



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 25.6.2008
SEC(2008) 2087

SINTESI DELLA VALUTAZIONE DELL'IMPATTO

documento di accompagnamento alla

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda gli aeroporti, la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione aerea e abroga la direttiva 2006/23/CE del Consiglio

Sintesi della valutazione dell'impatto

{COM(2008) 390 definitivo}
{SEC(2008) 2086}

SINTESI DELLA VALUTAZIONE DELL'IMPATTO

Sintesi della valutazione dell'impatto

La relazione sulla valutazione dell'impatto valuta l'impatto della prevista estensione delle competenze dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA) alla regolamentazione degli aeroporti, della gestione del traffico aereo (*Air Traffic Management – ATM*) e dei servizi di navigazione aerea (*Air Navigation Services – ANS*).

Le principali tappe e realizzazioni che si indicano di seguito hanno fatto da base per l'elaborazione delle conclusioni della presente relazione.

- Una valutazione dell'impatto preliminare lanciata dalla Commissione e realizzata dal consulente indipendente ECORYS nel 2005. La valutazione ha incluso una vasta consultazione delle parti in causa.
- La comunicazione della Commissione dal titolo "L'ampliamento dei compiti dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea – Un'agenda per il 2010".
- Una valutazione dell'impatto normativo (*Regulatory Impact Assessment – RIA*) effettuata dall'AESA, la quale sulla base della valutazione ha formulato il suo parere sull'estensione dell'ambito delle sue competenze alla regolamentazione della sicurezza e dell'interoperabilità degli aeroporti. Seguendo la procedura formalizzata di regolamentazione dell'AESA, i relativi lavori si sono basati anche su un'ampia consultazione che ha permesso di ottenere un ampio riscontro delle parti in causa. La valutazione evidenzia anche numerosi elementi e dettagli riguardanti l'esercizio della funzione di regolamentazione, trattando pertanto anche materie che non rientrano nell'estensione delle competenze dell'Agenzia.
- Un gruppo ad alto livello, istituito nel novembre 2006 dal vicepresidente Barrot per riflettere sul futuro quadro normativo europeo sull'aviazione in risposta ad una forte domanda delle imprese del settore, degli Stati membri dell'UE e di altre parti in causa, a favore di un quadro normativo più semplice e più efficace in Europa. Il vicepresidente Barrot ha chiesto al gruppo ad alto livello di presentare una visione per lo sviluppo del quadro normativo sull'aviazione, con un'attenzione particolare alla gestione del traffico aereo, e di delineare una tabella di marcia per tradurre la visione in realtà, specificando i passi concreti successivi.
- Altri pareri di esperti come indicato nel documento.

Secondo quanto precede, e sulla base di un'ampia consultazione pubblica delle parti in causa e di pareri di esperti, si ritiene che la sicurezza dell'aviazione europea, settore in rapida crescita, soffra sempre più della frammentazione del quadro normativo e della continua mancanza di norme di sicurezza armonizzate e vincolanti per tutti i settori dell'aviazione. La volontà di superare questa situazione, realizzando una competenza strutturata e unica sulla regolamentazione di settori essenziali della sicurezza aerea, come gli aeroporti e gli ATM/ANS, è basata su un consenso molto ampio e chiaramente espresso.

Sulla base dei risultati della valutazione dell'impatto preliminare e della RIA dell'AESA, la relazione valuta diverse opzioni per realizzare la predetta volontà. Le opzioni politiche più valide sono le seguenti:

- opzione A: status quo;
- opzione B: estendere le competenze dell'AESA;
- opzione C: estendere l'ambito di applicazione degli attuali meccanismi per il conferimento di mandati a Eurocontrol; o
- opzione D: creare una nuova agenzia.

Queste opzioni sono state valutate rispetto all'opzione "status quo", utilizzata come opzione di riferimento per l'analisi dell'impatto sul piano della sicurezza e sotto il profilo economico, ambientale, sociale e altro. L'impatto è imputabile al previsto trasferimento di competenze regolamentari, mentre l'impatto potenziale derivante dall'applicazione di future norme a seguito della misura attuale sarà oggetto di valutazione nella fase corrispondente.

Per giungere ad una conclusione finale individuando l'opzione più auspicabile, le predette opzioni sono state messe a confronto e i relativi vantaggi soppesati in rapporto ai rispettivi obiettivi. La successiva tabella offre una descrizione dell'impatto individuato, sottolineando in particolare l'impatto sulla sicurezza al quale occorre dare il più grande peso.

+++	molto positivo	---	molto negativo
++	positivo	--	negativo
+	leggermente positivo	-	leggermente negativo
0	invariato	n/a	non applicabile.

Opzione	A Status quo	B AESA	C Mandati Eurocontrol	D Nuova agenzia
Sicurezza	deterioramento del livello, non compatibile con i problemi	<p>approccio globale integrato</p> <p>grande efficacia complessiva</p> <p>meccanismi di applicazione integrati</p> <p>strumenti di normalizzazione a disposizione</p> <p>nessun problema di interfaccia</p> <p>separazione tra regolamentazione e fornitura dei servizi</p> <p>gestione integrata delle conoscenze</p>	<p>progressi limitati a causa della disintegrazione delle questioni di sicurezza</p> <p>efficacia complessiva ridotta</p> <p>applicazione giuridicamente aperta</p> <p>nessuna piattaforma di normalizzazione</p> <p>problemi di interfaccia persistenti</p> <p>separazione ridotta tra regolamentazione e servizi</p> <p>conoscenze distribuite</p> <p>in contrasto con la</p>	<p>come l'opzione C, ma ancora meno efficiente perché separata da tutte le altre questioni di sicurezza</p> <p>ulteriori problemi di interfaccia</p> <p>problemi di gestione delle conoscenze</p> <p>in contrasto con la politica</p>

		cielo unico europeo, politica comunitaria + + +	politica perseguita + +	perseguita +
Economia	- -	grande efficacia, migliore rapporto costi/risparmi, migliore impatto positivo sul mercato aeronautico e sull'economia + +	 +	 0
Ambiente	-	 +	 +	 0
Impatto sociale	- -	 + +	 +	 0
Altro	n/a	 0	 0	 0

Si conclude pertanto che per far fronte alle sfide presenti e future in materia di sicurezza per l'aviazione europea l'opzione migliore è l'opzione B, ossia estendere le competenze dell'AESA alla regolamentazione degli aeroporti, dell'ATM e degli ANS.

Questa conclusione è in linea con le politiche comunitarie in materia di sicurezza aerea e con l'"approccio sistemico globale" che occorre adottare per fare fronte alle future sfide per la sicurezza aerea, per promuovere i principi del mercato interno e per ridurre gli oneri a carico delle organizzazioni regolamentate. Integrando l'elemento "sicurezza" nell'iniziativa sul cielo unico europeo è possibile fare in modo che la ricomposizione dello spazio aereo possa essere realizzata senza incidere negativamente sul livello dei tassi di incidenti. È per questo che il modulo "sicurezza" costituirà la parte complementare indissociabile del "pacchetto legislativo sull'aviazione" del 2008, come giustamente richiesto da tutte le parti in causa.

Inoltre, viene messo a disposizione un insieme completo di strumenti di controllo e di valutazione per garantire l'attuazione corretta, l'esecuzione e la qualità costante dell'applicazione delle conseguenze della misura prevista.