



Bruxelles, 1° ottobre 2014  
(OR. en)

---

---

Fascicolo interistituzionale:  
2013/0186 (COD)

---

---

13234/1/14  
REV 1

AVIATION 182  
CODEC 1822

## RELAZIONE

---

Origine:	Segretariato generale
Destinatario:	Coreper/Consiglio
n. doc. prec.:	11678/1/14 REV 2 AVIATION 143 CODEC 1592
n. doc. Comm.:	11501/13 AVIATION 91 CODEC 1588 + ADD 1 + ADD 2
Oggetto:	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Preparazione della sessione del Consiglio</b> <b>"<u>Trasporti, telecomunicazioni e energia</u>" dell'8 ottobre 2014</b></li></ul> Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO relativo all'istituzione del cielo unico europeo (rifusione) - Relazione sull'andamento dei lavori

---

## I. INTRODUZIONE

Il 12 giugno 2013 la Commissione ha trasmesso al Consiglio e al Parlamento europeo la proposta in oggetto. L'obiettivo della proposta è migliorare la competitività del sistema europeo del trasporto aereo e, in particolare, sviluppare ulteriormente l'iniziativa del cielo unico europeo (SES) mediante una rifusione del pacchetto legislativo SES in vigore ed alcune modifiche al regolamento EASA, adottato nel 2009. In senso più esplicito, la rifusione della proposta SES (nota con l'abbreviazione SES 2+) mira ad introdurre miglioramenti nel controllo della normativa, il sistema di prestazioni, i blocchi funzionali di spazio aereo (FAB), l'orientamento al cliente da parte dei fornitori di servizi e l'efficacia generale del sistema.

Il pacchetto SES 2+ permetterà inoltre di semplificare la legislazione eliminando alcune sovrapposizioni che si registrano nell'attuale legislazione. I principali problemi affrontati dalla proposta sono la scarsa efficienza nella fornitura di servizi di navigazione aerea e la frammentazione del sistema di gestione del traffico aereo (ATM).

Gli obiettivi specifici della proposta sono:

- migliorare le prestazioni dei servizi del traffico aereo in termini di efficienza;
- migliorare l'utilizzo delle capacità di gestione del traffico aereo.

Gli obiettivi operativi sono:

- garantire che la fornitura di servizi di navigazione aerea sia trasparente, basata su principi di mercato e offra valore aggiunto ai clienti;
- rafforzare il ruolo delle autorità nazionali di vigilanza;
- rafforzare il processo di fissazione degli obiettivi e di applicazione del sistema di prestazioni (potenziando inoltre l'organo di valutazione delle prestazioni);
- operare un riorientamento strategico dei blocchi funzionali di spazio aereo;
- rafforzare la governance e l'ambito operativo del gestore della rete.

## **II. LAVORI IN SENO AL CONSIGLIO**

**La Commissione ha presentato la suddetta proposta e la relativa valutazione d'impatto al Gruppo "Trasporti aerei" il 2 settembre 2013, durante la presidenza lituana, con un successivo scambio di opinioni. La prima presentazione della proposta è stata una base di partenza per la riunione informale dei ministri dei trasporti dell'UE 'cielo unico europeo - assicurare il futuro: visione 20XX' (Vilnius, 15-16 settembre 2013). Lo scambio di opinioni è continuato durante la presidenza greca nella riunione del Gruppo "Trasporti aerei" del 20 giugno 2014.**

L'esame **articolo per articolo** della proposta della Commissione da parte del Gruppo "Trasporti aerei" è iniziato sotto la presidenza italiana in data 4 luglio ed è poi proseguito il 9, 15 e 23 luglio, nonché l'8, 15 e 24 settembre.

### **III. OSSERVAZIONI DI CARATTERE GENERALE**

In linea di massima, gli Stati membri hanno accolto con soddisfazione l'intenzione della Commissione di semplificare e chiarire il vigente quadro legislativo dell'iniziativa del cielo unico europeo (SES), essendo convinti sostenitori dei principi e degli obiettivi generali del SES, cioè servizi di navigazione aerea più sicuri ed efficienti e meno costosi all'interno di uno spazio aereo europeo meno frammentario. Tuttavia, numerosi Stati membri mettono in discussione la tempistica e l'idoneità di un nuovo pacchetto legislativo prima che l'attuazione di quello precedente abbia avuto tempo sufficiente per dare frutti. **Sebbene riconoscano le informazioni dettagliate fornite dalla Commissione nella valutazione d'impatto, essi ritengono che sia prematuro valutare l'impatto di tale proposta mentre il primo periodo di riferimento previsto dalla vigente normativa SES II non è ancora concluso.** Essi obiettano che l'iniziativa si trova ad un bivio e che occorre un'analisi approfondita su come procedere.

Altri sono più positivi riguardo alla proposta della Commissione. A loro parere, l'attuale sistema funziona, sta già iniziando a dare segnali di valore aggiunto e la proposta non farà altro che porre in essere i rimanenti miglioramenti necessari.

La presidenza ha lavorato alacremente per conciliare le opinioni delle delegazioni. Sforzandosi di orientare le discussioni nella direzione più costruttiva, la presidenza ha concentrato la maggior parte dei lavori su alcuni articoli essenziali della proposta, ossia quelli che destano le maggiori preoccupazioni degli Stati membri riguardo alla proposta in questione: articoli 16 (Blocchi funzionali di spazio aereo), 17 (Gestione e progettazione della rete), 10 (Fornitura di servizi di assistenza), 11 (sistema di prestazioni) ed inoltre gli articoli 1, 2, 18 e 19.

Nonostante le numerose questioni difficili contenute nella proposta, le delegazioni si sono compiacciate dei progressi finora compiuti e ritengono che la presidenza stia portando il fascicolo nella giusta direzione.

#### **IV. OSSERVAZIONI SU QUESTIONI SPECIFICHE**

a) Blocchi funzionali di spazio aereo (articolo 16)

Ai sensi della legislazione in vigore i blocchi funzionali di spazio aereo (FAB) avrebbero dovuto essere attuati entro il 4 dicembre 2012. Poiché molti FAB non hanno soddisfatto tutti i requisiti previsti dalla normativa SES II entro il termine summenzionato, diciotto Stati membri sono adesso oggetto di una procedura di infrazione. Pertanto, la presidenza ha cercato di sfruttare l'opportunità della proposta della Commissione per affrontare quest'ardua questione e riprendere il dialogo tra la Commissione e gli Stati membri in maniera più proficua. La presidenza si è prefissata l'obiettivo, da un canto, di cercare una soluzione redazionale nel testo della proposta che potrebbe essere un progresso nel senso di una soluzione delle attuali procedure di insolvenza. D'altro canto, la presidenza ha cercato di chiarire la proposta in modo da risolvere il problema delle diverse interpretazioni dello stesso testo, da impostare l'attuazione dei FAB su una base rinnovata e da evitare altre procedure d'infrazione analoghe a quelle recentemente avviate contro alcuni Stati membri.

A tal fine la presidenza ha proposto di definire, su base volontaria, un piano operativo elaborato dagli Stati membri in cui si descrivono le azioni intraprese per attuare i FAB. Tale piano mira a rendere chiaramente visibili alla Commissione e ai soggetti interessati i progressi compiuti nell'attuazione dei FAB.

Per migliorare l'efficienza dell'intera rete europea di gestione del traffico aereo (EATMN) e sostenere l'iniziativa SES, la presidenza ha proposto un nuovo articolo dedicato ai partenariati industriali, che delucida il loro ruolo di partner in uno o più FAB e mira ad ottimizzare l'efficienza di questi ultimi. Malgrado la delicatezza della questione dei FAB per gli Stati membri, sembra che le proposte di compromesso della presidenza stiano andando incontro alle preoccupazioni degli Stati membri.

b) Gestione e progettazione della rete (articolo 17)

Uno dei principali obiettivi della proposta della Commissione è chiarire il ruolo dei vari attori coinvolti nell'iniziativa SES a livello UE e occuparsi delle numerose sovrapposizioni esistenti nell'attuale normativa in materia di SES.

Le osservazioni delle delegazioni a tale riguardo si sono concentrate sui ruoli e i futuri compiti del gestore della rete nell'ambito del SES, nonché sul rafforzamento della partecipazione degli Stati membri ai processi di gestione della rete e di progettazione dello spazio aereo. Vi sono state lunghe discussioni sul ruolo del comitato per il cielo unico poiché gli Stati membri auspicano di potenziarne il ruolo consultivo nella maggior parte dei settori riguardanti la gestione e la progettazione della rete. Un'altra preoccupazione manifestata dagli Stati membri riguarda l'indipendenza del gestore della rete e la sua efficienza in termini di costi.

c) Fornitura di servizi di assistenza (articolo 10)

La Commissione propone la disaggregazione dei servizi di assistenza dal nucleo dei servizi di navigazione aerea, che potrebbero essere forniti da imprese distinte a condizioni di mercato, cioè le consuete norme in materia di appalti pubblici. Gli Stati membri non sono favorevoli ad una disaggregazione obbligatoria. Tuttavia, stanno considerando la possibilità di applicare principi di mercato ai servizi di assistenza su base volontaria.

Riguardo alla prestazione di servizi di assistenza relativi al funzionamento dell'EATMN in maniera centralizzata, la Commissione propone che siffatti servizi centralizzati debbano essere forniti o dal gestore della rete o da un gruppo di fornitori di servizi di navigazione aerea. Gli Stati membri sono cauti riguardo a tale questione, in quanto non sempre ravvisano un valore aggiunto nella centralizzazione dei servizi di assistenza, che comunque deve essere giustificata sulla base di una solida analisi.

d) Sistema di prestazioni (articolo 11)

L'introduzione di un sistema di prestazioni riveduto è stata lungamente discussa e si è rivelata una questione ardua. Inizialmente gli Stati membri l'hanno ritenuta prematura ed hanno proposto di attendere i risultati del primo periodo di riferimento del SES che si concluderà nel 2014, prima di decidere in merito ad un riesame del sistema di prestazioni.

Il nesso tra obiettivi locali e su scala UE è ancora oggetto di dibattito. Gli Stati membri aspirano ad un sistema di prestazioni dinamico che tenga conto delle loro specificità locali e di restrizioni di qualsiasi genere nelle condizioni del traffico.

Un'altra preoccupazione espressa dagli Stati membri si riferisce ai ruoli dell'organo di valutazione delle prestazioni e del comitato per il cielo unico nel processo di definizione del sistema di prestazioni. Gli Stati membri desiderano rafforzare la loro partecipazione a tale processo e vorrebbero altresì consolidare il loro ruolo nella definizione degli obiettivi prestazionali a livello locale come contributo agli obiettivi prestazionali a livello UE. Inoltre, al fine di ottimizzare la qualità dei piani di miglioramento delle prestazioni, gli Stati membri propongono che, anteriormente alla loro elaborazione, la metodologia e i processi di valutazione applicati a siffatti piani dall'organo di valutazione delle prestazioni siano comunicati alle autorità nazionali di sorveglianza.

## V. CONCLUSIONI

Si invitano il Coreper e il Consiglio a prendere atto che le discussioni sono ancora in corso e che occorre chiarire ulteriormente una serie di questioni. Gli organi preparatori competenti del Consiglio dovrebbero essere invitati, pertanto, a proseguire l'esame della proposta per realizzare progressi tangibili e raggiungere un accordo alla prossima sessione del Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni e energia" di dicembre.