 1987.*

Tali accordi non hanno ancora cominciato a produrre i loro effetti.

Emendamento 23

Proposta di regolamento Considerando 36

Testo della Commissione

(36) Il presente regolamento si applica pienamente all'aeroporto di Gibilterra nel contesto e in virtù della dichiarazione ministeriale. Fatta salva la dichiarazione ministeriale, l'applicazione all'aeroporto di Gibilterra e tutte le misure connesse alla sua attuazione rispettano pienamente la dichiarazione e tutte le disposizioni in essa contenute.

Emendamento

soppresso

Emendamento 24

Proposta di regolamento Articolo 1 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Il presente regolamento fissa le norme per l'istituzione e l'adeguato funzionamento del cielo unico europeo allo scopo di garantire l'attuale livello di sicurezza del traffico aereo, di contribuire allo sviluppo sostenibile del sistema di trasporto aereo e di migliorare l'efficienza globale della gestione del traffico aereo (ATM) e dei servizi di navigazione aerea (ANS) per il traffico aereo generale in Europa, al fine di rispondere alle esigenze di tutti gli utenti dello spazio aereo. Il cielo unico europeo prevede una rete **paneuropea** coerente di rotte, uno spazio aereo che operi in modo integrato, e sistemi di gestione della rete e del traffico aereo basati unicamente su considerazioni tecniche, di sicurezza, di efficienza e di interoperabilità, a beneficio di tutti utenti dello spazio aereo.

Emendamento

1. Il presente regolamento fissa le norme per l'istituzione e l'adeguato funzionamento del cielo unico europeo allo scopo di garantire l'attuale livello di sicurezza del traffico aereo, di contribuire allo sviluppo sostenibile del sistema di trasporto aereo, **ad esempio riducendone l'impatto climatico**, e di migliorare l'efficienza globale della gestione del traffico aereo (ATM) e dei servizi di navigazione aerea (ANS) per il traffico aereo generale in Europa, al fine di rispondere alle esigenze di tutti gli utenti dello spazio aereo. Il cielo unico europeo prevede una rete coerente di rotte **paneuropea e comprendente tramite accordi specifici con paesi limitrofi anche paesi terzi**, uno spazio aereo che operi in modo integrato, e sistemi di gestione della rete e del traffico aereo basati unicamente

su considerazioni tecniche, di sicurezza, di efficienza e di interoperabilità, a beneficio di tutti utenti dello spazio aereo.

Emendamento 25

Proposta di regolamento

Articolo 1 – paragrafo 4

Testo della Commissione

4. Il presente regolamento si applica allo spazio aereo nell'ambito delle regioni EUR, AFI e NAT dell'ICAO, per il quale gli Stati membri sono responsabili della fornitura di servizi di traffico aereo, ai sensi del presente regolamento. Gli Stati membri possono altresì applicare il presente regolamento allo spazio aereo di loro responsabilità nell'ambito di altre regioni dell'ICAO, a condizione che essi ne informino la Commissione e gli altri Stati membri.

Emendamento

4. Il presente regolamento si applica allo spazio aereo nell'ambito delle regioni EUR e AFI dell'ICAO, per il quale gli Stati membri sono responsabili della fornitura di servizi di traffico aereo, ai sensi del presente regolamento. Gli Stati membri possono altresì applicare il presente regolamento allo spazio aereo di loro responsabilità nell'ambito di altre regioni dell'ICAO, a condizione che essi ne informino la Commissione e gli altri Stati membri.

Emendamento 26

Proposta di regolamento

Articolo 1 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. L'applicazione del presente regolamento all'aeroporto di Gibilterra non pregiudica le rispettive posizioni giuridiche del Regno di Spagna e del Regno Unito ***per quanto riguarda la*** controversia relativa alla sovranità sul territorio ***in cui*** è situato ***tale aeroporto***.

Emendamento

5. L'applicazione del presente regolamento all'aeroporto di Gibilterra non pregiudica le rispettive posizioni giuridiche del Regno di Spagna e del Regno Unito ***in merito alla*** controversia relativa alla sovranità sul territorio ***nel quale detto aeroporto*** è situato.

Emendamento 27

Proposta di regolamento

Articolo 1 – paragrafo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

5 bis. L'applicazione del presente regolamento all'aeroporto di Gibilterra è sospesa fino alla data in cui gli accordi definiti nella dichiarazione comune resa

dai ministri degli Affari esteri del Regno di Spagna e del Regno Unito il 2 dicembre 1987 cominciano ad esercitare i loro effetti. I governi della Spagna e del Regno Unito comunicheranno al Consiglio tale data.

Emendamento 28

Proposta di regolamento Articolo 2 – punto 7

Testo della Commissione

7) «gestione dello spazio aereo»: un servizio di pianificazione con l'obiettivo primario di massimizzare l'utilizzo dello spazio aereo disponibile mediante una ripartizione temporale dinamica (time-sharing) e, talvolta, la segregazione dello spazio aereo tra varie categorie di utenti dello spazio aereo in funzione di esigenze a breve termine;

Emendamento

7) «gestione dello spazio aereo»: un servizio di pianificazione con l'obiettivo primario di massimizzare l'utilizzo dello spazio aereo disponibile mediante una ripartizione temporale dinamica (time-sharing) e, talvolta, la segregazione dello spazio aereo tra varie categorie di utenti dello spazio aereo in funzione di esigenze a breve termine **e una funzione strategica legata alla progettazione dello spazio aereo**;

Emendamento 29

Proposta di regolamento Articolo 2 – punto 12

Testo della Commissione

12) «servizio di controllo di area»: il servizio di controllo del traffico aereo per voli controllati in **un blocco di spazio aereo**;

Emendamento

12) «servizio di controllo di area»: il servizio di controllo del traffico aereo per voli controllati in **una zona di controllo**;

Emendamento 30

Proposta di regolamento Articolo 2 – punto 15

Testo della Commissione

15) «crisi nel settore dell'aviazione»: circostanze in cui la capacità dello spazio aereo è notevolmente ridotta a seguito di condizioni climatiche particolarmente sfavorevoli o dell'indisponibilità di ampie

Emendamento

15) «crisi nel settore dell'aviazione»: circostanze in cui la capacità dello spazio aereo è notevolmente ridotta a seguito di condizioni climatiche particolarmente sfavorevoli o dell'indisponibilità di ampie

porzioni dello spazio aereo per motivi naturali o politici;

porzioni dello spazio aereo per motivi naturali, **sanitari, legati alla sicurezza militare** o politici;

Emendamento 31

Proposta di regolamento

Articolo 2 – punto 16

Testo della Commissione

16) «pacchetto di servizi»: due o più servizi di navigazione aerea;

Emendamento

16) «pacchetto di servizi»: due o più servizi di navigazione aerea **forniti dallo stesso soggetto**;

Emendamento 32

Proposta di regolamento

Articolo 2 – punto 17

Testo della Commissione

17) «certificato»: un documento rilasciato da un'autorità nazionale **di vigilanza** nella forma prevista **dalla legislazione nazionale** che certifica l'idoneità di un fornitore di servizi di navigazione aerea a fornire **un servizio specifico**;

Emendamento

17) "certificato": un documento rilasciato **dall'Agenzia europea per l'aviazione (EAA) o** da un'autorità **aeronautica nazionale** nella forma prevista **dal diritto pertinente** che certifica l'idoneità di un fornitore di servizi di navigazione aerea a fornire **un'attività specifica**;

Emendamento 33

Proposta di regolamento

Articolo 2 – punto 18 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

18 bis) "rete europea di gestione del traffico aereo: una rete paneuropea di sistemi e costituenti, nonché una tabella di marcia per le modifiche operative e tecnologiche essenziali espone nel piano generale ATM, tale da consentire la fornitura di servizi di navigazione aerea integralmente interoperativi, tra cui interfacce alle frontiere con paesi terzi, al fine di conseguire gli obiettivi di efficienza stabiliti nel presente regolamento;

Emendamento 34

Proposta di regolamento

Articolo 2 – punto 19

Testo della Commissione

19. «costituenti»: gli oggetti tangibili come hardware e gli oggetti intangibili come software dai quali dipende l'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo;

Emendamento

(Non concerne la versione italiana)

Emendamento 35

Proposta di regolamento

Articolo 2 – punto 19 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

19 bis) "gestore della realizzazione": un gruppo di soggetti operativi interessati selezionati dalla Commissione mediante un invito a presentare proposte responsabile per il livello gestionale della governance della realizzazione del piano generale ATM;

Emendamento 36

Proposta di regolamento

Articolo 2 – punto 24

Testo della Commissione

Emendamento

24) «blocco funzionale di spazio aereo»: un blocco di spazio aereo **basato su requisiti operativi e** istituito indipendentemente dai confini tra Stati, nel quale la fornitura dei servizi di navigazione aerea e le funzioni correlate sono orientate alle prestazioni e ottimizzate **in vista dell'introduzione, in ciascun blocco funzionale di spazio aereo, di** una cooperazione rafforzata tra fornitori di servizi di navigazione aerea o, se del caso, un fornitore integrato;

24) «blocco funzionale di spazio aereo»: un blocco di spazio aereo istituito indipendentemente dai confini tra Stati, nel quale la fornitura dei servizi di navigazione aerea e le funzioni correlate sono orientate alle prestazioni e ottimizzate **tramite** una cooperazione rafforzata tra fornitori di servizi di navigazione aerea o, se del caso, un fornitore integrato,

Emendamento 37

Proposta di regolamento

Articolo 2 – punto 25 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

25 bis) "fattore umano": le condizioni sociali, culturali e di personale nel settore ATM;

Emendamento 38

Proposta di regolamento

Articolo 2 – punto 31

Testo della Commissione

Emendamento

31) «rete di rotte»: una rete di rotte specificate per incanalare il flusso di traffico aereo generale come necessario per la fornitura di servizi di controllo del traffico aereo;

31) «rete di rotte»: una rete di rotte specificate per incanalare il flusso di traffico aereo generale come necessario per la fornitura **più efficiente** di servizi di controllo del traffico aereo;

Emendamento 39

Proposta di regolamento

Articolo 2 – punto 33

Testo della Commissione

Emendamento

33) «sistema»: i costituenti terrestri **e** aerei **nonché** l'attrezzatura spaziale, che fornisce un supporto ai servizi di navigazione aerea in tutte le fasi di volo;

33) «sistema»: i costituenti terrestri **e/o** aerei **e/o** l'attrezzatura spaziale, che fornisce un supporto ai servizi di navigazione aerea in tutte le fasi di volo;

Emendamento 40

Proposta di regolamento

Articolo 2 – punto 36

Testo della Commissione

Emendamento

36) «autorità nazionale **di vigilanza**»: l'organismo **o gli organismi nazionali** cui lo Stato membro ha affidato compiti **di vigilanza** a norma del presente regolamento **e le autorità nazionali competenti responsabili delle mansioni previste dall'articolo 8 ter** del regolamento (CE) n. 216/2008;

36) "autorità **aeronautica** nazionale": l'organismo nazionale **con accreditamento dell'EAA** cui lo Stato membro ha affidato **i** compiti a norma del presente regolamento e del regolamento (CE) n. 216/2008;

Emendamento 41

Proposta di regolamento

Articolo 2 – punto 37

Testo della Commissione

37) «servizi di assistenza»: servizi **di** navigazione **aerea diversi dai servizi di traffico aereo**, come pure altri servizi e attività collegati alla fornitura di servizi di navigazione aerea o prestati a supporto degli stessi;

Emendamento

37) "servizi di assistenza": servizi **CNS (comunicazione, navigazione e sorveglianza), MET (meteorologici) e AIS (informazioni aeronautiche)**, come pure altri servizi e attività collegati alla fornitura di servizi di navigazione aerea o prestati a supporto degli stessi;

Emendamento 42

Proposta di regolamento

Articolo 2 – punto 38 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

38 bis) "partenariato settoriale": accordi di cooperazione nel contesto di un contratto stipulato con la finalità di migliorare la gestione del traffico tra diversi fornitori di servizi di navigazione aerea, tra cui il gestore di rete, gli utenti dello spazio aereo, gli aeroporti e gli altri operatori economici comparabili;

Emendamento 43

Proposta di regolamento

Articolo 2 – punto 38 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

38 ter) "spazio aereo operativo integrato": lo spazio aereo controllato di dimensioni definite comprendente lo spazio aereo europeo e, in virtù di adeguati accordi, di paesi terzi limitrofi in cui sono applicate una struttura dinamica di assegnazione e ripartizione temporale, risorse di controllo ottimizzate in termini di efficienza, servizi di navigazione aerea integralmente interoperabili e soluzioni combinate ai fini di un uso ottimale, prevedibile e sicuro dello spazio aereo nell'ottica di completare il cielo unico

europeo;

Emendamento 44

Proposta di regolamento Articolo 2 – punto 38 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

38 quater) "piani locali di miglioramento delle prestazioni": piani elaborati da una o più autorità aeronautiche nazionali a livello locale, segnatamente a livello di blocchi funzionali di spazio aero, regionale o nazionale;

Emendamento 45

Proposta di regolamento Articolo 2 – punto 38 quinquies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

38 quinquies) "organizzazione riconosciuta": un organismo cui possono essere assegnati specifici compiti di certificazione o sorveglianza da parte, e sotto il controllo e la responsabilità, dell'Agenzia o di un'autorità aeronautica nazionale.

Emendamento 46

Proposta di regolamento Articolo 3 – titolo

Testo della Commissione

Emendamento

Autorità nazionali **di vigilanza**

Autorità **aeronautiche** nazionali

Emendamento 47

Proposta di regolamento Articolo 3 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Emendamento

1. Gli Stati membri, agendo congiuntamente o singolarmente, designano o istituiscono in qualità di

1. Gli Stati membri, agendo congiuntamente o singolarmente, designano o istituiscono in qualità di

autorità nazionale **di vigilanza uno o più enti** che assumano le funzioni assegnate a detta autorità dal presente regolamento.

autorità **aeronautica** nazionale **un ente** che assuma le funzioni assegnate a detta autorità dal presente regolamento **e dal regolamento (CE) n. 216/2008**.

Emendamento 48

Proposta di regolamento Articolo 3 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Le autorità nazionali **di vigilanza** sono giuridicamente distinte e indipendenti, in particolare per quanto riguarda l'organizzazione, la gerarchia e il processo decisionale, da qualsiasi prestatore di servizi di navigazione aerea o da qualsiasi soggetto pubblico o privato che abbia un interesse nelle attività di tali fornitori.

Emendamento

2. Le autorità **aeronautiche** nazionali sono giuridicamente distinte e indipendenti, in particolare per quanto riguarda l'organizzazione, la gerarchia e il processo decisionale, **comprese dotazioni distinte nel bilancio annuale**, da qualsiasi **impresa, organizzazione**, soggetto pubblico o privato o personale **rientranti nell'ambito delle proprie attività a norma della articolo 1 del regolamento (CE) n. 216/2008 o che abbia un interesse nelle attività di tali soggetti**.

Emendamento 49

Proposta di regolamento Articolo 3 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Fatto salvo il paragrafo 2, le autorità nazionali **di vigilanza** possono essere accorpate a livello organizzativo con altri organismi di regolamentazione e/o autorità preposte alla sicurezza.

Emendamento

3. Fatto salvo il paragrafo 2, le autorità **aeronautiche** nazionali possono essere accorpate a livello organizzativo con altri organismi di regolamentazione e/o autorità preposte alla sicurezza.

Emendamento 50

Proposta di regolamento Articolo 3 – paragrafo 4

Testo della Commissione

4. Le autorità nazionali **di vigilanza che non sono giuridicamente distinte da fornitori di servizi di navigazione aerea o da soggetti pubblici o privati che hanno un interesse nelle attività di tali fornitori**,

Emendamento

4. Le autorità **aeronautiche** nazionali **provvedono all'osservanza delle disposizioni di cui al presente articolo** alla data di entrata in vigore del presente regolamento **oppure** entro il 1° gennaio

come stabilito al paragrafo 2, alla data di entrata in vigore del presente regolamento, *sono tenute al rispetto di tale requisito* entro il 1° gennaio 2020.

2017.

Emendamento 51

Proposta di regolamento Articolo 3 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. Le autorità nazionali *di vigilanza* esercitano i propri poteri con imparzialità, indipendenza e trasparenza. In particolare dispongono di personale idoneo e sono organizzate, gestite e finanziate in modo da esercitare tali poteri con le modalità descritte.

Emendamento

5. Le autorità *aeronautiche* nazionali esercitano i propri poteri con imparzialità, indipendenza e trasparenza. In particolare dispongono di personale idoneo e sono organizzate, gestite e finanziate in modo da esercitare tali poteri con le modalità descritte.

Emendamento 52

Proposta di regolamento Articolo 3 – paragrafo 6 – parte introduttiva

Testo della Commissione

6. Il personale delle autorità nazionali *di vigilanza*:

Emendamento

6. Il personale delle autorità *aeronautiche* nazionali:

Emendamento 53

Proposta di regolamento Articolo 3 – paragrafo 6 – lettera a

Testo della Commissione

a) è assunto sulla base di norme *chiare* e trasparenti che ne garantiscono l'indipendenza *e, per quanto riguarda le figure chiamate ad adottare decisioni strategiche, è nominato dal governo o da un'altra autorità pubblica che non controlla direttamente fornitori di servizi di navigazione aerea, né trae beneficio dagli stessi*;

Emendamento

a) è assunto sulla base di norme *e criteri chiari* e trasparenti che ne garantiscono l'indipendenza;

Emendamento 54

Proposta di regolamento

Articolo 3 – paragrafo 6 – lettera b

Testo della Commissione

b) è selezionato mediante una procedura trasparente sulla base delle sue qualifiche specifiche, comprese le competenze adeguate e un'esperienza **maturata, tra l'altro, negli ambiti dell'audit e dei sistemi e servizi di navigazione aerea;**

Emendamento

b) è selezionato mediante una procedura trasparente sulla base delle sue qualifiche specifiche, comprese le competenze adeguate e un'esperienza **pertinente;**

Emendamento 55

Proposta di regolamento

Articolo 3 – paragrafo 6 – lettera b bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

b bis) non siano distaccati da fornitori di servizi di navigazione aerea o da società controllate da fornitori di servizi di navigazione aerea;

Emendamento 56

Proposta di regolamento

Articolo 3 – paragrafo 6 – lettera c

Testo della Commissione

c) opera con indipendenza, **in particolare non ha interessi relativi ai fornitori di servizi di navigazione aerea** e, nello svolgimento dei compiti dell'autorità nazionale **di vigilanza**, non chiede o prende istruzioni dall'amministrazione statale o da qualsiasi organismo pubblico o privato;

Emendamento

c) opera con indipendenza e, nello svolgimento dei compiti dell'autorità **aeronautica** nazionale non chiede o prende istruzioni dall'amministrazione statale o da qualsiasi organismo pubblico o privato, **fatta salva una stretta cooperazione con altre autorità nazionali competenti;**

Emendamento 57

Proposta di regolamento

Articolo 3 – paragrafo 6 – lettera e

Testo della Commissione

e) le persone chiamate ad adottare decisioni strategiche e a svolgere audit o altre funzioni direttamente collegate a

Emendamento

e) le persone chiamate ad adottare decisioni strategiche e a svolgere audit o altre funzioni direttamente collegate a

obiettivi di vigilanza o prestazionali dei fornitori di servizi di navigazione aerea, per un periodo **di almeno un anno** dopo la fine del loro mandato presso l'autorità nazionale **di vigilanza** non possono rivestire alcuna posizione o responsabilità professionale presso fornitori di servizi di navigazione aerea.

obiettivi di vigilanza o prestazionali dei fornitori di servizi di navigazione aerea, per un periodo **superiore a sei mesi** dopo la fine del loro mandato presso l'autorità **aeronautica** nazionale non possono rivestire alcuna posizione o responsabilità professionale presso fornitori di servizi di navigazione aerea **per un periodo pari a:**

Emendamento 58

Proposta di regolamento

Articolo 3 – paragrafo 6 – lettera e – punto i (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

i) almeno 12 mesi per il personale con compiti direttivi;

Emendamento 59

Proposta di regolamento

Articolo 3 – paragrafo 6 – lettera e – punto ii (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

ii) almeno sei mesi per il personale con compiti non direttivi.

Emendamento 60

Proposta di regolamento

Articolo 3 – paragrafo 6 – lettera e bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

e bis) gli alti dirigenti dell'autorità sono nominati per un periodo determinato da tre a sette anni, rinnovabile una sola volta, e possono essere sollevati dall'incarico durante il loro mandato solo se non soddisfano più le condizioni previste dal presente articolo o se sono colpevoli di condotta scorretta ai sensi della normativa nazionale.

Emendamento 61

Proposta di regolamento

Articolo 3 – paragrafo 7

Testo della Commissione

7. Gli Stati membri provvedono affinché le autorità nazionali **di vigilanza** dispongano delle risorse e capacità necessarie per svolgere i compiti loro assegnati dal presente regolamento in modo efficiente e tempestivo. Le autorità nazionali **di vigilanza** hanno piena autorità in materia di assunzione e gestione del personale sulla base dei loro stanziamenti che provengono, tra l'altro, dalle tariffe di rotta fissate in proporzione ai compiti che l'autorità è chiamata a svolgere in conformità all'articolo 4.

Emendamento

7. Gli Stati membri provvedono affinché le autorità **aeronautiche** nazionali dispongano delle risorse e capacità necessarie per svolgere i compiti loro assegnati dal presente regolamento in modo efficiente e tempestivo. Le autorità **aeronautiche** nazionali hanno piena autorità in materia di assunzione e gestione del personale sulla base dei loro stanziamenti che provengono, tra l'altro, dalle tariffe di rotta fissate in proporzione ai compiti che l'autorità è chiamata a svolgere in conformità all'articolo 4.

Emendamento 62

**Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 8**

Testo della Commissione

8. Gli Stati membri notificano alla Commissione i nomi e gli indirizzi delle autorità nazionali **di vigilanza**, nonché gli eventuali cambiamenti, e la informano delle misure adottate per garantire l'osservanza del presente articolo.

Emendamento

8. Gli Stati membri notificano alla Commissione i nomi e gli indirizzi delle autorità **aeronautiche** nazionali, nonché gli eventuali cambiamenti, e la informano delle misure adottate per garantire l'osservanza del presente articolo.

Emendamento 63

**Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 9**

Testo della Commissione

9. La Commissione definisce norme di esecuzione per stabilire le modalità delle procedure di selezione e assunzione ai fini del paragrafo 6, lettere a) e b). Tali atti di esecuzione sono adottati **secondo la** procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3.

Emendamento

9. La Commissione definisce norme di esecuzione per stabilire le modalità delle procedure di selezione e assunzione ai fini del paragrafo 6, lettere a) e b). Tali atti di esecuzione sono adottati **in conformità alla** procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3, **e precisano:**

Emendamento 64

**Proposta di regolamento
Articolo 3 – paragrafo 9 – lettera a (nuova)**

Testo della Commissione

Emendamento

a) il livello di separazione richiesto dall'autorità di nomina per qualsiasi impresa, organizzazione, soggetto pubblico o privato o personale rientranti nell'ambito delle attività dell'autorità a norma della articolo 1 del regolamento (CE) n. 216/2008 o per un soggetto che abbia un interesse nelle attività di detti soggetti, al fine di salvaguardare l'equilibrio tra la prevenzione dei conflitti di interesse e l'efficienza amministrativa;

Emendamento 65

Proposta di regolamento

Articolo 3 – paragrafo 9 – lettera b (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

b) le pertinenti qualifiche tecniche richieste per il personale che svolge gli audit.

Emendamento 66

Proposta di regolamento

Articolo 4 – titolo

Testo della Commissione

Emendamento

Compiti delle autorità nazionali ***di vigilanza***

Compiti delle autorità ***aeronautiche*** nazionali

Emendamento 67

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione

Emendamento

1. Alle autorità nazionali ***di vigilanza di cui all'articolo 3 sono*** affidati in particolare i seguenti compiti:

1. Alle autorità ***aeronautiche*** nazionali ***sono*** affidati in particolare i seguenti compiti:

Emendamento 68

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 1 – lettera a

Testo della Commissione

a) garantire un'adeguata vigilanza dell'applicazione del presente regolamento, con particolare riguardo all'efficienza e alla sicurezza delle operazioni dei fornitori di servizi di navigazione aerea che forniscono servizi relativi allo spazio aereo di responsabilità dello Stato membro che ha designato o ha istituito l'autorità in questione;

Emendamento

a) garantire un'adeguata vigilanza dell'applicazione del presente regolamento **e del regolamento (CE) n. 216/2008**, con particolare riguardo all'efficienza e alla sicurezza delle operazioni dei fornitori di servizi di navigazione aerea che forniscono servizi relativi allo spazio aereo di responsabilità dello Stato membro che ha designato o ha istituito l'autorità in questione;

Emendamento 69

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 1 – lettera b

Testo della Commissione

b) **rilasciare certificati ai fornitori di servizi di navigazione aerea in conformità all'articolo 8 ter del regolamento (CE) n. 216/2008 e vigilare sul rispetto delle condizioni che ne hanno determinato il rilascio;**

Emendamento

b) ***l'esecuzione o la delega, in tutto o in parte, dei compiti di cui agli articoli 8 ter, 8 quater e 10 del regolamento (CE) n. 216/2008 e l'esecuzione del compito di provvedere alla supervisione dell'applicazione del presente regolamento, in particolare per quanto riguarda lo svolgimento sicuro ed efficiente delle attività dei prestatori di servizi di navigazione aerea collegati allo spazio aereo di competenza degli Stati membri;***

Emendamento 70

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 1 – lettera c

Testo della Commissione

c) **rilasciare licenze, abilitazioni, specializzazioni e certificati ai controllori del traffico aereo in conformità all'articolo 8 quater del regolamento (CE) n. 216/2008 e vigilare sul rispetto delle condizioni che ne hanno determinato il rilascio;**

Emendamento

soppresso

Emendamento 71

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 1 – lettera e

Testo della Commissione

e) monitorare l'attuazione del sistema di tariffazione in conformità agli articoli 12 e 13;

Emendamento

e) monitorare l'attuazione del sistema di tariffazione in conformità agli articoli 12 e 13, **comprese le disposizioni sulle sovvenzioni trasversali di cui all'articolo 13, paragrafo 7;**

Emendamento 72

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 1 – lettera g bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

g bis) presentare annualmente una relazione sull'attività svolta e sull'esecuzione dei suoi compiti alle autorità competenti degli Stati membri, all'EAA e alla Commissione. Tali relazioni descrivono le iniziative prese e i risultati ottenuti in ordine a ciascuno dei compiti indicati nel presente articolo;

Emendamento 73

Proposta di regolamento

Articolo 4 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Ogni autorità nazionale **di vigilanza** svolge le opportune ispezioni e indagini per verificare l'osservanza delle norme del presente regolamento. Il fornitore del servizio di navigazione aerea interessato facilita tali operazioni.

Emendamento

2. Ogni autorità **aeronautica** nazionale svolge le opportune ispezioni e indagini per verificare l'osservanza delle norme del presente regolamento. Il fornitore del servizio di navigazione aerea interessato facilita tali operazioni **e il pertinente Stato membro offre tutta l'assistenza necessaria per garantire l'efficacia del monitoraggio della conformità.**

Emendamento 74

Proposta di regolamento

Articolo 5 – titolo

Cooperazione tra autorità nazionali **di vigilanza**

Cooperazione tra **le** autorità **aeronautiche** nazionali

Emendamento 75

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 1 – comma 1

1. Le autorità nazionali **di vigilanza** si scambiano informazioni sul rispettivo operato, sui loro principi, le pratiche e le procedure decisionali e sull'attuazione del diritto dell'Unione europea. Esse cooperano al fine di coordinare i loro processi decisionali all'interno dell'Unione. Le autorità nazionali **di vigilanza** partecipano e collaborano in seno a una rete che si riunisce a intervalli periodici. **La Commissione e l'Agenzia dell'Unione europea per l'aviazione (di seguito "EAA") sono membri di tale rete e ne coordinano e sostengono l'operato, oltre a formulare eventuali raccomandazioni.** La Commissione e l'EAA facilitano la cooperazione attiva delle autorità nazionali **di vigilanza** e gli scambi e l'utilizzo di personale tra le stesse autorità **sulla base di un pool di esperti che deve essere istituito dall'EAA in conformità all'articolo 17, paragrafo 2, lettera f), del regolamento (CE) n. 216/2008.**

1. Le autorità aeronautiche nazionali si scambiano informazioni sul rispettivo operato, sui loro principi, le pratiche e le procedure decisionali e sull'attuazione del diritto dell'Unione europea. Esse cooperano al fine di coordinare i loro processi decisionali all'interno dell'Unione. Le autorità **aeronautiche** nazionali partecipano e collaborano in seno a una rete che si riunisce a intervalli periodici **e quantomeno una volta all'anno.** La Commissione e l'EAA facilitano la cooperazione attiva delle autorità **aeronautiche** nazionali e gli scambi e l'utilizzo di personale tra le stesse autorità.

La rete può, tra l'altro:

- a) elaborare e divulgare metodologie e orientamenti semplificati per la realizzazione dei compiti dell'autorità di cui all'articolo 4;**
- b) fornire assistenza alle singole autorità aeronautiche nazionali su questioni normative;**
- c) formulare pareri alla Commissione e all'EAA in merito al processo normativo e alla certificazione;**
- d) formulare pareri, orientamenti e**

raccomandazioni su come agevolare la fornitura transfrontaliera di servizi;

e) elaborare soluzioni comuni da attuare a livello di uno o più Stati al fine di conseguire gli obiettivi del piano generale ATM o della convenzione di Chicago.

Emendamento 76

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 1 – comma 2

Testo della Commissione

Fatte salve le norme sulla protezione dei dati di cui all'articolo 22 del presente regolamento e al regolamento (CE) n. 45/2001, la Commissione *sostiene* lo scambio di informazioni, *di cui al primo e secondo comma del presente paragrafo*, tra i membri della rete, eventualmente mediante strumenti elettronici, nel rispetto della riservatezza dei segreti commerciali *dei fornitori di servizi di navigazione aerea*.

Emendamento

Fatte salve le norme sulla protezione dei dati di cui all'articolo 22 del presente regolamento e al regolamento (CE) n. 45/2001, la Commissione *predispone una piattaforma per* lo scambio di *dette* informazioni tra i membri della rete, eventualmente mediante strumenti elettronici, nel rispetto della riservatezza dei segreti commerciali *delle imprese, delle organizzazioni o dei soggetti coinvolti*.

Emendamento 77

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Le autorità nazionali *di vigilanza* cooperano strettamente, anche attraverso accordi di lavoro, a fini di assistenza reciproca nelle loro funzioni di monitoraggio e svolgimento di indagini e sondaggi.

Emendamento

2. Le autorità *aeronautiche* nazionali cooperano strettamente, anche attraverso accordi di lavoro, a fini di assistenza reciproca nelle loro funzioni di monitoraggio e svolgimento di indagini e sondaggi.

Emendamento 78

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Per quanto riguarda i blocchi funzionali di spazio aereo *che si estendono nello spazio aereo che è di responsabilità di più*

Emendamento

3. Per quanto riguarda i blocchi funzionali di spazio aereo gli Stati membri interessati concludono accordi sulla vigilanza *di cui*

Stati membri, gli Stati membri interessati concludono accordi sulla vigilanza **prevista dal presente** articolo nei confronti dei fornitori di servizi di navigazione aerea che forniscono servizi connessi ai suddetti blocchi. Le autorità nazionali **di vigilanza** interessate elaborano un piano in cui specificano le modalità della loro cooperazione allo scopo di concretizzare tale accordo.

all'articolo 4 nei confronti dei fornitori di servizi di navigazione aerea che forniscono servizi connessi ai suddetti blocchi. Le autorità **aeronautiche** nazionali interessate elaborano un piano in cui specificano le modalità della loro cooperazione allo scopo di concretizzare tale accordo.

Emendamento 79

Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 4

Testo della Commissione

4. Le autorità nazionali **di vigilanza** cooperano strettamente al fine di garantire una vigilanza adeguata dei fornitori di servizi di navigazione aerea, titolari di un certificato valido rilasciato in uno Stato membro, che forniscono altresì servizi nello spazio aereo di responsabilità di un altro Stato membro. Tale cooperazione include accordi per il trattamento di casi che implicano l'inosservanza del presente regolamento e dei requisiti comuni applicabili adottati in conformità all'articolo 8 ter, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 216/2008

Emendamento

4. Le autorità **aeronautiche** nazionali cooperano strettamente al fine di garantire una vigilanza adeguata dei fornitori di servizi di navigazione aerea, titolari di un certificato valido rilasciato in uno Stato membro, che forniscono altresì servizi nello spazio aereo di responsabilità di un altro Stato membro. Tale cooperazione include accordi per il trattamento di casi che implicano l'inosservanza del presente regolamento e dei requisiti comuni applicabili adottati in conformità all'articolo 8 ter, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 216/2008

Emendamento 80

Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. In caso di fornitura di servizi di navigazione aerea in uno spazio aereo di pertinenza di un altro Stato membro, gli accordi di cui ai paragrafi 2 e 4 comprendono un accordo relativo al reciproco riconoscimento dei compiti di vigilanza di cui all'articolo 4, paragrafi 1 e 2 e dei risultati degli stessi. Il mutuo riconoscimento si applica anche quando gli accordi di riconoscimento fra le autorità

Emendamento

5. In caso di fornitura di servizi di navigazione aerea in uno spazio aereo di pertinenza di un altro Stato membro, gli accordi di cui ai paragrafi 2, 3 e 4 comprendono un accordo relativo al reciproco riconoscimento dei compiti di vigilanza di cui all'articolo 4, paragrafi 1 e 2 e dei risultati degli stessi. Il mutuo riconoscimento si applica anche quando gli accordi di riconoscimento fra le autorità

nazionali di vigilanza sono conclusi ai fini del processo di certificazione dei fornitori di servizi.

nazionali di vigilanza sono conclusi ai fini del processo di certificazione dei fornitori di servizi.

Emendamento 81

Proposta di regolamento

Articolo 5 – paragrafo 6

Testo della Commissione

6. Se consentito **dalla legislazione** nazionale, le autorità nazionali **di vigilanza** possono, a fini di cooperazione regionale, concludere anche accordi sulla ripartizione dei compiti in materia di vigilanza.

Emendamento

6. Se consentito **dal diritto** nazionale, le autorità **aeronautiche** nazionali possono, a fini di cooperazione regionale, concludere anche accordi sulla ripartizione dei compiti in materia di vigilanza.

Emendamento 82

Proposta di regolamento

Articolo 6 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Le autorità nazionali **di vigilanza** possono decidere di delegare interamente o in parte le ispezioni **e** le indagini **di cui all'articolo 4, paragrafo 2**, ad organizzazioni riconosciute che soddisfano i requisiti stabiliti nell'allegato I.

Emendamento

1. **L'EAA e** le autorità **aeronautiche** nazionali possono decidere di delegare interamente o in parte le ispezioni, le indagini **e altri compiti assegnati a norma del presente regolamento** ad organizzazioni riconosciute che soddisfano i requisiti stabiliti nell'allegato I.

Emendamento 83

Proposta di regolamento

Articolo 6 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Tale delega **concessa da un'autorità nazionale di vigilanza** è valida nell'intera Unione per un periodo di tre anni rinnovabile. Le autorità nazionali **di vigilanza** possono incaricare una qualsiasi delle organizzazioni riconosciute, con sede nell'Unione, di effettuare le ispezioni e le indagini.

Emendamento

2. Tale delega è valida nell'intera Unione per un periodo di tre anni rinnovabile. **L'EAA e** le autorità **aeronautiche** nazionali possono incaricare una qualsiasi delle organizzazioni riconosciute, con sede nell'Unione, di effettuare le ispezioni e le indagini.

Emendamento 84

Proposta di regolamento

Articolo 6 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. **Gli Stati membri** notificano alla Commissione, **all'EAA e** agli altri Stati membri le organizzazioni riconosciute cui hanno delegato compiti in conformità al paragrafo 1 indicando il settore di competenza di ciascuna organizzazione e i loro numeri di identificazione, nonché eventuali modifiche di tali informazioni. La Commissione pubblica nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* l'elenco delle organizzazioni riconosciute, i loro numeri di identificazione e settori di competenza e mantiene aggiornato tale elenco.

Emendamento

3. **L'EAA e le autorità aeronautiche nazionali** notificano alla Commissione, agli altri Stati membri **e, se del caso, all'EAA**, le organizzazioni riconosciute cui hanno delegato compiti in conformità del paragrafo 1 indicando il settore di competenza di ciascuna organizzazione e i loro numeri di identificazione, nonché eventuali modifiche di tali informazioni. La Commissione pubblica nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* l'elenco delle organizzazioni riconosciute, i loro numeri di identificazione e i loro settori di competenza e mantiene aggiornato tale elenco.

Emendamento 85

Proposta di regolamento

Articolo 6 – paragrafo 4

Testo della Commissione

4. **Gli Stati membri** ritirano la delega alle organizzazioni riconosciute che non risultano più conformi ai requisiti di cui all'allegato I e ne informano senza indugio la Commissione, **l'EAA** e gli altri Stati membri.

Emendamento

4. **L'EAA e le autorità aeronautiche nazionali** ritirano la delega alle organizzazioni riconosciute che non risultano più conformi ai requisiti di cui all'allegato I e ne informano senza indugio la Commissione e gli altri Stati membri.

Emendamento 86

Proposta di regolamento

Articolo 7 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Le autorità nazionali **di vigilanza** che operano in conformità alle rispettive legislazioni nazionali, istituiscono meccanismi di consultazione per coinvolgere in modo appropriato le parti interessate, inclusi gli enti rappresentativi del personale per l'esercizio delle loro

Emendamento

1. Le autorità **aeronautiche** nazionali che operano in conformità alle rispettive legislazioni nazionali, istituiscono meccanismi di consultazione per coinvolgere in modo appropriato le parti interessate, inclusi gli enti rappresentativi del personale per l'esercizio delle loro

mansioni, nell'attuazione del cielo unico europeo.

mansioni, nell'attuazione del cielo unico europeo.

Emendamento 87

Proposta di regolamento Articolo 8 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. La fornitura di tutti i servizi di navigazione aerea all'interno dell'Unione è soggetta alla certificazione da parte delle autorità nazionali **di vigilanza** o dell'EAA o alla dichiarazione alle stesse, in conformità all'articolo 8 ter del regolamento (CE) n. 216/2008.

Emendamento

1. La fornitura di tutti i servizi di navigazione aerea all'interno dell'Unione è soggetta alla certificazione da parte delle autorità **aeronautiche** nazionali o dell'EAA o alla dichiarazione alle stesse, in conformità all'articolo 8 ter del regolamento (CE) n. 216/2008.

Emendamento 88

Proposta di regolamento Articolo 8 – paragrafo 4

Testo della Commissione

4. Il rilascio dei certificati conferisce ai fornitori di servizi di navigazione aerea la possibilità di offrire i loro servizi **agli Stati membri**, ad altri fornitori di servizi di navigazione aerea, agli utenti dello spazio aereo e agli aeroporti all'interno dell'Unione. **Per quanto riguarda i servizi di assistenza, tale possibilità è subordinata alla conformità all'articolo 10, paragrafo 2.**

Emendamento

4. Il rilascio dei certificati conferisce ai fornitori di servizi di navigazione aerea la possibilità di offrire i loro servizi **a qualsiasi Stato membro**, ad altri fornitori di servizi di navigazione aerea, agli utenti dello spazio aereo e agli aeroporti all'interno dell'Unione **e nei paesi terzi confinanti, inclusi, se del caso, i blocchi funzionali di spazio aereo, soggetti a un accordo reciproco tra le parti interessate.**

Emendamento 89

Proposta di regolamento Articolo 9 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. Per i blocchi funzionali di spazio aereo, stabiliti a norma dell'articolo 16, **che si estendono nello spazio aereo di responsabilità di più Stati membri**, gli Stati membri interessati designano congiuntamente, conformemente al paragrafo 1 del presente articolo, uno o più

Emendamento

5. Per i blocchi funzionali di spazio aereo, stabiliti a norma dell'articolo 16, gli Stati membri interessati designano congiuntamente, conformemente al paragrafo 1 del presente articolo, uno o più fornitori di servizi di traffico aereo, almeno un mese prima dell'istituzione del blocco

fornitori di servizi di traffico aereo, almeno un mese prima dell'istituzione del blocco funzionale di spazio aereo.

funzionale di spazio aereo.

Emendamento 90
Proposta di regolamento
Articolo 10

Testo della Commissione

1. In conformità al presente articolo, gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire che i fornitori di servizi di assistenza **possano** competere all'interno dell'Unione per la fornitura di tali servizi sulla base di condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti.

Il requisito di cui al presente articolo deve essere soddisfatto entro il 1° gennaio 2020.

2. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire **che la fornitura** di servizi di **traffico aereo sia separata dalla fornitura** di servizi di assistenza. **Ciò implica che i servizi di traffico aereo e i servizi di assistenza devono essere forniti da due imprese distinte.**

3. Nella scelta del prestatore di servizi di assistenza gli enti appaltatori **tengono conto, in particolare, dell'efficienza** in rapporto ai costi, **della** qualità generale e **della** sicurezza dei servizi.

4. Un prestatore di servizi di assistenza può essere selezionato per fornire servizi nello spazio aereo di uno Stato membro soltanto

Emendamento

1. In conformità al presente articolo, gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire **che non vi siano ostacoli legali per** i fornitori di servizi di assistenza **che ne pregiudichino la capacità di** competere all'interno dell'Unione per la fornitura di tali servizi sulla base di condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti.

2. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire **che i fornitori** di servizi di **navigazione aerea, all'atto dell'elaborazione dei loro piani aziendali, chiedano offerte a diversi fornitori** di servizi di assistenza, **al fine di scegliere il fornitore finanziariamente e qualitativamente più vantaggioso.** **L'organo di valutazione delle prestazioni previsto a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, nel valutare i piani di miglioramento delle prestazioni, controlla il livello di conformità con le disposizioni del presente paragrafo.**

3. Nella scelta del prestatore **esterno** di servizi di assistenza **si osservano le disposizioni della direttiva 2004/18/CE.** Gli enti appaltatori **si attengono a criteri vincolanti di selezione quali l'efficienza** in rapporto ai costi **e all'energia, la** qualità generale, **l'interoperabilità e la** sicurezza dei servizi, **nonché la trasparenza delle procedure di aggiudicazione.**

4. Un prestatore di servizi di assistenza può essere selezionato per fornire servizi nello spazio aereo di uno Stato membro soltanto

se:

- a) è certificato a norma dell'articolo 8 ter del regolamento (CE) n. 216/2008;
- b) la sua sede principale di attività si trova nel territorio di uno Stato membro;
- c) gli Stati membri e/o i cittadini degli Stati membri detengono oltre il 50% del prestatore di servizi e lo controllano di fatto, direttamente o indirettamente, attraverso una o più imprese intermedie, salvo quanto previsto in un accordo con un paese terzo di cui l'Unione è parte contraente; e
- d) il prestatore di servizi è conforme ai requisiti in materia di difesa e sicurezza nazionale.

5. I servizi di assistenza relativi al funzionamento della rete europea di gestione del traffico aereo (EATMN) possono essere forniti a livello centralizzato dal gestore della rete, aggiungendo tale servizi all'elenco di cui all'articolo 17, paragrafo 2, in conformità all'articolo 17, paragrafo 3. Tali servizi, e in particolare quelli relativi alla infrastrutture ATM, possono anche essere forniti su base esclusiva da un prestatore di servizi di navigazione aerea o da raggruppamenti di tali fornitori. La Commissione precisa le modalità per la selezione dei fornitori o gruppi di fornitori sulla base della capacità professionale e della capacità di fornire servizi in modo imparziale ed efficace sul piano dei costi e predispone una valutazione generale dei costi e benefici stimati della fornitura di servizi di assistenza a livello centralizzato. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3. La Commissione designa i fornitori, o raggruppamenti di fornitori, in conformità agli atti di esecuzione citati.

se:

- a) è certificato a norma dell'articolo 8 ter del regolamento (CE) n. 216/2008;
- b) la sua sede principale di attività si trova nel territorio di uno Stato membro;
- c) gli Stati membri e/o i cittadini degli Stati membri detengono oltre il 50% del prestatore di servizi e lo controllano di fatto, direttamente o indirettamente, attraverso una o più imprese intermedie, salvo quanto previsto in un accordo con un paese terzo di cui l'Unione è parte contraente; e
- d) il prestatore di servizi è conforme ai requisiti in materia di difesa e sicurezza nazionale.

5. I servizi di assistenza relativi al funzionamento della rete europea di gestione del traffico aereo (EATMN) possono essere forniti a livello centralizzato dal gestore della rete, aggiungendo tale servizi all'elenco di cui all'articolo 17, paragrafo 2, in conformità all'articolo 17, paragrafo 3. Tali servizi, e in particolare quelli relativi alla infrastrutture ATM, possono anche essere forniti su base esclusiva da un prestatore di servizi di navigazione aerea o da raggruppamenti di tali fornitori. La Commissione precisa le modalità per la selezione dei fornitori o gruppi di fornitori sulla base della capacità professionale e della capacità di fornire servizi in modo imparziale ed efficace sul piano dei costi e predispone una valutazione generale dei costi e benefici stimati della fornitura di servizi di assistenza a livello centralizzato. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3. La Commissione designa i fornitori, o raggruppamenti di fornitori, in conformità agli atti di esecuzione citati.

5 bis. La Commissione definisce norme dettagliate che chiariscono le modalità di selezione dei servizi di cui al presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di

cui all'articolo 27, paragrafo 3.

5 ter. La Commissione condurrà uno studio complessivo sugli impatti operativi, economici, di sicurezza e sociali dell'introduzione dei principi di mercato alla fornitura di servizi di assistenza e lo presenta al Parlamento europeo e al Consiglio entro il 1° gennaio 2016. Lo studio tiene in considerazione la realizzazione del piano generale ATM e l'impatto delle tecnologie SESAR sul settore dei servizi di assistenza.

Emendamento 91

Proposta di regolamento

Articolo 11 – paragrafo 1 – lettera a

Testo della Commissione

a) obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e obiettivi associati a livello locale relativi a settori di prestazione essenziali quali la sicurezza, l'ambiente, la capacità e l'efficacia sotto il profilo dei costi;

Emendamento

a) obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e obiettivi associati a livello locale relativi a settori di prestazione essenziali quali la sicurezza, l'ambiente, la capacità e l'efficacia sotto il profilo dei costi, ***conformemente agli obiettivi di alto livello del piano generale ATM fissati per un intero periodo di riferimento;***

Emendamento 92

Proposta di regolamento

Articolo 11 – paragrafo 1 – lettera b

Testo della Commissione

b) piani ***nazionali o piani per blocchi funzionali di spazio aereo***, comprendenti obiettivi prestazionali, a garanzia della conformità agli obiettivi prestazionali dell'Unione e agli obiettivi associati a livello locale; e

Emendamento

b) piani ***locali di miglioramento delle prestazioni***, comprendenti obiettivi prestazionali, a garanzia della conformità agli obiettivi prestazionali dell'Unione e agli obiettivi associati a livello locale; e

Emendamento 93

Proposta di regolamento

Articolo 11 – paragrafo 2

2. La Commissione designa un organismo indipendente, imparziale e competente come “organo di valutazione delle prestazioni”. Il ruolo **dell'organo di valutazione delle prestazioni** consiste nel fornire consulenza alla Commissione, coordinandosi con le autorità nazionali **di vigilanza, e**, nell'assisterle **su richiesta** nell'attuazione del sistema di prestazioni di cui al paragrafo 1. **All'organo di valutazione delle prestazioni** può essere prestata assistenza tecnica dall'EAA **e** da Eurocontrol o da un altro organismo competente.

2. La Commissione designa un organismo indipendente, imparziale e competente come "organo di valutazione delle prestazioni" (**OVP**). **L'OVP è istituito come un regolatore economico europeo sotto la sorveglianza della Commissione, con effetto dal 1° luglio 2015.** Il ruolo **dell'OVP** consiste nel fornire consulenza alla Commissione, coordinandosi con le autorità **aeronautiche** nazionali, nell'assisterle **e nel monitorarle** nell'attuazione del sistema di prestazioni di cui al paragrafo 1. **L'OVP deve essere separato funzionalmente e giuridicamente da qualsiasi fornitore di servizi, a livello nazionale o paneuropeo.** **All'OVP** può essere prestata assistenza tecnica dall'EAA, **dal gestore della rete**, da Eurocontrol o da un altro organismo competente.

Emendamento 94

Proposta di regolamento Articolo 11 – paragrafo 3

3. I piani **nazionali o i piani per i blocchi funzionali di spazio aereo** di cui al paragrafo 1, lettera b), sono elaborati dalle autorità nazionali **di vigilanza** e adottati dagli Stati membri. Detti piani includono obiettivi locali di carattere vincolante e un adeguato sistema di incentivi quale approvato dagli Stati membri. L'elaborazione dei piani è soggetta a consultazioni con i fornitori di servizi di navigazione aerea, con i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo e, qualora opportuno, con gli operatori e i coordinatori aeroportuali.

3. I piani locali **di miglioramento delle prestazioni** di cui al paragrafo 1, lettera b), sono elaborati dalle autorità **aeronautiche** nazionali e adottati dagli Stati membri. Detti piani includono obiettivi locali di carattere vincolante e un adeguato sistema di incentivi quale approvato dagli Stati membri. L'elaborazione dei piani è soggetta a consultazioni con **la Commissione, l'OVP**, i fornitori di servizi di navigazione aerea, con i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo e, qualora opportuno, con gli operatori e i coordinatori aeroportuali.

Emendamento 95

Proposta di regolamento

Articolo 11 – paragrafo 4 – comma 1

Testo della Commissione

4. La conformità degli obiettivi *dei piani nazionali o di blocco funzionale di spazio aereo* e degli obiettivi locali agli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione è valutata dalla Commissione in cooperazione con l'*organo di valutazione delle prestazioni*.

Emendamento

4. La conformità degli obiettivi *dei piani locali di miglioramento delle prestazioni* e degli obiettivi locali agli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione è valutata dalla Commissione in cooperazione con l'**OVP**.

Emendamento 96

Proposta di regolamento

Articolo 11 – paragrafo 4 – comma 2

Testo della Commissione

Qualora accerti che i piani *nazionali o per blocco funzionale di spazio aereo* o gli obiettivi a livello locale non soddisfano gli obiettivi a livello di Unione, la Commissione, può esigere che gli Stati membri interessati adottino le necessarie misure correttive. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità alla procedura consultiva di cui all'articolo 27, paragrafo 2.

Emendamento

Qualora accerti che i piani **locali di miglioramento delle prestazioni** o gli obiettivi a livello locale non soddisfano gli obiettivi a livello di Unione, la Commissione può esigere che gli Stati membri interessati adottino le necessarie misure correttive. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità alla procedura consultiva di cui all'articolo 27, paragrafo 2.

Emendamento 97

Proposta di regolamento

Articolo 11 – paragrafo 6

Testo della Commissione

6. La Commissione **compie** valutazioni periodiche in merito al conseguimento degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e degli obiettivi prestazionali associati a livello locale.

Emendamento

6. La Commissione **e l'EAA, insieme con l'OVP, compiono** valutazioni periodiche in merito al conseguimento degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e degli obiettivi prestazionali associati a livello locale.

Emendamento 98

Proposta di regolamento

Articolo 11 – paragrafo 7 – comma 1 – lettera a

Testo della Commissione

a) la raccolta, la convalida, l'esame, la valutazione e la diffusione dei dati attinenti relativi alle prestazioni dei servizi di navigazione aerea e dei servizi di rete forniti da tutte le pertinenti parti interessate, tra le quali i fornitori di servizi di navigazione aerea, gli utenti dello spazio aereo, gli operatori aeroportuali, le autorità nazionali **di vigilanza**, gli Stati membri e Eurocontrol;

Emendamento

a) la raccolta, la convalida, l'esame, la valutazione e la diffusione dei dati attinenti relativi alle prestazioni dei servizi di navigazione aerea e dei servizi di rete forniti da tutte le pertinenti parti interessate, tra le quali i fornitori di servizi di navigazione aerea, gli utenti dello spazio aereo, gli operatori aeroportuali, **l'EEA**, le autorità **aeronautiche** nazionali, gli Stati membri e Eurocontrol;

Emendamento 99

Proposta di regolamento

Articolo 11 – paragrafo 7 – comma 1 – lettera b

Testo della Commissione

b) la selezione di adeguati settori essenziali di prestazione, sulla base del documento n. 9854 dell'ICAO «Global Air Traffic Management Operational Concept», e coerenti con quelli identificati nel quadro delle prestazioni del piano generale ATM, tra i quali la sicurezza, l'ambiente, la capacità e l'efficacia sotto il profilo dei costi, con gli adattamenti eventualmente necessari per tenere conto delle esigenze specifiche del cielo unico europeo e degli obiettivi specifici di tali settori e definizione di un gruppo limitato di indicatori essenziali per misurare le prestazioni;

Emendamento

b) la selezione di adeguati settori essenziali di prestazione, sulla base del documento n. 9854 dell'ICAO «Global Air Traffic Management Operational Concept», e coerenti con quelli identificati nel quadro delle prestazioni del piano generale ATM, tra i quali la sicurezza, l'ambiente, la capacità, l'efficacia sotto il profilo dei costi **e il fattore umano**, con gli adattamenti eventualmente necessari per tenere conto delle esigenze specifiche del cielo unico europeo e degli obiettivi specifici di tali settori e definizione di un gruppo limitato di indicatori essenziali per misurare le prestazioni; **occorre prestare particolare attenzione agli indicatori di prestazione in materia di sicurezza;**

Emendamento 100

Proposta di regolamento

Articolo 11 – paragrafo 7 – comma 1 – lettera c

Testo della Commissione

c) la definizione e revisione degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e degli obiettivi prestazionali associati a livello locale tenendo in considerazione i contributi identificati a livello nazionale o

Emendamento

c) la definizione e revisione degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e degli obiettivi prestazionali associati a livello locale tenendo in considerazione i contributi identificati a livello nazionale o

a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo;

a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo; ***gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione sono istituiti al fine di assicurare che ogni blocco funzionale di spazio aereo abbia la flessibilità sufficiente per conseguire i migliori risultati;***

Emendamento 101

Proposta di regolamento

Articolo 11 – paragrafo 7 – comma 1 – lettera d – parte introduttiva

Testo della Commissione

d) i criteri a cui le autorità nazionali ***di vigilanza*** ricorrono per l'elaborazione dei piani ***nazionali o a livello di blocchi funzionali di spazio aereo di*** miglioramento delle prestazioni, compresi gli obiettivi prestazionali a livello locale e il sistema di incentivi. I piani di miglioramento delle prestazioni:

Emendamento

d) i criteri a cui le autorità ***aeronautiche*** nazionali ricorrono per l'elaborazione dei piani ***locali*** di miglioramento delle prestazioni, compresi gli obiettivi prestazionali a livello locale e il sistema di incentivi. I piani di miglioramento delle prestazioni:

Emendamento 102

Proposta di regolamento

Articolo 11 – paragrafo 7 – comma 1 – lettera d – punto i

Testo della Commissione

i) sono basati sui piani aziendali dei fornitori di servizi di navigazione aerea;

Emendamento

i) sono basati sui piani aziendali dei fornitori di servizi di navigazione aerea, ***i quali dovrebbero a loro volta tenere conto dell'attuazione del piano generale ATM;***

Emendamento 103

Proposta di regolamento

Articolo 11 – paragrafo 7 – comma 1 – lettera e

Testo della Commissione

e) la valutazione degli obiettivi prestazionali a livello locale sulla base dei piani ***nazionali o dei piani per i blocchi funzionali di spazio aereo;***

Emendamento

e) la valutazione degli obiettivi prestazionali a livello locale sulla base dei piani ***locali di miglioramento delle prestazioni;***

Emendamento 104

Proposta di regolamento

Articolo 11 – paragrafo 7 – comma 1 – lettera f

Testo della Commissione

f) monitoraggio dei piani **nazionali o dei piani per i blocchi funzionali di spazio aereo**, compresi adeguati meccanismi d'allarme;

Emendamento

f) **il** monitoraggio dei piani **locali di miglioramento delle prestazioni**, compresi adeguati meccanismi d'allarme;

Emendamento 105

Proposta di regolamento

Articolo 11 – paragrafo 7 – comma 1 – lettera g

Testo della Commissione

g) i criteri per imporre sanzioni nei casi di non conformità agli obiettivi **prestazionali a livello dell'Unione e** agli obiettivi associati a livello locale durante il periodo di riferimento, nonché a sostenere meccanismi di allarme;

Emendamento

g) i criteri per imporre sanzioni **e meccanismi di compensazione** nei casi di non conformità agli obiettivi **prestazionali a livello dell'Unione e** agli obiettivi associati a livello locale durante il periodo di riferimento, nonché a sostenere meccanismi di allarme;

Emendamento 106

Proposta di regolamento

Articolo 11 – paragrafo 7 – comma 2

Testo della Commissione

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità all'articolo 26 al fine di definire modalità di applicazione per il funzionamento adeguato del sistema di prestazioni conformemente ai punti elencati nel presente paragrafo.

Emendamento

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 26 al fine di **adottare gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e di** definire modalità di applicazione per il funzionamento adeguato del sistema di prestazioni conformemente ai punti elencati nel presente paragrafo.

Emendamento 107

Proposta di regolamento

Articolo 11 – paragrafo 8 bis (nuovo)

8 bis. La Commissione conduce uno studio sull'impatto che il comportamento dei soggetti non fornitori di servizi di navigazione aerea nel sistema ATM, per esempio gli operatori aeroportuali, i coordinatori aeroportuali e gli operatori del trasporto aereo, può avere sul funzionamento efficiente della rete ATM europea.

L'ambito dello studio deve riguardare, pur senza esservi limitato:

a) l'identificazione di soggetti non fornitori di servizi di navigazione aerea nel sistema ATM, in grado di influenzare le prestazioni della rete;

b) l'effetto del comportamento di tali soggetti sulle prestazioni ANS relativamente ai settori essenziali di prestazione quali la sicurezza, l'ambiente e la capacità;

c) la fattibilità dell'elaborazione di indicatori di prestazione e di indicatori essenziali di prestazione per tali soggetti;

d) qualsiasi vantaggio per la rete ATM europea che può derivare dall'applicazione di ulteriori indicatori di prestazione e indicatori essenziali di prestazione e qualsiasi ostacolo per il raggiungimento della migliore prestazione.

Lo studio deve essere avviato entro 12 mesi dalla pubblicazione del presente regolamento e completato entro i 12 mesi successivi; le conclusioni dello stesso devono essere prese in esame dalla Commissione e dagli Stati membri al fine di ampliare l'ambito del sistema di prestazioni affinché comprenda ogni ulteriore indicatore di prestazione e indicatore essenziale di prestazione per i prossimi periodi di riferimento, ai sensi delle disposizioni del presente articolo.

Emendamento 108

Proposta di regolamento Articolo 13 – paragrafo 4

Testo della Commissione

4. I costi di cui si deve tenere conto in questo contesto sono quelli valutati in relazione a strutture e servizi previsti e attuati ai sensi dell'ICAO Regional Air Navigation Plan (piano regionale di navigazione aerea dell'ICAO, regione europea). Essi includono anche i costi sostenuti dalle autorità nazionali **di vigilanza** e/o da organizzazioni riconosciute, nonché altri costi sostenuti dallo Stato membro e dal fornitore di servizi interessati in relazione alla fornitura di servizi di navigazione aerea. I costi non comprendono i costi delle sanzioni imposte dagli Stati membri a norma dell'articolo 33, **né** i costi delle eventuali misure correttive o sanzioni a norma dell'articolo 11, paragrafo 5.

Emendamento

4. I costi di cui si deve tenere conto in questo contesto sono quelli valutati in relazione a strutture e servizi previsti e attuati ai sensi dell'ICAO Regional Air Navigation Plan (piano regionale di navigazione aerea dell'ICAO, regione europea). Essi includono anche i costi sostenuti dalle autorità **aeronautiche** nazionali e/o da organizzazioni riconosciute, nonché altri costi sostenuti dallo Stato membro e dal fornitore di servizi interessati in relazione alla fornitura di servizi di navigazione aerea. I costi non comprendono i costi delle sanzioni imposte dagli Stati membri a norma dell'articolo 33 **o** i costi delle eventuali misure correttive o sanzioni a norma dell'articolo 11, paragrafo 5 .

Emendamento 109

Proposta di regolamento Articolo 13 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. Gli Stati membri, per quanto riguarda i blocchi funzionali di spazio aereo e in quanto parte dei loro rispettivi accordi quadro, si adoperano nella misura del possibile per concordare i principi comuni di una politica di tariffazione.

Emendamento

5. Gli Stati membri, per quanto riguarda i blocchi funzionali di spazio aereo e in quanto parte dei loro rispettivi accordi quadro, si adoperano nella misura del possibile per concordare i principi comuni di una politica di tariffazione, **al fine di conseguire una tariffa unica in linea con i rispettivi piani di miglioramento delle prestazioni;**

Emendamento 110

Proposta di regolamento Articolo 13 – paragrafo 9 – lettera f

Testo della Commissione

f) le tariffe promuovono la fornitura sicura,

Emendamento

f) le tariffe promuovono la fornitura sicura,

efficiente, efficace e sostenibile dei servizi di navigazione aerea, si prefiggono il raggiungimento di un alto livello di sicurezza e dell'efficacia sotto il profilo dei costi nonché il conseguimento degli obiettivi di prestazione e incentivano la fornitura di servizi integrati, riducendo al contempo l'impatto ambientale dell'aviazione. Ai fini della **lettera f)** e in relazione ai piani **nazionali o a livello di blocchi funzionali di spazio aereo di miglioramento** delle prestazioni, le autorità nazionali **di vigilanza** possono istituire meccanismi, tra cui incentivi consistenti in vantaggi e svantaggi finanziari, per incoraggiare i fornitori di servizi di navigazione aerea e/o gli utenti dello spazio aereo a sostenere miglioramenti della fornitura di servizi di navigazione aerea, quali una maggiore capacità, minori ritardi e uno sviluppo sostenibile, mantenendo nel contempo un livello di sicurezza ottimale.

efficiente, efficace e sostenibile dei servizi di navigazione aerea, si prefiggono il raggiungimento di un alto livello di sicurezza e dell'efficacia sotto il profilo dei costi nonché il conseguimento degli obiettivi di prestazione e incentivano la fornitura di servizi integrati, riducendo al contempo l'impatto ambientale dell'aviazione. Ai fini della **presente lettera** e in relazione ai piani **locali** di miglioramento delle prestazioni, le autorità **aeronautiche** nazionali possono istituire meccanismi, tra cui incentivi consistenti in vantaggi e svantaggi finanziari, per incoraggiare i fornitori di servizi di navigazione aerea e/o gli utenti dello spazio aereo a sostenere miglioramenti della fornitura di servizi di navigazione aerea, quali una maggiore capacità, minori ritardi e uno sviluppo sostenibile, mantenendo nel contempo un livello di sicurezza ottimale.

Emendamento 111

Proposta di regolamento Articolo 13 – paragrafo 10

Testo della Commissione

10. La Commissione adotta modalità di applicazione relative alla procedura da seguire per l'applicazione dei paragrafi da 1 a 9. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3.

Emendamento

10. La Commissione adotta modalità di applicazione relative alla procedura da seguire per l'applicazione dei paragrafi da 1 a 9. **La Commissione può proporre meccanismi finanziari per migliorare la sincronizzazione delle spese in conto capitale aeree e terrestri relative all'applicazione delle tecnologie SESAR.** Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3.

Emendamento 112

Proposta di regolamento Articolo 14 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 14 bis

Attuazione del piano generale ATM

L'attuazione del piano generale ATM è coordinata dalla Commissione. Il gestore della rete, l'OVP e il gestore della realizzazione contribuiscono all'attuazione del piano generale ATM a norma delle disposizioni del presente regolamento.

Emendamento 113

**Proposta di regolamento
Articolo 14 ter (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 14 ter

La Commissione adotta misure che definiscono la governance dell'attuazione del piano generale ATM comprese la definizione e la selezione del responsabile per il livello di gestione (gestore della realizzazione). Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3.

Emendamento 114

**Proposta di regolamento
Articolo 14 quater (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 14 quater

Il gestore della realizzazione raccomanda alla Commissione termini vincolanti per la realizzazione e per le azioni correttive opportune relative ai ritardi di attuazione.

Emendamento 115

**Proposta di regolamento
Articolo 15 – paragrafo 1**

1. L'attuazione del piano generale ATM può essere coadiuvata da progetti comuni. Tali progetti devono sostenere gli obiettivi del presente regolamento ovvero migliorare l'efficienza del sistema aeronautico europeo in settori essenziali come la capacità, l'efficacia delle operazioni di volo e la redditività, nonché la sostenibilità ambientale, nel rispetto degli obiettivi imperativi di sicurezza. I progetti comuni mirano a rendere operative in modo tempestivo, coordinato e sincronizzato **le funzionalità ATM per realizzare** i cambiamenti operativi essenziali identificati dal piano generale ATM.

1. L'attuazione del piano generale ATM può essere coadiuvata da progetti comuni. Tali progetti devono sostenere gli obiettivi del presente regolamento ovvero migliorare l'efficienza del sistema aeronautico europeo in settori essenziali come la capacità, l'efficacia delle operazioni di volo e la redditività, nonché la sostenibilità ambientale, nel rispetto degli obiettivi imperativi di sicurezza. I progetti comuni mirano a rendere operative **le funzionalità ATM** in modo tempestivo, coordinato e sincronizzato, **al fine di conseguire** i cambiamenti operativi essenziali identificati dal piano generale ATM, **inclusa l'identificazione della dimensione geografica, dell'architettura del progetto orientata alle prestazioni e dell'approccio alla fornitura di servizi più appropriati da attuare da parte del gestore della realizzazione. Ove possibile, la progettazione e l'esecuzione dei progetti comuni mira a garantire che un insieme di capacità interoperabili di base esistano in tutti gli Stati membri.**

Emendamento 116

Proposta di regolamento Articolo 15 – paragrafo 2

2. La Commissione può adottare misure per definire la governance di progetti comuni e individuare incentivi per la loro realizzazione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3. Tali misure **non interferiscono con i** meccanismi per lo sviluppo dei progetti relativi a blocchi funzionali di spazio aereo concordati dalle parti dei blocchi stessi.

2. La Commissione può adottare misure per definire la governance di progetti comuni e individuare incentivi per la loro realizzazione. **L'organismo che gestisce l'attuazione dei progetti comuni è lo stesso che è incaricato dell'attuazione della linea di base del piano generale ATM.** Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3. Tali misure **sono complementari rispetto ai** meccanismi per lo sviluppo dei progetti relativi a blocchi funzionali di spazio aereo concordati dalle parti dei blocchi stessi.

Emendamento 117

Proposta di regolamento Articolo 15 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. I progetti comuni sono il mezzo per attuare in modo coordinato e tempestivo i miglioramenti operativi sviluppati dal progetto SESAR. Essi offrono pertanto un contributo decisivo al raggiungimento degli obiettivi dell'Unione.

Emendamento 118

Proposta di regolamento Articolo 16 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Emendamento

1. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire establishment and l'attuazione di blocchi funzionali di spazio aereo sulla base della fornitura integrata di servizi di ***traffico aereo***, allo scopo di conseguire la prescritta capacità ed efficienza della rete di gestione del traffico aereo nell'ambito del cielo unico europeo, per mantenere un elevato livello di sicurezza e contribuire all'efficienza complessiva del sistema di trasporto aereo e a una riduzione dell'impatto ambientale.

1. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire la preparazione e l'attuazione di blocchi funzionali ***operativi*** di spazio aereo sulla base della fornitura integrata di servizi di ***navigazione aerea***, allo scopo di conseguire la prescritta capacità ed efficienza della rete di gestione del traffico aereo nell'ambito del cielo unico europeo, per mantenere un elevato livello di sicurezza e contribuire all'efficienza complessiva del sistema di trasporto aereo e a una riduzione dell'impatto ambientale.

Emendamento 119

Proposta di regolamento Articolo 16 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

2. Laddove possibile, i blocchi funzionali di spazio aereo sono costituiti sulla base di un partenariato settoriale cooperativo tra fornitori di servizi di navigazione aerea, in particolare per quanto concerne la fornitura di servizi di assistenza in conformità all'articolo 10. Il partenariato settoriale può fornire supporto a uno o più blocchi funzionali di spazio aereo, o

soppresso

parte degli stessi, al fine di massimizzarne l'efficienza.

Emendamento 120

Proposta di regolamento Articolo 16 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Gli Stati membri, **come pure** i fornitori di servizi di **traffico aereo** cooperano per quanto possibile per conformarsi al presente articolo. Laddove pertinente la cooperazione può prevedere la partecipazione ai blocchi funzionali di spazio aereo di fornitori di servizi di **traffico aereo** di paesi terzi.

Emendamento

3. Gli Stati membri, **le autorità aeronautiche nazionali e** i fornitori di servizi di **navigazione aerea** cooperano per quanto possibile per conformarsi al presente articolo. Laddove pertinente la cooperazione può prevedere la partecipazione ai blocchi funzionali di spazio aereo **di autorità aeronautiche nazionali e** di fornitori di servizi di **navigazione aerea** di paesi terzi.

Emendamento 121

Proposta di regolamento Articolo 16 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera b

Testo della Commissione

b) sono designati in modo tale da perseguire le massime sinergie ottenibili grazie al partenariato settoriale allo scopo di conseguire **e, se possibile, superare** gli obiettivi prestazionali fissati in conformità all'articolo 11;

Emendamento

b) sono designati in modo tale da perseguire le massime sinergie ottenibili grazie al partenariato settoriale allo scopo di conseguire gli obiettivi prestazionali fissati in conformità all'articolo 11;

Emendamento 122

Proposta di regolamento Articolo 16 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera c

Testo della Commissione

c) consentono l'uso ottimale dello spazio aereo, tenendo conto dei flussi di traffico aereo;

Emendamento

c) consentono l'uso ottimale **e flessibile** dello spazio aereo, tenendo conto dei flussi di traffico aereo;

Emendamento 123

Proposta di regolamento Articolo 16 – paragrafo 4 – comma 1 – punto i bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

i bis) consolidano gli appalti per l'infrastruttura ATM e mirano ad aumentare l'interoperabilità delle attrezzature esistenti;

Emendamento 124

Proposta di regolamento

Articolo 16 – paragrafo 4 – comma 1 – punto i ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

i ter) facilitano la rispondenza con gli obiettivi di prestazione a livello di Unione.

Emendamento 126

Proposta di regolamento

Articolo 16 – paragrafo 6 – comma 1

Testo della Commissione

Emendamento

Un blocco funzionale di spazio aereo ***che si copre lo spazio aereo soggetto alla responsabilità di più di uno Stato membro viene*** istituito con decisione congiunta ***di tutti gli*** Stati membri e, se del caso, ***di tutti i*** paesi terzi che hanno responsabilità di qualsiasi porzione dello spazio aereo inclusa nel blocco funzionale di spazio aereo.

Un blocco funzionale ***operativo*** di spazio aereo è istituito con decisione congiunta ***degli*** Stati membri e, se del caso, ***dei*** paesi terzi che hanno responsabilità di qualsiasi porzione dello spazio aereo inclusa nel blocco funzionale di spazio aereo.

Emendamento 127

Proposta di regolamento

Articolo 16 – paragrafo 11

Testo della Commissione

Emendamento

11. La Commissione può adottare misure relative alle informazioni, di cui al paragrafo 6, che gli Stati membri sono tenuti a fornire. Tali atti di esecuzione sono adottati conformemente alla procedura di cui all'articolo 273.

11. La Commissione può adottare misure relative alle informazioni, di cui al paragrafo 6, che gli Stati membri sono tenuti a fornire. Tali atti di esecuzione sono adottati conformemente alla procedura di cui all'articolo 27, ***paragrafo 3. Le disposizioni del presente paragrafo non pregiudicano eventuali accordi relativi ai blocchi funzionali di spazio aereo esistenti***

alla data di entrata in vigore del presente regolamento, nella misura in cui tali accordi conseguono e, ove possibile, superano gli obiettivi di prestazione stabiliti a norma dell'articolo 11.

Emendamento 128

Proposta di regolamento Articolo 16 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 16 bis

Partenariati settoriali

1. I fornitori di servizi di navigazione aerea possono cooperare per creare partenariati settoriali, in particolare relativamente alla fornitura di servizi di assistenza ai sensi dell'articolo 10. Il partenariato settoriale può fornire supporto a uno o più blocchi funzionali di spazio aereo, o parte degli stessi, al fine di massimizzarne l'efficienza.

2. La Commissione e gli Stati membri compiono ogni sforzo per assicurare che qualsiasi ostacolo ai partenariati tra fornitori di servizi di navigazione aerea sia eliminato, tenendo in particolare considerazione le questioni relative alla responsabilità, i modelli di tariffazione e gli ostacoli all'interoperabilità.

Emendamento 129

Proposta di regolamento Articolo 17 – paragrafo 1

Testo della Commissione

Emendamento

1. I servizi della rete di gestione del traffico aereo (ATM) permettono l'uso ottimale dello spazio aereo e assicurano che gli utenti dello spazio aereo possano operare sulle traiettorie preferite, garantendo al tempo stesso il massimo accesso allo spazio aereo e ai servizi di navigazione aerea. Tali servizi di rete sono finalizzate a sostenere iniziative a livello nazionale e a

1. I servizi della rete di gestione del traffico aereo (ATM) permettono l'uso ottimale **e flessibile** dello spazio aereo e assicurano che gli utenti dello spazio aereo possano operare sulle traiettorie preferite, garantendo al tempo stesso il massimo accesso allo spazio aereo e ai servizi di navigazione aerea. Tali servizi di rete sono finalizzate a sostenere iniziative a livello

livello dei blocchi funzionali di spazio aereo e sono svolte in modo tale da non pregiudicare la separazione delle mansioni normative da quelle operative.

nazionale e a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo e sono svolte in modo tale da non pregiudicare la separazione delle mansioni normative da quelle operative.

Emendamento 130

Proposta di regolamento

Articolo 17 – paragrafo 2 – comma 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione

2. Per conseguire gli obiettivi di cui al paragrafo 1 e fatte salve le competenze degli Stati membri in materia di rotte nazionali e strutture dello spazio aereo, la Commissione provvede affinché siano **garantiti sotto la responsabilità di** un gestore di rete i seguenti servizi:

Emendamento

2. Per conseguire gli obiettivi di cui al paragrafo 1 e fatte salve le competenze degli Stati membri in materia di rotte nazionali e strutture dello spazio aereo, la Commissione provvede affinché siano **coordinati da** un gestore di rete i seguenti servizi **e le seguenti funzioni**:

Emendamento 131

Proposta di regolamento

Articolo 17 – paragrafo 2 – comma 1 – lettera e

Testo della Commissione

e) ottimizzazione della progettazione dello spazio aereo in cooperazione con i fornitori di servizi di navigazione aerea e dei blocchi funzionali di spazio aereo, di cui all'articolo 16;

Emendamento

e) ottimizzazione della progettazione dello spazio aereo, **compresi i settori e le strutture dello spazio aereo nelle aree "en-route" e terminali**, in cooperazione con i fornitori di servizi di navigazione aerea e dei blocchi funzionali di spazio aereo, di cui all'articolo 16;

Emendamento 132

Proposta di regolamento

Articolo 17 – paragrafo 2 – comma 2

Testo della Commissione

I servizi di cui al presente paragrafo non implicano l'adozione di misure vincolanti di portata generale o l'esercizio di un potere discrezionale. Esse tengono conto delle proposte formulate a livello nazionale e a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo. Esse sono eseguite in coordinamento con le autorità militari secondo procedure

Emendamento

I servizi **e le funzioni** di cui al presente paragrafo non implicano l'adozione di misure vincolanti di portata generale o l'esercizio di un potere discrezionale. Esse tengono conto delle proposte formulate a livello nazionale e a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo. Esse sono eseguite in coordinamento con le autorità

concordate in materia di uso flessibile dello spazio aereo.

militari secondo procedure concordate in materia di uso flessibile dello spazio aereo.

Emendamento 133

Proposta di regolamento

Articolo 17 – paragrafo 2 – comma 3

Testo della Commissione

La Commissione ha la facoltà, conformemente alle norme di attuazione di cui al paragrafo 4, di designare Eurocontrol, o un altro organo imparziale e competente, per lo svolgimento dei compiti di gestore della rete. Tali compiti sono eseguiti in modo imparziale ed efficiente sotto il profilo dei costi ed effettuati per conto degli Stati membri e delle parti interessate. Essi sono sottoposti ad un sistema di governo appropriato che riconosce le responsabilità separate per la prestazione di servizi e la regolamentazione, tenuto conto delle esigenze dell'intera rete ATM e con la piena partecipazione degli utenti dello spazio aereo e dei fornitori di servizi di navigazione aerea. Entro il 1° gennaio **2020** la Commissione designa il gestore della rete come prestatore di servizi autonomo e, se possibile, nell'ambito di un partenariato settoriale.

Emendamento

La Commissione ha la facoltà, conformemente alle norme di attuazione di cui al paragrafo 4, di designare Eurocontrol, o un altro organo imparziale e competente, per lo svolgimento dei compiti di gestore della rete. Tali compiti sono eseguiti in modo imparziale ed efficiente sotto il profilo dei costi ed effettuati per conto **dell'Unione**, degli Stati membri e delle parti interessate. Essi sono sottoposti ad un sistema di governo appropriato che riconosce le responsabilità separate per la prestazione di servizi e la regolamentazione, tenuto conto delle esigenze dell'intera rete ATM e con la piena partecipazione degli utenti dello spazio aereo e dei fornitori di servizi di navigazione aerea. Entro il 1° gennaio **2016** la Commissione designa il gestore della rete come prestatore di servizi autonomo e nell'ambito di un partenariato settoriale.

Emendamento 134

Proposta di regolamento

Articolo 17 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. Aspetti della configurazione dello spazio aereo diversi rispetto a quelli di cui ai paragrafi 2 e 4, lettera c) sono affrontati al livello nazionale o al livello dei blocchi funzionali di spazio aereo. Questo processo di configurazione tiene conto della crescita e della complessità del traffico, **dei blocchi nazionali o funzionali di spazio aereo** e prevede la piena consultazione degli utenti dello spazio aereo interessati o dei gruppi

Emendamento

5. Aspetti della configurazione dello spazio aereo diversi rispetto a quelli di cui ai paragrafi 2 e 4, lettera c) sono affrontati al livello nazionale o al livello dei blocchi funzionali di spazio aereo. Questo processo di configurazione tiene conto della crescita e della complessità del traffico e **dei piani locali di miglioramento delle prestazioni** e prevede la piena consultazione degli utenti dello spazio aereo interessati o dei gruppi

interessati che rappresentano gli utenti dello spazio aereo e le autorità militari, a seconda dei casi.

interessati che rappresentano gli utenti dello spazio aereo e le autorità militari, a seconda dei casi.

Emendamento 135

Proposta di regolamento

Articolo 19 – comma 1

Testo della Commissione

I fornitori di servizi di navigazione aerea mettono a punto meccanismi per consultarsi con i pertinenti gruppi di utenti dello spazio aereo e gli operatori aeroportuali su tutti gli aspetti principali inerenti ai servizi forniti o a modifiche alle configurazioni dello spazio aereo. ***Gli utenti dello spazio aereo vengono inoltre coinvolti nel processo di approvazione dei piani strategici d'investimento.*** La Commissione adotta misure per definire le modalità della consultazione e della partecipazione degli utenti dello spazio aereo al processo di ***approvazione*** dei piani d'investimento. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3.

Emendamento

I fornitori di servizi di navigazione aerea mettono a punto meccanismi per consultarsi con i pertinenti gruppi di utenti dello spazio aereo e gli operatori aeroportuali su tutti gli aspetti principali inerenti ai servizi forniti, ***ai piani di investimento strategico, specialmente per quanto riguarda aspetti che esigono sincronizzazione dell'impiego delle attrezzature di aria e di terra*** o a modifiche alle configurazioni dello spazio aereo. La Commissione adotta misure per definire le modalità della consultazione e della partecipazione degli utenti dello spazio aereo al processo di ***elaborazione*** dei piani d'investimento ***per assicurare coerenza con il piano generale ATM e con i progetti comuni di cui all'articolo 15.*** Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3.

Emendamento 136

Proposta di regolamento

Articolo 19 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Fatto salvo il ruolo del comitato per il cielo unico, la Commissione istituisce un gruppo consultivo di esperti sul fattore umano, al quale devono partecipare le parti sociali dell'ATM europeo e altri esperti degli enti rappresentativi del personale. Il ruolo di tale gruppo deve essere quello di fornire consulenza alla Commissione sull'interazione tra le operazioni e il fattore umano nel settore

Emendamento 137

Proposta di regolamento Articolo 21 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. I fornitori di servizi di navigazione aerea, qualunque sia il loro assetto proprietario o la loro forma giuridica, elaborano, sottopongono a revisione contabile e pubblicano i loro conti finanziari. Tali conti rispettano i principi contabili internazionali adottati dall'Unione. ***Qualora il pieno rispetto dei principi contabili internazionali non sia possibile a motivo dello status giuridico del fornitore di servizi, questi si sforza di conseguire il massimo rispetto possibile.***

Emendamento

1. I fornitori di servizi di navigazione aerea, qualunque sia il loro assetto proprietario o la loro forma giuridica, elaborano, sottopongono a revisione contabile e pubblicano i loro conti finanziari. Tali conti rispettano i principi contabili internazionali adottati dall'Unione.

Gli Stati membri adottano le misure necessarie al fine di provvedere a che i fornitori di servizi di navigazione aerea si conformino al presente articolo entro il 1° luglio 2017.

Emendamento 138

Proposta di regolamento Articolo 21 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. Gli Stati membri possono applicare ai fornitori di servizi di navigazione aerea che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002, relativo all'applicazione di principi contabili internazionali²⁹, le disposizioni transitorie dell'articolo 9 di detto regolamento.

Emendamento

soppresso

²⁹ *GU L 243 dell'11.9.2002, pag. 1.*

Emendamento 139

Proposta di regolamento Articolo 26 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. La delega di poteri di cui all'articolo 11, paragrafo 7, all'articolo 17, paragrafo 3, e all'articolo 25 è conferita alla Commissione per un periodo di tempo *indeterminato*.

Emendamento

2. La delega di potere di cui all'articolo 11, paragrafo 7, all'articolo 17, paragrafo 3, e all'articolo 25 è conferita alla Commissione per un periodo *di sette anni*.

La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di sette anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

Emendamento 140

Proposta di regolamento Articolo 32 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Le autorità nazionali *di vigilanza*, in conformità delle rispettive legislazioni nazionali, nonché la Commissione, si astengono dal divulgare informazioni aventi carattere riservato e, in particolare, informazioni sui fornitori di servizi di navigazione aerea, sulle loro relazioni d'affari o sulle loro componenti di costo.

Emendamento

1. Le autorità *aeronautiche* nazionali, in conformità delle rispettive legislazioni nazionali, nonché la Commissione, si astengono dal divulgare informazioni aventi carattere di riservatezza e, in particolare, informazioni sui fornitori di servizi di navigazione aerea, sulle loro relazioni d'affari o sulle loro componenti di costo.

Emendamento 141

Proposta di regolamento Articolo 32 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Il paragrafo 1 lascia impregiudicata la facoltà di divulgazione delle informazioni da parte delle autorità nazionali *di vigilanza* o della Commissione ove ciò sia indispensabile per l'espletamento dei loro

Emendamento

2. Il paragrafo 1 lascia impregiudicata la facoltà di divulgazione delle informazioni da parte delle autorità *aeronautiche* nazionali o della Commissione ove ciò sia indispensabile per l'espletamento dei loro

compiti; in tal caso la divulgazione è proporzionata e tiene conto del legittimo interesse dei fornitori di servizi di navigazione aerea, degli utenti dello spazio aereo, degli aeroporti o degli altri soggetti interessati alla tutela dei loro segreti commerciali.

compiti; in tal caso la divulgazione è proporzionata e tiene conto del legittimo interesse dei fornitori di servizi di navigazione aerea, degli utenti dello spazio aereo, degli aeroporti o degli altri soggetti interessati alla tutela dei loro segreti commerciali.

Emendamento 142

Proposta di regolamento Articolo 33

Testo della Commissione

Gli Stati Membri istituiscono norme in materia di sanzioni applicabili in caso di violazioni del presente regolamento, in particolare da parte degli utenti dello spazio aereo e dei fornitori di servizi e adottano tutte le misure necessarie ad assicurarne l'applicazione. Tali sanzioni sono efficaci, proporzionate e dissuasive.

Emendamento

Gli Stati Membri istituiscono norme in materia di sanzioni **e meccanismi di compensazione** applicabili in caso di violazioni del presente regolamento, in particolare da parte degli utenti dello spazio aereo e dei fornitori di servizi e adottano tutte le misure necessarie ad assicurarne l'applicazione. Tali sanzioni sono efficaci, proporzionate e dissuasive.

Emendamento 143

Proposta di regolamento Allegato II – punto 1 – lettera a

Testo della Commissione

a) l'autorità nazionale **di vigilanza** che rilascia il certificato;

Emendamento

a) l'autorità **aeronautica** nazionale che rilascia il certificato;