



Bruxelles, 16.1.2018
COM(2018) 27 final

2018/0009 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

**relativa alla conclusione, a nome dell'Unione europea, 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**

Il trasporto aereo è una priorità per la politica dei trasporti dell'Unione europea. L'obiettivo della Commissione è di realizzare un sistema di trasporto aereo altamente efficace che consenta una mobilità senza ostacoli, sicura ed efficiente di passeggeri e merci, a vantaggio dei cittadini e delle imprese. Per conseguirlo occorre disporre di sistemi per la gestione del traffico aereo (ATM) di alto livello, in grado di far fronte alle sfide presenti e future del trasporto aereo in termini di aumento della capacità e della sicurezza, di contenimento dell'impatto ambientale dei voli e di riduzione dei costi dei servizi di navigazione aerea.

L'Unione europea è impegnata dal 2004 a migliorare l'efficienza dell'ATM in Europa riformando la gestione e l'organizzazione del traffico aereo e modernizzando e armonizzando l'infrastruttura ATM europea nel quadro dell'iniziativa del cielo unico europeo (CUE)¹. Il completamento del CUE costituisce uno degli obiettivi principali della "strategia per l'aviazione in Europa" adottata dalla Commissione il 7.12.2015², in cui è indicato come una delle questioni che oggi maggiormente incidono sull'efficienza e sulla competitività del sistema dell'aviazione dell'UE. La componente tecnologica del CUE è rappresentata dal progetto SESAR (*Single European Sky ATM Research*), con cui si mira a definire, sviluppare, convalidare e diffondere nuove tecnologie e procedure operative che contribuiscano a migliorare le prestazioni dei sistemi ATM in Europa.

Il trasporto aereo è un'attività su scala mondiale che poggia sull'interoperabilità globale dei sistemi ATM per la sicurezza, l'efficienza e l'economicità dei voli interni e di quelli che collegano fra loro le varie regioni del mondo. L'interoperabilità globale è ottenibile solo collaborando efficientemente e in maniera continuativa con le altre regioni. Anche gli USA stanno modernizzando il sistema di gestione del traffico aereo, in particolare con il programma NextGen gestito dalla Federal Aviation Administration (FAA). SESAR e NextGen sono attualmente i principali riferimenti mondiali per quanto riguarda la modernizzazione dell'ATM. Ambedue le iniziative sono intese a migliorare la capacità dei rispettivi sistemi mediante un maggiore ricorso all'automazione, una maggiore condivisione delle informazioni, l'adozione di nuove strategie per quanto concerne i piani di volo e le rotte, l'utilizzo di nuovi metodi di separazione e un ampio uso della tecnologia satellitare. L'interoperabilità globale è un obiettivo essenziale nell'ambito della progettazione dello sviluppo dei sistemi ATM e costituisce quindi uno dei requisiti fondamentali di SESAR e NextGen.

Condividendo l'obiettivo di rendere più sicuro e più efficiente il trasporto aereo, l'UE e gli USA hanno firmato nel 2011 il memorandum di cooperazione tra gli Stati Uniti d'America e l'Unione europea in materia di ricerca e sviluppo nell'aviazione civile (MoC). Le attività di cooperazione sinora svolte nell'ambito del MoC si sono incentrate principalmente sulla collaborazione tra SESAR e NextGen in materia di ATM nel campo della ricerca e dello sviluppo (R&S).

¹ Regolamenti (CE) n. 549, 550, 551 e 552 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10.3.2004 (GU L 96 del 31.3.2004), pagg. 1, 10, 20 e 26, modificati dal regolamento (CE) n. 1070/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21.10.2009 (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 34).

² COM(2015) 598 del 7.12.2015.

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 ATM. Ciò ha indotto le due parti a prendere in considerazione un eventuale allargamento della cooperazione a questioni riguardanti la messa in opera dei sistemi ATM. L'8 maggio 2017 il Consiglio ha così autorizzato la Commissione a negoziare con la FAA 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 per far rientrare nella R&S dell'aviazione civile l'intero spettro delle attività di modernizzazione dei sistemi 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;
- 3) negoziare modalità specifiche di cooperazione in materia di messa in opera dei sistemi ATM pur mantenendo le modalità attuali di "cooperazione SESAR-NextGen per l'interoperabilità su scala mondiale" e di "collaborazione sulla misurazione delle prestazioni dei sistemi ATM", debitamente adattate al nuovo quadro di riferimento.

La modifica del MoC è stata negoziata tra la Commissione e la FAA e, sulla scorta di una decisione del Consiglio in tal senso, firmata a nome dell'Unione europea, mentre la presente decisione segue il processo di adozione.

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

La modifica del MoC proposta è pienamente coerente con la strategia per l'aviazione in Europa, 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 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 normative 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'Unione europea sulla scena mondiale. La raccomandazione è 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

- **Base giuridica**

La base giuridica della presente proposta è costituita dall'articolo 100, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 6, lettera a), del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

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

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

La Commissione ha coinvolto nel 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 del settore dell'aviazione che saranno i potenziali beneficiari della modifica del MoC. Prima di siglare i progetti dei testi, la Commissione ha anche consultato gli Stati membri attraverso il comitato speciale istituito dal Consiglio per il MoC.

- **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**

La proposta si basa per intero sui medesimi obiettivi e principi su cui si fonda il MoC. L'ampliamento del campo di applicazione della cooperazione tra l'Unione e gli USA a tutte le fasi della modernizzazione della gestione del traffico aereo, compresa la messa in opera, è una naturale conseguenza del lavoro svolto con successo nell'ambito del MoC. L'iniziativa non intende istituire nuovi programmi o nuovi meccanismi di finanziamento, per cui non è stata effettuata una valutazione d'impatto, come indicato nella tabella di marcia.

Come spiegato nella proposta della Commissione di avvio di negoziati per la modifica del MoC, l'opzione migliore era modificare l'ambito di applicazione del MoC 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.

- **4. INCIDENZA SUL BILANCIO**

La proposta non ha alcuna incidenza aggiuntiva sul bilancio. Le attività che saranno svolte a norma del MoC 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 messa in opera 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.

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

La decisione proposta mira ad autorizzare l'entrata in vigore della modifica 1 del memorandum di cooperazione firmata dai rappresentanti dell'Unione europea e degli Stati Uniti sulla base di una corrispondente decisione del Consiglio. La modifica include il testo principale riveduto del MoC e una versione riveduta dell'allegato 1 "Modernizzazione della gestione del traffico aereo e interoperabilità su scala mondiale", comprendente:

- appendice 1: "Cooperazione SESAR-NextGen per la ricerca, lo sviluppo, la convalida e l'interoperabilità su scala mondiale", comprendente a sua volta cinque 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".

L'allegato 1 e l'appendice 3 sono documenti completamente nuovi. L'allegato 1 riguarda l'ampliamento del campo di applicazione del MoC a tutta la messa in opera dei sistemi ATM e modifica i meccanismi di gestione, mentre l'appendice 3 descrive le modalità di cooperazione nell'ambito della messa in opera dei sistemi ATM.

La presente proposta definisce inoltre il ruolo della Commissione europea nel contesto della gestione del MoC. L'Unione europea è rappresentata dalla Commissione europea nel MoC e in tutti gli accordi di attuazione correlati (allegati e appendici).

La modifica proposta non altera la funzione del comitato speciale nel contesto della gestione del MoC. Nella decisione proposta sulla conclusione della modifica 1 del MoC sono definite le funzioni per le quali è richiesta la consultazione preventiva del comitato speciale e quelle, essenzialmente di tipo amministrativo o attuative del MoC, che la Commissione può svolgere sotto la propria responsabilità.

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla conclusione, a nome dell'Unione europea, 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 6, lettera a),

vista la proposta della Commissione europea,

vista l'approvazione del Parlamento europeo,

considerando quanto segue:

- (1) In conformità alla decisione [XXX] del Consiglio, del [XXXXX], la modifica 1 del memorandum di cooperazione NAT-I-9406 tra gli Stati Uniti d'America e l'Unione europea è stata firmata il 13 dicembre 2017, fatta salva la sua conclusione in data successiva.
- (2) La modifica 1 del memorandum di cooperazione amplia l'ambito della cooperazione tra le parti a tutte le fasi della modernizzazione della gestione del traffico aereo, comprese le attività di messa in opera, con l'obiettivo di garantirne l'interoperabilità globale, e modifica la struttura e la gestione del memorandum al fine di ottimizzare l'attuazione e la gestione delle attività di cooperazione previste nell'ambito dello stesso.
- (3) È necessario stabilire le procedure per la partecipazione dell'Unione alla gestione esecutiva del memorandum di cooperazione.
- (4) È pertanto opportuno approvare a nome dell'Unione la modifica 1 del memorandum di cooperazione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La modifica 1 del memorandum di cooperazione NAT-I-9406A tra gli Stati Uniti d'America e l'Unione europea è approvata a nome dell'Unione.

La modifica 1 del memorandum di cooperazione è allegata alla presente decisione.

Articolo 2

Il presidente del Consiglio designa la persona abilitata a procedere, a nome dell'Unione, allo scambio delle note diplomatiche di cui all'articolo II.B. della modifica 1 del memorandum di cooperazione per esprimere il consenso dell'Unione ad essere vincolata dalla modifica 1 del memorandum di cooperazione.

Articolo 3

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

- (1) all'adozione di nuovi allegati del memorandum di cooperazione e delle relative appendici;
- (2) all'adozione di modifiche degli allegati del memorandum di cooperazione e delle relative appendici.

Articolo 4

Fatto salvo l'articolo 3, la Commissione può adottare ogni provvedimento opportuno a norma degli articoli III, IV, V, VII e VIII del memorandum di cooperazione.

Articolo 5

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

Articolo 6

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

Articolo 7

La presente decisione entra in vigore il giorno della sua adozione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio
Il presidente*