

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. XVIII
N. 9

IX COMMISSIONE (TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI)

DOCUMENTO FINALE, A NORMA DELL'ARTICOLO 127 DEL REGOLAMENTO, SU:

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 (COM(2013) 409 final)

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'istituzione del cielo unico europeo (rifusione) (COM(2013) 410 final)

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni « Accelerare l'attuazione del cielo unico europeo » (COM(2013) 408 final)

Approvato il 12 dicembre 2013

La IX Commissione,

esaminato, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, il pacchetto di proposte denominato Cielo unico europeo SES II+ costituito dalla Comunicazione «Accelerare l'attuazione del Cielo unico europeo» COM(2013)408; dalla proposta di modifica del regolamento che istituisce l'Agenzia europea per la difesa aerea (EASA) COM(2013)409; dalla proposta di regolamento che prevede la rifusione dei quattro regolamenti istitutivi del Cielo unico europeo COM(2013)410;

preso atto dei chiarimenti forniti dal Governo e dal relatore sulla proposta COM(2013)409 presso la Commissione trasporti del Parlamento europeo, David Maria Sassoli, nonché dei contributi acquisiti dai rappresentanti dell'ENAV;

premessi che:

gli obiettivi perseguiti attraverso le due proposte legislative del pacchetto appaiono, nelle linee fondamentali, pienamente condivisibili e possono essere raggiunti soltanto attraverso una più proficua collaborazione tra istituzioni europee e autorità competenti degli Stati membri;

fermo restando che l'Unione europea può e deve svolgere un'azione efficace e decisa ed un costante monitoraggio dell'attuazione delle misure adottate, appare imprescindibile l'esigenza di tutelare le vocazioni specifiche, le peculiarità territoriali di ciascuno Stato membro e gli interessi ad esse connessi;

L'Italia deve raccogliere la sfida del Cielo unico europeo quale occasione strategica per una ripresa e per la crescita del Paese, con particolare riferimento al potenziamento delle capacità di trasporto aereo e all'intensificazione degli scambi, nonché alla razionalizzazione delle rotte,

con la conseguente riduzione dei costi e delle emissioni inquinanti;

è pertanto essenziale che il nostro Paese, anche valorizzando la posizione di rilievo assunta nell'attuazione del progetto del blocco funzionale di spazio aereo BLUE MED, sia in grado di svolgere un ruolo attivo e trainante nel promuovere e sostenere le iniziative volte a incentivare, da un lato, le attività di ricerca e di sviluppo tecnologico finalizzate all'introduzione di sistemi di gestione del traffico aereo di nuova generazione e, dall'altro, le forme di cooperazione tra Paesi membri dell'Unione europea che hanno sviluppato progetti innovativi e competitivi;

sotto questo profilo appaiono particolarmente apprezzabili le innovazioni normative volte a rendere più flessibile, anche dal punto di vista operativo, l'evoluzione dei blocchi funzionali di spazio aereo e a favorire la promozione di partenariati industriali;

meritano di essere altresì sottolineate le potenzialità che possono risultare dal processo di realizzazione del Cielo unico europeo in termini di coinvolgimento e partenariato con i Paesi vicini all'Unione, e, in particolare, con i Paesi mediterranei, come dimostra la citata esperienza del progetto BLUE MED;

il superamento della frammentazione nella gestione del traffico aereo e gli elementi innovativi che possono derivare da una centralizzazione di tale gestione devono risultare idonei a mantenere elevati *standard* dei servizi, della competitività, della sicurezza, ma anche ad assicurare il contenimento delle tariffe;

esprime:

una valutazione complessivamente positiva, impegnando il Governo in tutte le

sedi europee a sottolineare la particolare rilevanza delle seguenti esigenze:

relativamente alla proposta di regolamento COM(2013)409:

a) occorre rafforzare il ruolo internazionale dell'Agenzia Europea per la sicurezza aerea (EASA), atteso che in materia di aviazione la strategia esterna dell'Unione europea ha tra i principali obiettivi la promozione della circolazione nel mondo dei professionisti, dei servizi e dei prodotti dell'aeronautica, anche al fine di favorire l'accesso a nuovi mercati in crescita;

b) posto che la sicurezza deve essere la missione prioritaria dell'EASA, occorre integrare il dettato normativo per evidenziare tale funzione all'interno dei compiti della stessa, nonché mantenere il termine « sicurezza » nel nuovo nome che si vuole dare all'Agenzia;

c) relativamente al comitato esecutivo, si segnala l'esigenza di evitare un assetto eccessivamente ampio, eventualmente mediante la previsione di un meccanismo di rotazione che garantisca la partecipazione di un numero di Stati membri tale da consentirne il più efficace funzionamento, sempre che l'istituzione di tale comitato si riveli utile ai fini dell'efficace svolgimento dei compiti istituzionali dell'Agenzia e non complichino la *governance* della stessa;

d) si preveda che le decisioni rilevanti nell'ambito dell'Agenzia debbano essere adottate a maggioranza qualificata e non semplice, come previsto dall'articolo 37 della proposta;

e) si garantisca il coinvolgimento del Parlamento europeo nel monitoraggio dell'attività dell'Agenzia;

f) si eviti il rischio di fissare le dimensioni del personale dell'EASA ad detto ad attività il cui finanziamento è posto a carico degli utenti in termini tali da evitare di preconstituire rigidità ed oneri eccessivi; peraltro, l'accordo interistituzionale sulle agenzie europee del luglio 2011,

la cui messa in atto è l'obiettivo della riforma dell'EASA, ancorché giuridicamente non vincolante, si basa su un approccio caso per caso;

g) relativamente alla proposta di nominare uno o più vicedirettori esecutivi, si stabilisca un numero massimo ragionevole e contenuto e, in ogni caso, si tenga conto anche dell'opportunità di prevedere un unico vicedirettore esecutivo;

h) l'adozione di atti esecutivi e delegati da parte della Commissione europea avvenga previa consultazione dell'EASA e degli esperti degli Stati membri con diritto di voto rappresentati nel consiglio di amministrazione, e comunque in termini coerenti con le disposizioni degli articoli 290 e 291 del TFUE;

i) è in ogni caso necessaria una valutazione attenta della riforma nel suo complesso con riferimento alle eventuali ripercussioni sulle organizzazioni del lavoro e sui diritti dei lavoratori;

relativamente alla proposta di regolamento COM(2013)410:

a) occorre assicurare prioritariamente la coerenza e l'allineamento delle modifiche proposte alle disposizioni del Capo I (aspetti generali, ambito di applicazione e definizioni) alla normativa e alle definizioni ICAO (International Civil Aviation Organization);

b) si mantenga la previsione che consente l'estensione a Paesi terzi europei del Cielo unico (considerando 12) utile ai fini del superamento di frammentazioni e incongruenze;

c) fermo restando che appare condivisibile l'assunto (considerando 16) che l'utilizzo sicuro ed efficiente dello spazio aereo può essere conseguito solo grazie alla stretta collaborazione degli utenti civili e militari dello spazio stesso, basandosi sul concetto di « uso flessibile », appare opportuno sottolineare che tale cooperazione deve essere assicurata a differenti livelli, incluso quello operativo; tale aspetto non appare chiarito in maniera

puntuale nella proposta della Commissione;

d) è auspicabile una definizione più puntuale dei « servizi di assistenza », specificando che si tratta di servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza, meteorologia per la navigazione aerea e servizio di informazioni aeronautiche;

e) per quanto riguarda i servizi di assistenza, occorre superare la previsione, di cui all'articolo 10, di un'obbligatoria separazione dei soggetti che li forniscono rispetto a quelli che forniscono i servizi di traffico aereo, attraverso l'affidamento dei medesimi servizi di assistenza a terzi selezionati attraverso procedure comparative; bisogna infatti tener conto che alcuni di tali servizi risultano strettamente funzionali rispetto ai servizi di traffico aereo e implicano profili significativi anche in ordine alla sicurezza; la separazione dovrebbe pertanto essere considerata come una possibile modalità di produzione e fornitura di tali servizi, lasciando ai fornitori dei servizi di traffico aereo anche la possibilità di procurarsi servizi di assistenza al proprio interno, purché ciò avvenga nel rispetto di determinati livelli di qualità, sicurezza ed efficienza rispetto ai costi;

f) si mantenga la previsione, di cui alla vigente normativa, che le parti interessate, fornitori di servizi di navigazione aerea, utenti dello spazio aereo, aeroporti, industria manifatturiera ed enti rappresentativi del personale possano fornire consulenza alla Commissione per gli aspetti tecnici;

g) riguardo alle relazioni con le parti interessate, di cui all'articolo 19 della proposta, si chiarisca che essa deve rimanere tale e non configurarsi come coinvolgimento nel processo di approvazione dei piani di investimento;

h) per quanto concerne le Autorità nazionali di vigilanza, si puntualizzi l'ambito dell'intervento normativo demandato alla Commissione europea tramite norme

di esecuzione; alla stessa dovrebbe comunque competere, come è attualmente, l'individuazione degli obiettivi prestazionali dell'Unione per la rete di gestione del traffico aereo, tenendo conto dei contributi forniti dalle Autorità nazionali di vigilanza a livello nazionale o a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo; per quanto concerne invece gli obiettivi a livello nazionale occorre mantenere, proprio in considerazione delle peculiarità di ciascuno Stato membro, adeguati poteri decisionali alle Autorità nazionali;

i) più in generale, anche con riferimento a questa proposta di regolamento, occorre assicurare che l'affidamento alla Commissione europea del potere di adottare atti delegati e atti di esecuzione abbia luogo in conformità con le previsioni degli articoli 290 e 291 del TFUE; occorre in particolare precisare in termini puntuali l'oggetto di tali atti e la durata della delega, evitare di affidare alla Commissione europea la disciplina di materie di competenza nazionale, quali ad esempio le modalità di selezione e assunzione del personale delle Autorità nazionali di vigilanza (articolo 3, paragrafo 9), e, in ogni caso, evitare di attribuire alla Commissione europea deleghe a tempo indeterminato, quali quelle di cui all'articolo 26, paragrafo 2; si evidenzia altresì l'esigenza che gli atti di esecuzione previsti dalla proposta di regolamento mediante rinvio alla procedura di cui all'articolo 27 siano sempre adottati sulla base della procedura di esame di cui al paragrafo 3 del medesimo articolo 27, che attribuisce efficacia vincolante al parere del Comitato composto da rappresentanti degli Stati membri, anziché sulla base della procedura consultiva di cui al paragrafo 2, nella quale il parere del Comitato non ha per la Commissione europea efficacia vincolante;

j) per quanto riguarda i principi da applicare per il calcolo delle tariffe (articolo 13), si specifichino in maniera più puntuale le funzioni per le quali i costi

vengono imputati agli utenti dello spazio aereo;

k) sia assicurata la concertazione con le parti sociali nella definizione delle regole comuni;

l) per quanto riguarda i soggetti istituzionali operanti nel settore a livello europeo, occorre pervenire a una chiara e

distinta ripartizione dei compiti tra la Commissione europea, l'EASA ed Eurocontrol, che eviti duplicazioni e sovrapposizioni di competenze; a tal fine appare opportuno sostenere l'evoluzione di Eurocontrol in modo da concentrarne l'attività su compiti tecnico-operativi di supporto nella gestione del traffico aereo a livello di rete europea.