



PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI  
DIPARTIMENTO POLITICHE EUROPEE  
*Servizio Informative parlamentari e corte di giustizia UE*

Camera dei Deputati  
Ufficio Rapporti con l'Unione Europea

Senato della Repubblica  
Ufficio dei rapporti con le istituzioni  
dell'Unione Europea

Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti  
e, p.c. Nucleo di valutazione degli atti UE

Ministero degli Affari esteri e della  
Cooperazione internazionale  
Nucleo di valutazione degli atti UE

**OGGETTO: Trasmissione, ai sensi dell'art. 6, comma 5, della legge 24 dicembre 2012 n. 234, della relazione concernente la Proposta di Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio relativo all'attuazione del Cielo Unico Europeo (rifusione) – COM(2020)577**

Si trasmette, ai sensi dell'art. 6, comma 5, della legge 24 dicembre 2012 n. 234, la relazione, redatta ai sensi del comma 4 del medesimo art. 6, elaborata dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, in merito al progetto di atto legislativo dell'Unione Europea di cui all'oggetto.

Il Coordinatore del Servizio  
f.to dott.ssa Daria Provvidenza Petralia



*Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*  
NUCLEO VALUTAZIONE ATTI UE

- Alla Presidenza del Consiglio dei ministri  
Dipartimento per le politiche europee  
Servizio informative parlamentari e Corte di  
giustizia UE
- E, p.c. Al Capo Dipartimento per i trasporti, la  
navigazione, gli affari generali ed il personale
- Al Capo Dipartimento per le infrastrutture, i  
sistemi informativi e statistici
- Alla Dott.ssa Grazia Maria Cacopardi

OGGETTO: Richiesta di Relazione (art. 6 legge n. 234/2012) Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica il regolamento (UE) 2018/1139 per quanto riguarda la capacità dell'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea di agire in qualità di organo di valutazione delle prestazioni del cielo unico europeo  
Cod. Consiglio 10841/20 Cod. interistituzionale 2020/0264 (COD) Cod. Commissione COM(2020) 577 final

In riscontro alla nota n. 9419-P del 23/10/2020 di codesto Dipartimento, si trasmette, in allegato, la relazione prevista dall'articolo 6 della legge n. 234 del 2012 sulla Proposta modificata di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio indicata in oggetto.

Al riguardo, si precisa che non si è provveduto alla compilazione della tabella di corrispondenza in quanto in quanto, riguardando le norme proposte un organismo dell'Unione europea, l'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea, non esistono provvedimenti nazionali in materia.

IL COORDINATORE  
(Cons. Chiara Palermo)





## Relazione

### ai sensi dell'art. 6, comma 4, della legge n. 234/2012

#### Oggetto dell'atto:

Proposta di Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2018/1139 per quanto riguarda la capacità dell'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea di agire in qualità di organo di valutazione delle prestazioni del cielo unico europeo (proposta correlata alla (COM 579); congiuntamente costituiscono il cd. pacchetto SES II plus)

- **Codice della proposta:** COM(2020) 577 del 22/09/2020
- **Codice interistituzionale:** 2013/0264(COD)
- **Amministrazione con competenza prevalente:** Ministero delle Infrastrutture e Trasporti

\*\*\*

#### Premessa: finalità e contesto

*Il vigente quadro normativo Cielo Unico Europeo è assai articolato e deriva da un primo pacchetto di norme risalenti al 2004 (cd. SES I), integrato nel 2009 (cd. SES II), nonché da numerosi altri interventi normativi di attuazione; si indicano di seguito solo i principali riferimenti normativi:*

- *Reg. 549/2004 Framework Regulation SES I*
- *Reg. 550/2004 Service Provision Regulation SES I*
- *Reg. 551/2004 Airspace Regulation SES I*
- *Reg. 1070/2009 Framework Regulation SES II*
- *Reg. 2018/1139 EASA Basic Regulation*
- *Reg. 219/2007 SESAR Regulation*
- *Reg. 1361/2008 SESAR Regulation*

*Dai sopra indicati regolamenti derivano poi una trentina circa fra Regolamenti attuativi (Implementing Regulation), Decisioni, Specifiche. Fra di essi, per quanto concerne la proposta (COM 577), rilevano particolarmente la Decisione 2016/2296 che ha istituito l'organo consultivo della Commissione per la valutazione dei piani di prestazione e tariffari dei gestori di traffico (organo denominato Performance Review Body – di seguito PRB), la Decisione 2019/903 che ha determinato i target di prestazione a livello europeo per il periodo 2020-2024 (cd. RP3), nonché il Reg. 2019/317 ed il Reg. 2020/1627 del 4/11/2020 che hanno determinato gli schemi di prestazione e tariffari nazionali per RP3.*

*La pubblicazione della proposta in esame (COM 577) è stata accompagnata dalla pubblicazione della proposta (COM 579) - cd. pacchetto SES II plus - della quale è stata redatta relazione ai sensi della L 234/2012.*

*Il pacchetto SES II plus è direttamente connesso ad una proposta di revisione del Cielo Unico Europeo risalente al 2013 e rispetto alla quale fu raggiunto in sede consiliare un orientamento generale (conseguito dalla Presidenza italiana UE nel Consiglio Trasporti del 4 dicembre 2014. Il successivo iter di codecisione si arenò a causa della disputa fra Spagna e Regno Unito sull'applicabilità delle*

disposizioni all'aeroporto di Gibilterra).

*Gli elementi della proposta in esame (COM 577) sono comunque del tutto nuovi rispetto alla proposta del 2013. Inoltre, le proposte di modifica contenute nella COM (577) riguardano il regolamento (UE) 2018/1139, per cui le due proposte del pacchetto SES II plus sono presentate separatamente: nella proposta principale (COM 579) sono inclusi gli elementi da rifondere, mentre nella proposta (COM 577) solo le modifiche inerenti al regolamento (UE) 2018/1139 (che non è tra gli atti da rifondere).*

*Altri riferimenti e relazioni già esistenti in materia Cielo Unico:*

- *Strategia Aviazione UE, 2015*
- *Relazioni European Court of Auditor (ECA) del 2017 e del 2019. Conclusioni del Consiglio Trasporti 2019 (sulla seconda relazione)*
- *Airspace Architecture Study, marzo 2019*
- *Wise Person Group report, aprile 2019*
- *Dichiarazione degli operatori sottoscritta in occasione della Conferenza di Alto Livello promosso dalla Presidenza finlandese nel settembre 2019.*
- *Comunicazione UE Green Deal, dicembre 2019*
- *Valutazione d'impatto già effettuata dalla Commissione per la proposta SES2+ del 2013: SWD (2013) 206 final.*
- *documento SWD(2020) 187 A fresh look at the Single European Sky, che valuta gli elementi aggiuntivi della proposta (COM 577) .*

**Finalità generali.** *La proposta mira a*

- *Istituire una funzione permanente di valutazione delle prestazioni economiche nella gestione del traffico aereo mediante l'istituzione dell'Agenzia operante in qualità di PRB (di seguito Agenzia PRB); La suddetta funzione è attualmente svolta, a supporto della Commissione, dall'organo tecnico consultivo PRB, istituito nel 2016.*
- *Prevedere per l'istituenda Agenzia PRB rafforzate funzioni (rispetto a quelle oggi svolte da PRB)*
- *Garantire alla Agenzia PRB indipendenza, competenze e risorse necessarie*
- *Integrare la Agenzia PRB nella esistente Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea (di seguito EASA, con sede a Colonia)*
- *Modificare pertanto il regolamento (UE) 2018/1139 (che disciplina l'Agenzia EASA)*
- *Contribuire al miglioramento delle prestazioni dei servizi di navigazione aerea ed in particolare dei suoi costi, favorendo anche la riduzione delle emissioni di CO2, la digitalizzazione e più in generale il buon funzionamento del mercato interno*
- *Adeguare le disposizioni normative alle raccomandazioni della European Court of Auditors*

**Elementi qualificanti ed innovativi:**

*La proposta contiene una vasta serie di elementi innovativi, fra i quali:*

- *Integrazione della istituenda Agenzia PRB nell'Agenzia EASA da un punto di vista amministrativo: gli artt. 94, 98, 102 e 104 del Reg; 1139/2018 sono pertanto emendati per*

*disciplinare i ruoli e competenze dei due direttori delle Agenzie (il Direttore esecutivo EASA e il Direttore per la valutazione delle prestazioni dell'Agenzia PRB, nonché del Consiglio di Amministrazione EASA)*

- *Struttura della Agenzia PRB, che ai sensi dell'art. 114 bis dispone di:*
  - (a) *un comitato di regolamentazione per la valutazione delle prestazioni;*
  - (b) *un direttore per la valutazione delle prestazioni;*
  - (c) *un comitato consultivo per la valutazione delle prestazioni;*
  - (d) *una commissione di ricorso per la valutazione delle prestazioni.*

*Per i quali sono previste, sinteticamente, le seguenti funzioni*

*Per a): ai sensi dell'art. 114 ter, il comitato presenta pareri, osservazioni, orientamenti e modifiche riguardanti le proposte del direttore per la valutazione delle prestazioni; fornisce un parere al cda EASA sul candidato da nominare alla carica di direttore, fornisce un parere al direttore sui meccanismi e procedure per la consultazione dei portatori di interessi.*

*Per b): ai sensi degli artt. 114 octies e nonies, il direttore è nominato dal cda EASA, sulla base di un elenco di almeno tre candidati proposti dalla Commissione, secondo una procedura di selezione aperta e trasparente. Il mandato del direttore ha una durata di cinque anni. E' responsabile dei compiti riguardanti la valutazione delle prestazioni (indicati nella proposta (COM 579)), che esercita congiuntamente al comitato di cui al punto a), e sentito il comitato di cui al punto c).*

*Per c): ai sensi dell' art. 114 decies e undecies, il comitato consultivo è composto da un rappresentante di alto livello per Stato membro delle autorità nazionali di vigilanza, da un rappresentante della Commissione senza diritto di voto; il comitato consultivo elegge fra i suoi membri un presidente e un vicepresidente. Il comitato provvede allo scambio di informazioni sul lavoro delle autorità nazionali di vigilanza, sui principi decisionali e sulle migliori pratiche e procedure; fornisce pareri e raccomandazioni sul materiale di orientamento che deve essere pubblicato dall'Agenzia PRB. I pareri e le raccomandazioni del comitato consultivo per la valutazione delle prestazioni non sono vincolanti. Si riunisce periodicamente al fine di garantire che le autorità nazionali di vigilanza si consultino e collaborino in rete.*

*Per d): ai sensi dell'art. 114, alla commissione di ricorso per la valutazione delle prestazioni, fatte salve le competenze della Corte di giustizia, possono essere inviati ricorsi sulle decisioni adottate dall'Agenzia PRB, al fine di consentirne un riesame giuridico tempestivo. Il ricorso proposto non ha effetto sospensivo. La commissione di ricorso per la valutazione delle prestazioni può tuttavia sospendere l'esecuzione della decisione impugnata se ritiene che le circostanze lo richiedano. Legittimata a ricorrere contro una decisione adottata dall'Agenzia PRB nei suoi confronti o che la riguardi direttamente ed individualmente è qualsiasi persona fisica o giuridica. Disposizioni dettagliate sono previste relativamente a termini di impugnazione e forma, alla revisione precontenziosa, all'esame dei ricorsi, alle decisioni sul ricorso, ai ricorsi dinanzi alla Corte di giustizia.*

*Norme dettagliate (artt. 120 e 126) sono previste su costi e bilancio dell'Agenzia PRB*

*Si richiama inoltre la disposizione della proposta (COM 579) che prevede che in determinati casi la Agenzia PRB possa sostituire le NSA nazionali nell'esercizio delle loro funzioni (art.3.8).*

*Si richiamano altresì (articoli da 10 a 25) le disposizioni della proposta (COM 579) relative allo schema di prestazione, ove si prevede il trasferimento di norme oggi incluse nel relativo regolamento di attuazione (IR 2019/317) nel regolamento base. Si prevede peraltro che siano i fornitori di servizi di traffico aereo designati ad elaborare i loro piani di prestazioni e a presentarli direttamente all'Agenzia PRB.*

## A. Rispetto dei principi dell'ordinamento europeo

### 1. Rispetto del principio di attribuzione, con particolare riguardo alla correttezza della base giuridica

*La proposta rispetta il principio di attribuzione delle competenze. La base giuridica è correttamente individuata nell'articolo 100.2 TFUE, che recita: ...*

2. Il Parlamento europeo e il Consiglio, deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria, possono stabilire le opportune disposizioni per la navigazione marittima e aerea. Essi deliberano previa consultazione del Comitato economico e sociale e del Comitato delle regioni.

*Pertanto l'articolo conferisce all'Unione il diritto di intervenire anche nel settore della gestione del traffico aereo, per il quale sussiste una competenza concorrente. Del resto, l'Unione ha esercitato la propria competenza sulla gestione del traffico aereo sin dal 2004 (con la legislazione SES I), con disposizioni del diritto dell'Unione che non possono essere modificate di propria iniziativa dagli Stati membri (idem per quanto concerne il Reg. 1139/2018).*

### 2. Rispetto del principio di sussidiarietà

*La proposta rispetta in generale il principio di sussidiarietà in quanto l'azione dell'Unione Europea si esplica nell'ambito della gestione del traffico aereo. Si conviene con la Commissione (cfr pag.3 della relazione introduttiva alla proposta (COM 579)), relativamente al fatto che "per sua natura, la gestione del traffico aereo incide sullo spazio aereo di tutta l'Unione europea e la circolazione transfrontaliera di persone, merci, servizi e capitali è intrinseca al settore dell'aviazione ed è pertanto affrontata meglio a livello dell'Unione. L'azione a livello dell'Unione è necessaria per ridurre la frammentazione dello spazio aereo europeo e consentire in tal modo una gestione più efficiente, che sia in grado di affrontare la carenza di capacità in una prospettiva globale e quindi di ridurre i ritardi e le conseguenti emissioni supplementari".*

*Tuttavia la proposta (COM 577) prevede l'accentramento di alcune funzioni economiche in capo alla istituenda Agenzia PRB a scapito delle autorità di sorveglianza nazionale NSA: tali disposizioni non sembrano rispondere appieno al p. di sussidiarietà in quanto potrebbero rischiare di non tener conto delle specificità operative/organizzative nazionali (tanto più che il gestore di traffico aereo nazionale – ENAV – che risulta essere l'unico nel panorama UE ad essere quotato in Borsa, e dunque presenta spesso caratteristiche particolari per la redazione dei piani di prestazione, sia sotto profilo della riservatezza dei dati che della dimensione finanziaria.*

### 3. Rispetto del principio di proporzionalità

*Nella relazione introduttiva alla proposta, la Commissione afferma che la proposta di rifusione (COM 579) e la presente proposta (COM 577) dovrebbero essere considerate un pacchetto unico e coerente, costituendo la seconda complemento necessario alla prima. La Commissione afferma altresì che la presente proposta (COM 577) si limita a quanto necessario per conseguire i suoi obiettivi, ossia garantire che le funzioni di PRB siano esercitate con l'indipendenza richiesta e avvalendosi delle competenze e delle risorse necessarie. Gli elementi principali della proposta sono sostenuti dai vari contributi figuranti nell'elenco, di cui all'allegato IV del documento di lavoro dei servizi della Commissione che accompagna la proposta.*

*La proposta determina uno sminuito ruolo degli Stati membri (oggi garantito dalla procedura di esame in sede di Comitato Cielo Unico) e prevede un ruolo solo secondario e consultivo dei regolatori nazionali. Non appare proporzionato affidare alla istituenda Agenzia PRB un ruolo così rafforzato, posto che fino ad oggi mancano una metodologia e meccanismi stabili e condivisi per*

*la determinazione di tariffe di rotta e piani di prestazione.*

*Si segnala poi che la disposizione (art.3) della proposta (COM 579) che prevede la separazione (indipendenza) dell'autorità nazionale di vigilanza da qualsiasi soggetto pubblico o privato, risulta asimmetrica rispetto alla proposta di integrazione della istituenda Agenzia PRB nell'Agenzia EASA.*

*Un ulteriore elemento ancora da ponderare è se sia opportuna la inclusione nella proposta (COM 579) (art. 10 – 20) di molte disposizioni – tutte connesse al ruolo della nuova Agenzia PRB prevista dalla proposta (COM 577) - oggi contenute nel regolamento di attuazione 2019/317 – che disciplina piani di performance e sistemi di tariffazione. Infatti i regolamenti di attuazione sono stati sottoposti nel tempo a periodiche e ravvicinate revisioni per adeguarli alle esigenze di volta in volta emerse (da ultimo Reg. 2020/1627 del 04/11/2020). La modifica di tali disposizioni una volta incluse nel Regolamento base renderebbe ben più complesso l'intervento degli Stati membri.*

*Inoltre la proposta (COM 577) prevede che per l'istituzione della nuova Agenzia PRB siano versati contributi annuali a carico dei fornitori di servizi di traffico aereo designati che siano interessati dai compiti e dai poteri dell'Agenzia PRB. Nel complesso, la istituzione dell'Agenzia PRB graverà sui costi dei gestori di traffico (già provati dalla emergenza COVID), che potranno eventualmente ribaltarli sugli utenti dello spazio aereo (i vettori) che a loro volta li recupererebbero sul costo del biglietto aereo, a scapito dei passeggeri. In tale contesto va pertanto valutato il trasferimento dell'onere di finanziamento di un'agenzia europea (oggi finanziata attraverso il budget dell'UE) a carico degli operatori del settore.*

## **B. Valutazione complessiva del progetto e delle sue prospettive negoziali**

### **1. Valutazione del progetto e urgenza**

#### **Valutazione complessiva**

*Stante la portata degli elementi innovativi della proposta (COM 577), - strettamente connessi ad alcuni articoli della proposta (COM 579), in particolare art.3 ed artt. da 10 – 25 - la valutazione complessiva del progetto non è facilmente sintetizzabile. Emergono tuttavia vari elementi che suscitano perplessità, innanzitutto relativamente alla perdita del ruolo degli Stati membri nella valutazione dei piani di prestazione dei gestori di traffico (in particolare nelle decisioni relative ai piani di prestazione e tariffari, oggi approvati in seno al Comitato Cielo Unico, con procedura d'esame).*

*Tale perdita di potere potrebbe risultare tanto più critica e foriera di imprevedibili – e potenzialmente assai negativi effetti, in ragione della assenza di stabilità delle metodologie per la definizione dei piani di prestazione e tariffari.*

*A ciò si aggiunge la particolare posizione del nostro gestore di traffico aereo (ENAV) nel panorama UE (unico gestore ad essere quotato in Borsa) e che può risultare pertanto maggiormente sensibile e soggetto all'incertezza del contesto normativo e di gestione dei piani di prestazione.*

#### **Urgenza**

*Il progetto non è ritenuto di particolare urgenza: sebbene infatti una riforma del settore fosse attesa da anni – come sopra indicato – il drammatico impatto sul settore aviazione a seguito della pandemia COVID 19 è tale da ridefinire gli obiettivi e l'ordine di priorità degli interventi. A titolo di esempio si segnala che problemi di capacità (ritardi) riscontrati negli ultimi anni (in part. nel 2018 e 2019, a fronte di una sostenuta crescita del traffico aereo) che il pacchetto SES II plus mira a mitigare, non possono essere attualmente più annoverati fra i più urgenti problemi che il settore aviazione si trova ad affrontare a causa del crollo del traffico. A tal riguardo va segnalato che,*

*nonostante la crescita del traffico, l'Italia si è distinta nell'ultimo decennio per livelli di prestazione relativa alla capacità di assoluta eccellenza con ritardi prossimi allo zero.*

*Inoltre si segnala che per alcuni particolari aspetti della proposta (COM 579) - connessa alla proposta (COM 577) - sono in corso negoziati a livello di comitato (presso Comitato EASA per quel che concerne i droni) o informali (per quel che concerne il coordinamento delle attività SESAR) il cui esito è destinato a riverberarsi sul contenuto di alcune disposizioni proposte (rispettivamente art. 9 e art. 26).*

*Si aggiunga che a metà novembre è attesa la pubblicazione della seconda parte dello studio AAS (Airspace Architecture Study) che riguarda l'impatto economico di alcune disposizioni (art.8 e art.31) della connessa proposta (COM 579).*

*Infine, stante la ampiezza ed incisività delle disposizioni proposte, la loro adeguata valutazione impone una approfondita istruttoria nazionale non ancora conclusa.*

## **2. Conformità del progetto all'interesse nazionale**

*Le disposizioni contenute nella proposta (COM 577) non possono ritenersi del tutto conformi all'interesse nazionale, per le motivazioni sopra addotte.*

## **3. Prospettive negoziali ed eventuali modifiche ritenute necessarie od opportune**

### **Prospettive negoziali**

*Tempistica negoziale: il negoziato sulla proposta (COM 577) non è stato ancora avviato in sede consiliare. A metà ottobre u.s. l'attuale Presidenza di turno del Consiglio UE (Germania) ha invece avviato in seno al competente gruppo aviazione del Consiglio, l'esame della correlata proposta (COM 579), con una presentazione della proposta da parte della Commissione ed una ricognizione di alcuni capitoli della proposta (II, IV, V, solo in parte il capit. III al momento in cui si redige la presente relazione) volta ad una prima disamina dei contenuti. In occasione del Consiglio Trasporti di dicembre p.v., la Presidenza tedesca potrebbe organizzare presumibilmente un dibattito politico (che sarà articolato sulla base di un documento orientativo che la Presidenza presenterà in occasione di una sessione Coreper di metà novembre).*

*Non è ancora chiaro se la successiva Presidenza di turno UE (Portogallo) vorrà inserire il dossier Cielo Unico nella propria agenda dei lavori per il settore aviazione (potrebbe ad esempio decidere di concentrare gli sforzi solo sul dossier relativo al Regolamento sui diritti dei passeggeri aerei, o anche su entrambi).*

*In ogni caso il negoziato in sede consiliare, nonché il successivo negoziato (triloghi) con il Parlamento Europeo (relatore Johan Danielsson, S&D, Svezia) sono destinati presumibilmente a durare diversi mesi (approssimativamente almeno sei mesi).*

*In occasione delle prime discussioni in seno al gruppo di lavoro aviazione del Consiglio la Delegazione italiana (MIT ed ENAC) ha formulato diverse richieste di chiarimento su alcuni aspetti della correlata proposta (COM 579) (capitoli II, IV, V), inoltrandole anche per iscritto alla Presidenza di turno e formulando varie riserve di esame in relazione a molteplici disposizioni, la cui interpretazione, anche per la loro formulazione spesso generica, non risulta sempre immediata.*

### **Elementi di criticità**

*Si ribadisce preliminarmente che seppure il pacchetto SES II plus (proposte COM 577 e COM 579) è formulato sulla scorta del testo di orientamento generale elaborato dal Consiglio (sotto la guida della Presidenza italiana nel 2014), - esso include molte nuove disposizioni di incisivo impatto rispetto al vigente quadro normativo, che presentano un alto grado di complessità tecnica e che*

*l'istruttoria nazionale (consultazione con i vari operatori interessati) è ancor in corso.*

*Rispetto a proposte precedenti, allo scopo di creare un mercato dei servizi di navigazione aerea, il correlato regolamento (COM 579) non prevede la separazione (cd.verticale) obbligatoria rispetto ai servizi diversi da quelli di traffico aereo, ovvero meteorologia (MET), Informazioni Aeronautiche (AIS) e Comunicazione, Navigazione e Sorveglianza (CNS) per quei fornitori che se li autoproducono. Il regolamento introduce una soluzione alternativa intermedia basata sulla promozione del concetto di separazione volontaria, che farebbe leva su un nuovo tipo di servizio, quello relativo al processo dei dati per la loro successiva offerta al controllore del traffico aereo. In tal senso, la Commissione sottolinea che, come per altre industrie di rete, il ruolo del regolatore sarebbe cruciale; in tale logica la attuale PRB viene trasformata in un'Agenzia (integrata in Agenzia EASA). Ciò tuttavia determina uno sminuito ruolo degli Stati membri (oggi garantito dalla procedura di esame in sede di Comitato Cielo Unico) e dunque un ruolo solo secondario e consultivo dei regolatori nazionali (nell'ambito del neocostituito comitato consultivo dell'Agenzia PRB). Ciò rappresenta come sopra già menzionato una criticità: appare infatti prematuro affidare alla istituenda Agenzia PRB un ruolo rafforzato, posto che fino ad oggi mancano una metodologia e meccanismi stabili e condivisi per la determinazione di tariffe di rotta e piani di prestazione.*

*Si ritiene poi che l'efficacia della regolazione economica non dipenda tanto dalla separazione da altri enti (e ciò vale sia per la istituenda Agenzia PRB che per le Autorità di sorveglianza nazionali – per le quali si propone la separazione ex art.2 (COM 579) - ), ma dipenda innanzitutto dalla applicazione di target oggettivi e realistici, da metodi accettabili di soddisfacimento, da disposizioni condivise e riconosciute da tutti gli attori, e soprattutto da una metodologia di valutazione chiara e replicabile.*

*Analogamente sul punto si esprime perplessità per la connessa disposizione proposta in (COM 579), par. 8 dell'art.3, che prevede la facoltà per uno Stato membro di richiedere alla istituenda Agenzia PRB di assumere il ruolo di Autorità di sorveglianza nazionale (NSA). Tale disposizione è del tutto nuova rispetto all'orientamento generale del 2014, ma è speculare a quella prevista nel Reg BR EASA 1139/2018 per le funzioni di certificazione safety. Si rileva tuttavia che la materia safety è caratterizzata a livello UE dalla applicazione di target oggettivi, da disposizioni condivise e riconosciute da tutti gli attori, da una metodologia replicabile, da strumenti cioè non soggetti alla discrezionalità ma rispondenti a procedimenti obiettivi e ispezioni standardizzate. Caratteristiche che invece sono attualmente del tutto assenti in materia di regolazione economica.*

*Si ravvisa un fattore criticità rispetto all'assegnazione alla Agenzia PRB di un ruolo decisivo, stante anche la specificità de gestore nazionale (ENAV), unico nel panorama UE ad essere quotato in Borsa.*

*La sezione della correlata proposta (COM 579) relativa ai piani di prestazione ed ai meccanismi di definizione delle tariffe, nonché al nuovo ruolo della istituenda Agenzia PRB (artt da 10 a 25) rappresentano una criticità per le ragioni sopra già menzionate. L'inclusione di norme oggi contenute in regolamenti attuativi, peraltro oggetto di divergenti interpretazioni e di periodiche revisioni, rischia di irrigidire il sistema che è attualmente troppo incentrato sul parametro efficienza dei costi, piuttosto che sulla offerta di capacità (per evitare ritardi). Peraltro la norma vigente, il Reg. 2019/317 è di recente emanazione (e di ulteriore modifica con il Reg. 2020/1627 del 4/11/2020), frutto di un lungo negoziato fra esperti, mentre le disposizioni proposte nella (COM 579) – strettamente correlate a (COM 577) - non sono state ancora mai considerate prima a livello tecnico.*

*Infine, la proposta (COM 577) prevede un aggravio dei costi per i gestori di traffico aereo, chiamati a finanziare le attività della istituenda Agenzia PRB, a fronte dell'attuale metodo di finanziamento attraverso budget dell'UE e la profonda crisi del settore - gestori inclusi – che, secondo le ultime previsioni di traffico tornerà ai livelli pre-COVID solo a partire dal 2024 nel migliore degli scenari elaborati in funzione della distribuzione ed efficacia del vaccino anti-COVID.*

## C. Valutazione d'impatto

### 1. Impatto finanziario

*Si ritiene opportuno evidenziare che per poter procedere ad una compiuta analisi degli impatti e dei costi gravanti sul bilancio nazionale, appare necessario attendere i futuri sviluppi negoziali relativi al progetto di norma di cui trattasi.*

### 2. Effetti sull'ordinamento nazionale

*Fermo restando quanto sopra indicato, si riassumono i principali effetti finora individuati (ad istruttoria in corso) sull'ordinamento nazionale:*

- *perdita di funzioni per la NSA nazionale (National Supervisory Authority) che avrà solo ruolo consultivo nella valutazione, definizione di piani tariffari e di prestazione del gestore di traffico nazionale. Peraltro il par. 8 dell'art.3 della proposta 579 dispone la facoltà per uno Stato membro di richiedere alla istituenda Agenzia PRB di assumere il ruolo di NSA nazionale. Si ribadisce che ciò potrebbe rappresentare un fattore di criticità particolare per l'Italia, stante anche la specificità del gestore nazionale (ENAV), unico nel panorama UE ad essere quotato in Borsa.*

### 3. Effetti sulle competenze regionali e delle autonomie locali

*La norma non incide sulle competenze regionali e delle autonomie locali ai sensi di quanto previsto dalla Costituzione; pertanto la relazione non dovrà essere inviata alle Regioni, per il tramite delle loro Conferenze (art. 24, comma 2 della legge n. 234/2012).*

### 4. Effetti sull'organizzazione della pubblica amministrazione

*Non risultano effetti sull'organizzazione della PA. Si rimanda alle osservazioni formulate nella relazione alla correlata proposta (COM 579).*

### 5. Effetti sulle attività dei cittadini e delle imprese

*Impatto su costi di ENAV:*

*la proposta (COM 577) prevede un aggravio dei costi per i gestori di traffico aereo, chiamati a finanziare la istituenda Agenzia PRB, a fronte della attuale sistema di finanziamento di tale agenzia attraverso il budget dell'UE e la profonda crisi del settore che – secondo le ultime previsioni di traffico tornerà ai livelli preCOVID solo a partire dal 2024 nel migliore degli scenari elaborati in funzione della distribuzione ed efficacia del vaccino anti-COVID.*

*La proposta (COM 577) propone che tali contributi annuali siano riscossi per cinque esercizi finanziari successivi all'entrata in vigore del regolamento, al fine di coprire i costi per l'istituzione delle nuove funzioni dell'Agenzia PRB. Successivamente l'Agenzia PRB sarebbe finanziata mediante l'imposizione di diritti di traffico. Si propone inoltre un fondo di riserva pari a un anno di spese operative per assicurare la continuità di funzionamento e lo svolgimento dei compiti inerenti a tale funzione.*

*Tutte le disposizioni della (COM 577) relative ai meccanismi decisori in materia di piani di prestazione e tariffari, nonché gli artt. 10 – 25 della proposta (COM 579), che modificano l'attuale assetto che disciplina i meccanismi di presentazione dei piani di performance e determinazione delle tariffe hanno un notevole impatto (potenzialmente negativo) su ENAV.*

## Altro

*Si precisa che la proposta nella sua versione originale è suscettibile di essere modificata nel corso del negoziato nell'ambito delle competenti sedi istituzionali comunitarie e che la posizione della nostra delegazione potrà evolvere, in base anche alle consultazioni con le amministrazioni e le parti interessate").*



**Tabella di corrispondenza**  
**ai sensi dell'art. 6, comma 5, della legge n. 234/2012**  
(D.P.C.M. 17marzo 2015)

<b>Oggetto dell'atto:</b> Proposta di Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2018/1139 per quanto riguarda la capacità dell'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea di agire in qualità di organo di valutazione delle prestazioni del cielo unico europeo (proposta correlata alla (COM 579); congiuntamente costituiscono il cd. pacchetto SES II plus.
<ul style="list-style-type: none"><li>– <b>Codice della proposta:</b> COM(2020) 577 del 22/09/2020</li><li>– <b>Codice interistituzionale:</b> 2013/0264(COD)</li><li>– <b>Amministrazione con competenza prevalente:</b> Ministero delle Infrastrutture e Trasporti</li></ul>

<b>Disposizione del progetto di atto legislativo dell'Unione europea</b> (articolo e paragrafo)	<b>Norma nazionale vigente</b> (norma primaria e secondaria)	<b>Commento</b> (natura primaria o secondaria della norma, competenza ai sensi dell'art. 117 della Costituzione, eventuali oneri finanziari, impatto sull'ordinamento nazionale, oneri amministrativi aggiuntivi, amministrazioni coinvolte, eventuale necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria)