

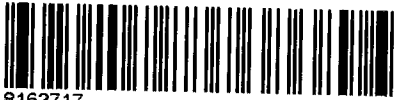


Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti
Ufficio Legislativo

COPOLB
Serv. II
Bianchini

Presidenza del Consiglio dei Ministri

DPE 0005803 A-4.22.1
del 08/08/2013



8162717

Alla Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per le Politiche Europee
Ufficio Coordinamento Politiche UE
Servizio II - Segreteria CIA II

e, p.c. Al Ministero degli Affari Esteri
Direzione Generale dell'Unione Europea

Al Responsabile informazione qualificata
Arch. Roberto FERRAZZA

S E D E

OGGETTO: Relazione sulla Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del Regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda aeroporti, gestione del traffico aereo e servizi di navigazione aerea. Codice del Consiglio: 11496/13; Codice della proposta: COM/2013) 409 final; Codice interistituzionale: 2013/0187 (COD); Riferimento DPE: OI 123.

Con riferimento alla nota n. 4682 P-4.22.1.2 del 2.7.2013, si fa presente quanto segue in merito alla proposta di Regolamento indicata in oggetto, ai sensi dal comma 4 dell'art. 6 della legge 234/2012.

Si osserva, in via preliminare, che le disposizioni della proposta di regolamento in esame non sembrano, in generale, del tutto in armonia con quanto previsto dall'articolo 4, paragrafo 1, e dall'articolo 5, paragrafo 2, del TFUE, ai cui sensi è riconosciuta al Consiglio, *in subiecta materia*, una mera competenza concorrente e di coordinamento, spettando, per contro, agli Stati potestà normative più dirette.

Invece, i poteri di cui è titolare la Commissione, come risultanti dagli articoli 65-ter e 65-quater della proposta di regolamento, richiamati espressamente dagli articoli 5, 6, 7, 8, 8-bis, 8-ter, 8-quater, 9, 10, 14, 25 e 64, come modificati dal presente progetto normativo, sembrano appalesarsi come un'ingerenza nella potestà degli Stati membri, tenuto anche conto delle disposizioni articoli 290 e 291 del TFUE e dal regolamento (CE) n. 182/2011, che disciplina l'uso di atti di esecuzione e atti delegati.

Con riguardo a quanto previsto per l'Agenzia europea della sicurezza aerea (EASA), si osserva che oltre a prevederne la trasformazione della denominazione in Agenzia Europea dell'aviazione, la proposta in esame sembra rafforzare il ruolo della Commissione europea, che verrebbe ad assumere il controllo delle nomine del Direttore Esecutivo e dei Vice Direttori Esecutivi (figure oggi non previste nell'organico dell'Agenzia), nonché un ruolo più rilevante nelle procedure di valutazione e nell'adozione di atti delegati per la definizione delle modalità applicative di diritti e commissioni.

D'altronde, la relazione redatta dalla Commissione europea a corredo della proposta di cui trattasi, pur prevedendo l'inserimento degli elementi fondamentali delle disposizioni standard convenute per gli atti istitutivi delle Agenzie, secondo la "tabella di marcia" del luglio 2012 della Commissione sull'attuazione della dichiarazione congiunta del Parlamento europeo, del Consiglio dell'Unione europea e della Commissione europea sulle le agenzie decentrate, nulla dice riguardo al nuovo modello organizzativo dell' Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) e al ruolo estremamente potenziato della Commissione per quanto concerne la proposta di nomina dei vertici dell'EASA stessa. Nella relazione della Commissione Europea al punto 2 è evidenziato, tra l'altro, che non vi è stata una specifica consultazione sulle modifiche ai punti relativi all'EASA, facendo riferimento ad altre consultazioni afferenti al Cielo Unico Europeo e ad altri eventi.

Queste nuove previsioni normative non sembrano del tutto in armonia con quanto previsto dai Trattati Europei in relazione ai compiti della Commissione, venendosi con le stesse a limitare le attribuzioni degli Stati Membri sul tema della sicurezza aerea e della individuazione dei connessi requisiti essenziali.

Inoltre, con riferimento alle disposizioni relative ai fornitori dei servizi di navigazione aerea, pur condividendosi la finalità di assicurare una redazione più coordinata delle norme tecniche armonizzando i campi di applicazione del regolamento EASA e dei Regolamenti sul Cielo Unico, sussistono, tuttavia, talune criticità relativamente ai riflessi dell'applicazione della proposta sui fornitori di servizi di navigazione aerea militare (fornitori di servizi non certificati).

Infatti, le disposizioni dell'articolo 1, come modificato comporterebbero l'applicazione delle norme alla base della certificazione anche ai fornitori di servizi militari che operano in aeroporti/spazi aerei dove il traffico aereo generale rappresenta la maggioranza, il che renderebbe impossibile, per un fornitore privo di certificazione secondo la normativa civile, come attualmente è l'Aeronautica Militare, fornire i servizi meteo di rotta, i servizi di avvicinamento ed i servizi di terminale in aeroporti con prevalente traffico civile.

Ciò peraltro è posto senza che sia specificato alcun criterio di valutazione per la quantità di traffico né il rapporto tra traffico aereo generale (GAT) e traffico aereo operativo (OAT, ovvero traffico aereo di natura militare o di Stato), il che potrebbe determinare incertezza nei criteri di utilizzo e designazione dei fornitori militari o civili, specialmente negli spazi aerei ove si manifesta la necessità di utilizzo del fornitore militare.