



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 23 ottobre 2017
(OR. en)

13544/17

**Fascicolo interistituzionale:
2017/0271 (NLE)**

**AVIATION 140
RELEX 890
USA 50**

PROPOSTA

Origine:	Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea
Data:	19 ottobre 2017
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea

n. doc. Comm.:	COM(2017) 620 final
----------------	---------------------

Oggetto:	Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO relativa alla firma, a nome dell'Unione, e all'applicazione provvisoria della modifica 1 del memorandum di cooperazione NAT-I-9406 tra gli Stati Uniti d'America e l'Unione europea
----------	---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2017) 620 final.

All.: COM(2017) 620 final

Bruxelles, 19.10.2017
COM(2017) 620 final

2017/0271 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

**relativa alla firma, a nome dell'Unione, e all'applicazione provvisoria della modifica 1
del memorandum di cooperazione NAT-I-9406 tra gli Stati Uniti d'America e l'Unione
europea**

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivi e obiettivi della proposta**

Nel 2011 l'UE e gli USA hanno firmato il memorandum di cooperazione tra gli Stati Uniti d'America e l'Unione europea in materia di ricerca e sviluppo nell'aviazione civile (MoC)¹. Le attività di cooperazione svolte finora a norma del MoC riguardano principalmente la gestione del traffico aereo (ATM), in particolare la cooperazione in materia di ricerca e sviluppo tra i rispettivi programmi SESAR (UE) e NextGen (USA) per la modernizzazione della gestione del traffico aereo.

I due programmi si trovavano allora nelle rispettive fasi di ricerca e sviluppo, aspetto che giustificava l'iniziale concentrazione della cooperazione nelle attività di ricerca, sviluppo e convalida. La cooperazione a norma del MoC, in particolare tra SESAR e NextGen, ha raggiunto un elevato livello di maturità e ha portato ad importanti risultati in termini di promozione dell'interoperabilità su scala mondiale dei sistemi di ATM. Ciò ha indotto le due parti a esaminare il potenziale ampliamento dell'ambito della cooperazione anche ad argomenti riguardanti la messa in opera dei sistemi di ATM. In base a ciò, l'8 maggio 2017 il Consiglio ha autorizzato la Commissione a negoziare con la Federal Aviation Administration (FAA) degli USA una modifica del MoC al fine di ampliarne l'ambito di applicazione alla messa in opera. Il negoziato ha perseguito tre obiettivi principali:

- (1) ampliare l'ambito del MoC esistente per far rientrare nella R&S dell'aviazione civile l'intero spettro delle attività di modernizzazione in ambito ATM (vale a dire R&S, convalida, dimostrazione, messa in opera) nonché i settori emergenti dell'aviazione e altri ambiti ATM del Cielo unico europeo al di là dell'aspetto tecnologico;
- (2) snellire e ottimizzare le modalità di gestione del MoC, i suoi allegati e le sue appendici; in base all'esperienza acquisita grazie al MoC attuale, entrambe le parti hanno concluso che il processo di gestione debba essere reso più snello e più efficace ad alto livello e che i servizi operativi addetti a questioni tecniche della cooperazione debbano partecipare maggiormente;
- (3) negoziare modalità specifiche di cooperazione in materia di messa in opera dell'ATM pur mantenendo in vigore le modalità esistenti di "Cooperazione SESAR-NextGen per l'interoperabilità su scala mondiale" e "Collaborazione sulla misurazione delle prestazioni di ATM", debitamente adattate al nuovo quadro di riferimento.

In attesa del consenso del Parlamento europeo e della decisione del Consiglio sulla conclusione della modifica proposta del MoC, la Commissione propone al Consiglio di adottare una decisione che ne autorizzi la firma e l'applicazione provvisoria.

• **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

La modifica proposta del MoC è pienamente coerente con la strategia dell'Unione per l'aviazione, la politica per il cielo unico europeo, il progetto SESAR e la legislazione pertinente. La strategia sottolinea l'importanza di completare il cielo unico europeo mediante l'attuazione di un sistema europeo pienamente ottimizzato di gestione del traffico aereo che riduca i costi dovuti alle inefficienze (ritardi e rotte più lunghe ecc.). L'attuazione del progetto SESAR svolge un ruolo fondamentale in tale contesto e permette inoltre una cooperazione

¹ GUL 89 del 5.4.2011.

forte ed efficiente con gli USA al fine di assicurare che i rispettivi sistemi di gestione del traffico aereo siano allineati e interoperabili.

- **Coerenza con le altre politiche dell'Unione**

La presente iniziativa rispecchia le priorità politiche della Commissione in relazione al mercato interno, alla crescita e all'occupazione e al ruolo dell'UE sulla scena mondiale. La proposta è inoltre coerente con la politica in materia di ricerca e innovazione e con la politica in materia di reti transeuropee dell'UE su cui si basano i quadri di riferimento di SESAR per la ricerca, lo sviluppo e la messa in opera.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- **Base giuridica**

La base giuridica della presente proposta è l'articolo 100, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 5, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

- **Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)**

Non pertinente.

- **Proporzionalità**

La modifica proposta del MoC non comporterà alcun onere amministrativo o finanziario supplementare per le autorità degli Stati membri né per le imprese.

- **Scelta dell'atto giuridico**

Non pertinente.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

Non pertinente.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

La Commissione ha associato al processo negoziale l'impresa comune SESAR e il gestore della realizzazione del progetto SESAR, che hanno avallato i risultati dei negoziati. Tali strutture rappresentano un'ampia piattaforma di portatori di interessi nel settore dell'aviazione che saranno i potenziali beneficiari della modifica del MoC. La Commissione ha anche consultato gli Stati membri attraverso il comitato speciale istituito dal Consiglio per il MoC, prima di siglare i progetti di testi. La Spagna, la Polonia e Cipro hanno chiesto chiarimenti sulla struttura dell'accordo modificato, sulle modalità di gestione e sulla necessità di far intervenire Eurocontrol nell'ambito di cooperazione che riguarda la revisione delle prestazioni. In sede di comitato speciale gli Stati membri hanno espresso sostegno per il testo dell'accordo modificato, una volta ricevuti i chiarimenti forniti dalla Commissione.

- **Assunzione e uso di perizie**

Durante i negoziati la consulenza tecnica è stata fornita dall'impresa comune SESAR, dal gestore della realizzazione del progetto SESAR e da Eurocontrol. La consulenza legale è stata fornita dal Servizio giuridico della Commissione. Non è stato necessario consultare altri esperti esterni.

- **Valutazione d'impatto**

Il Consiglio ha autorizzato la Commissione a negoziare una modifica del MoC incentrata su tre obiettivi: ampliamento dell'ambito del MoC per comprendere il ciclo completo della modernizzazione dell'ATM, riesame delle modalità di gestione per aumentarne l'efficienza e la praticità e inclusione di modalità specifiche sulla messa in opera dell'ATM. Questi tre obiettivi sono stati pienamente conseguiti. La proposta, pur essendo interamente fondata sugli stessi obiettivi e principi alla base del MoC esistente, amplia l'ambito della cooperazione tra l'UE e gli USA a tutte le fasi della modernizzazione in ambito ATM, compresa la messa in opera. La modifica rappresenta un'evoluzione naturale del lavoro svolto con successo nel quadro dell'accordo attuale. Inoltre le modalità previste dall'accordo modificato assicurano una gestione più snella, più efficiente e più efficace ad alto livello (gestione esecutiva) che consente l'opportuna rappresentanza delle due parti nelle riunioni e sedi idonee per discussioni di carattere più strategico.

L'iniziativa non intende però istituire nuovi programmi o nuovi meccanismi di finanziamento. Pertanto, come indicato nella tabella di marcia, non è stata svolta una valutazione d'impatto.

Come indicato nella proposta della Commissione di avvio di negoziati per la modifica del MoC, l'opzione migliore era modificare l'ambito di applicazione del MoC esistente per abbracciare tutte le fasi della modernizzazione in ambito ATM, compresa la messa in opera, nel contesto della politica del cielo unico europeo, limitando però a ricerca e sviluppo l'ambito della collaborazione riguardante gli altri temi dell'aviazione civile. Il vantaggio offerto da tale impostazione è che il MoC continuerebbe a garantire la cooperazione su tutti i temi di ricerca e sviluppo nell'aviazione civile estranei all'ambito ATM, mantenendo il quadro già negoziato e vincolante della cooperazione con gli USA.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

Non pertinente.

- **Diritti fondamentali**

La proposta non ha conseguenze per la tutela dei diritti fondamentali.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

La proposta non ha alcuna incidenza aggiuntiva sul bilancio. Le attività che saranno svolte a norma dell'accordo modificato saranno regolate dagli strumenti in vigore e dai relativi stanziamenti e programmi di lavoro, quali il programma di lavoro pluriennale SESAR 2020 dell'impresa comune SESAR e l'accordo quadro di partenariato con il gestore della realizzazione del progetto SESAR.

5. ALTRI ELEMENTI

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

Le attività di ricerca, sviluppo e convalida connesse al MoC continueranno ad essere programmate e monitorate dall'impresa comune SESAR. Le attività di realizzazione saranno programmate e monitorate dal gestore della realizzazione del progetto SESAR in base alle specifiche convenzioni di sovvenzione firmate con la Commissione. Questa monitorerà e verificherà l'andamento generale dell'attuazione del MoC mediante i meccanismi di informazione esistenti di queste due strutture in conformità ai quadri giuridici e contrattuali sottostanti e a quelli della gestione del MoC.

- **Documenti esplicativi (per le direttive)**

Non pertinente.

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

La Commissione ha seguito le direttive e gli obiettivi dell'autorizzazione del Consiglio a negoziare con la FAA una proposta di modifica del MoC. La modifica comprende sotto forma di addendum il testo principale riveduto del MoC e una versione riveduta dell'allegato 1 "Modernizzazione della gestione del traffico aereo e interoperabilità su scala mondiale", che comprende tre appendici e cinque integrazioni. Questa nuova struttura del MoC permette la massima flessibilità e adattabilità nello svolgimento delle attività di cooperazione coerentemente con la nuova forma di gestione del MoC, più snella ed efficiente.

In particolare:

- Per quanto riguarda il testo principale riveduto del MoC il comitato misto è sostituito da una formula più semplice che prevede un rappresentante per ogni parte allo scopo di sovrintendere al funzionamento dell'intero MoC e prendere decisioni a livello strategico (articolo III del MoC). Il testo nella forma attuale indica che i rappresentanti delle due parti saranno il Direttore generale della Direzione generale della Mobilità e dei trasporti (DG MOVE) della Commissione e l'amministratore della Federal Aviation Administration (FAA): in tal modo la supervisione dell'intero MoC viene assoggettata all'autorità del massimo livello gerarchico della FAA e del servizio pertinente della Commissione. Inoltre il MoC modificato istituisce un "processo di gestione" sotto la responsabilità dei rappresentanti delle parti, che va a sostituire il "processo di approvazione del MoC" menzionato nell'autorizzazione del Consiglio. È emerso durante i negoziati che il riferimento a un "processo di approvazione" non rifletteva adeguatamente l'ambito effettivo del processo, che riguarda di fatto la gestione del MoC. Questo processo garantisce la supervisione e direzione del MoC ad alto livello e il collegamento con le rispettive autorità politiche delle parti, a cui queste ultime riferiscono. Mediante tale processo i rappresentanti delle parti possono adottare nuovi allegati o proporre modifiche del MoC. Alla luce di tali considerazioni le parti hanno concordato di sostituire il termine "processo di approvazione" con "processo di gestione".
- Gli allegati tematici sono gestiti da comitati esecutivi composti dei rappresentanti delle parti più prossimi al livello operativo delle questioni specifiche di cui si occupano. In particolare, per l'allegato 1 le parti sono rappresentate rispettivamente dal funzionario responsabile di NextGen presso la FAA e dal responsabile dell'unità "Cielo unico" presso la Commissione (articolo IV dell'annesso 1). I comitati esecutivi riferiscono ai rappresentanti delle parti. L'allegato 1 riguarda l'ampliamento dell'ambito del MoC all'intera messa in opera dell'ATM (articoli I e III dell'allegato 1).
- L'appendice 3 descrive le modalità di gestione nell'ambito della messa in opera dell'ATM.
- Ogni integrazione sarà gestita da un comitato apposito che sovrintenderà all'attuazione delle attività di cooperazione. Tali comitati riferiranno ai rispettivi comitati esecutivi (articolo V dell'appendice 1 e articolo IV delle appendici 2 e 3).
- Alla luce di tali modifiche le parti hanno concordato che il procedimento più opportuno e chiaro per modificare il MoC consiste nel sostituire tutti i testi esistenti con versioni nuove che integrano tutte le modifiche concordate e nell'aggiungere una

nuova modalità di cooperazione riguardante la messa in opera, piuttosto che modificare ogni singolo documento. Le versioni originali dell'allegato 1 e delle sue 5 appendici e dell'allegato 2 sono state adattate per garantire la coerenza con l'ambito ampliato e la nuova struttura del MoC, per snellire la gestione e per armonizzare il formato dei documenti. Quello che era prima l'allegato 1 è diventato l'appendice 1 e le sue cinque appendici sono diventate integrazioni; quello che era l'allegato 2 è diventato l'appendice 2. In breve, la nuova struttura del MoC comprende l'appendice 1 "Cooperazione SESAR-NextGen per la ricerca, lo sviluppo, la convalida e l'interoperabilità su scala mondiale", che include a sua volta 5 integrazioni:

- 1) "Cooperazione SESAR-NextGen sulle attività trasversali per l'interoperabilità su scala mondiale";
 - 2) "Cooperazione SESAR-NextGen sulla gestione delle informazioni per l'interoperabilità su scala mondiale";
 - 3) "Cooperazione SESAR-NextGen sulla gestione delle traiettorie per l'interoperabilità su scala mondiale";
 - 4) "Cooperazione SESAR-NextGen sui sistemi CNS e di bordo per l'interoperabilità su scala mondiale";
 - 5) "Cooperazione SESAR-NextGen sui progetti di collaborazione per l'interoperabilità su scala mondiale";
- appendice 2 "Collaborazione sulla misurazione delle prestazioni di gestione del traffico aereo";
 - appendice 3 "Collaborazione SESAR-NextGen per le attività di messa in opera e l'interoperabilità su scala mondiale".

Alle parti si chiede solo di firmare il nuovo accordo che è composto dalla modifica del MoC e comprende tutti gli altri documenti, vale a dire l'allegato 1, le tre appendici e le cinque integrazioni dell'appendice 1.

L'Unione europea sarà rappresentata dalla Commissione europea nel MoC e in tutte le intese di attuazione correlate (allegati e appendici). La Commissione e la FAA possono comunque delegare l'attuazione delle attività di cooperazione ad altre entità o possono farsi assistere da queste, quali l'impresa comune SESAR, il gestore della realizzazione del progetto SESAR o Eurocontrol, per la parte UE, in funzione dell'ambito di competenze richiesto. La Commissione intende far intervenire l'impresa comune SESAR per quanto trattato nell'appendice 1, Eurocontrol per l'appendice 2 e il gestore della realizzazione del progetto SESAR per l'appendice 3.

La modifica proposta conserva il ruolo originale del comitato speciale nella gestione del MoC. La decisione proposta sulla firma e applicazione provvisoria del MoC modificato definisce i compiti che impongono la consultazione preventiva del comitato speciale e i compiti, principalmente riguardanti l'amministrazione e l'attuazione del MoC, che la Commissione può svolgere sotto la propria responsabilità.

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla firma, a nome dell'Unione, e all'applicazione provvisoria della modifica 1 del memorandum di cooperazione NAT-I-9406 tra gli Stati Uniti d'America e l'Unione europea

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 5,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) La Commissione ha negoziato a nome dell'Unione europea una modifica del memorandum di cooperazione NAT-I-9406 tra gli Stati Uniti d'America e l'Unione europea in conformità alla decisione del Consiglio dell'8 maggio 2017 che autorizza la Commissione ad avviare negoziati.
- (2) L'accordo è stato siglato il 28 luglio 2017.
- (3) È opportuno firmare l'accordo a nome dell'Unione, con riserva della sua conclusione in una data successiva.
- (4) L'accordo e il suo addendum si applicano in via provvisoria, in conformità all'articolo II.A dell'accordo stesso, a decorrere dal giorno della firma, in attesa della sua entrata in vigore.
- (5) È necessario stabilire le procedure per la partecipazione dell'Unione alla gestione esecutiva del memorandum di cooperazione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La firma della modifica 1 del memorandum di cooperazione NAT-I-9406 tra gli Stati Uniti d'America e l'Unione europea è approvata a nome dell'Unione, con riserva della conclusione di detto accordo.

Il testo dell'accordo da firmare è accluso alla presente decisione.

Articolo 2

Il Segretariato generale del Consiglio definisce lo strumento dei pieni poteri per la firma dell'accordo, con riserva della sua conclusione, per la persona indicata dal negoziatore dell'accordo.

Articolo 3

L'accordo e il suo addendum si applicano in via provvisoria, in conformità all'articolo II.A dell'accordo stesso, a decorrere dal giorno della firma, in attesa della sua entrata in vigore.

Articolo 4

La Commissione, previa consultazione del comitato speciale nominato dal Consiglio, determina la posizione che dovrà essere assunta a nome dell'Unione nella gestione esecutiva del memorandum di cooperazione e degli allegati dello stesso istituiti a norma dell'articolo III del memorandum di cooperazione, in riferimento:

- a) all'adozione di nuovi allegati del memorandum di cooperazione e delle relative appendici;
- b) all'adozione di modifiche degli allegati del memorandum di cooperazione e delle relative appendici;
- c) all'adozione di proposte di altre modifiche del memorandum di cooperazione.

Articolo 5

Fatto salvo l'articolo 4, la Commissione può adottare ogni provvedimento opportuno a norma degli articoli III, IV, V, VII e VIII del memorandum di cooperazione.

Articolo 6

La Commissione rappresenta l'Unione nelle consultazioni condotte a norma dell'articolo XI del memorandum di cooperazione.

Articolo 7

La Commissione informa periodicamente il Consiglio sull'attuazione del memorandum di cooperazione.

Articolo 8

La presente decisione entra in vigore il giorno dell'adozione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*