

**OSSERVAZIONI E PROPOSTE DELLA 14<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE**  
**(Politiche dell'Unione europea)**

Ai sensi dell'articolo 144, comma 1, del Regolamento

(Estensore: LIUZZI)

Roma, 11 febbraio 2016

Osservazioni sull'atto:

**Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che abroga il regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (COM(2015) 613)**

La Commissione, esaminato l'atto in titolo,

considerato che:

- l'obiettivo della proposta consiste nel preparare il quadro normativo che disciplina la sicurezza aerea dell'Unione per le sfide dei prossimi anni e, di conseguenza, nel continuare a garantire ai passeggeri e al pubblico un trasporto aereo sicuro e rispettoso dell'ambiente;

- la proposta introduce un approccio per la regolamentazione della sicurezza basato sui rischi e sulle prestazioni, rimedia alle attuali lacune in materia di sicurezza e prende maggiormente in considerazione le interdipendenze tra la sicurezza aerea e altri ambiti tecnici di regolamentazione, quali la *security* aerea o la protezione ambientale;

- essa inoltre contribuisce a stabilire un quadro normativo efficace per l'integrazione di nuovi modelli imprenditoriali e di tecnologie emergenti, quali gli aeromobili senza equipaggio;

- la proposta infine affronta i problemi che hanno alcune autorità nazionali per mantenere disponibili e finanziare le risorse necessarie per la certificazione e la sorveglianza, proponendo un quadro per la condivisione delle risorse tecniche tra le autorità nazionali e l'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea, che include la possibilità di trasferire, su base volontaria, le competenze di attuazione della normativa dell'Unione;

valutata la relazione del Governo, elaborata ai sensi dell'articolo 6, commi 4 e 5, della legge n. 234 del 2012,

formula, per quanto di competenza, osservazioni non ostative, con i seguenti rilievi:

- la base giuridica è costituita dall'articolo 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, relativo all'adozione di opportune disposizioni per la navigazione marittima e aerea. È prevista la procedura legislativa ordinaria, e quindi

---

Al Presidente  
dell'8<sup>a</sup> Commissione permanente  
S E D E

la paritaria partecipazione del Parlamento europeo al processo decisionale, nonché la consultazione obbligatoria del Comitato delle Regioni e del Comitato economico e sociale;

- per quanto concerne il principio di sussidiarietà, si osserva che il trasporto aereo e la produzione nel settore aeronautico sono, in larga misura, attività a carattere transnazionale che possono essere meglio affrontate a livello dell'Unione. Ed in tal senso già a norma dei regolamenti (CE) nn. 1592/2002 e 216/2008 è stata conferita all'Unione la responsabilità in materia di aeronavigabilità e compatibilità ambientale dei prodotti aeronautici, operazioni di volo, licenze degli equipaggi, aeroporti, gestione del traffico aereo e servizi di navigazione aerea (ATM/ANS), nonché sicurezza degli operatori di paesi terzi.

Con l'iniziativa legislativa in oggetto si propone di aggiungere un numero limitato di settori specifici al quadro complessivo per la sicurezza aerea dell'Unione, ossia gli aeromobili senza equipaggio, la sicurezza dei servizi di assistenza a terra e gli aspetti di *security* nella progettazione di aeromobili e sistemi di aviazione, tra cui la cbersicurezza.

La produzione di aeromobili senza equipaggio, pur avendo la maggior parte delle operazioni di volo una dimensione locale, ha una dimensione transfrontaliera in riferimento ai requisiti operativi degli aeromobili e alla fissazione di regole comuni per la prestazione di servizi.

Gli aspetti di *security* nella progettazione di aeromobili e sistemi di aviazione, tra cui la cbersicurezza, rientrano, anche per quanto riguarda il ruolo dell'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea, nel più efficace dispiegamento delle competenze dell'Unione, tenendo conto del fatto che gli aspetti di *security* sono indissolubilmente connessi agli aspetti di sicurezza nella progettazione di aeromobili e nelle operazioni di volo, per i quali l'Unione è già competente a norma del regolamento (CE) n. 216/2008.

Per quanto riguarda i servizi di assistenza a terra, un'azione a livello dell'Unione si rende necessaria per i numerosi incidenti connessi a questi servizi e in quanto le iniziative volontarie a livello di Stati membri non hanno ancora prodotto risultati soddisfacenti per contrastare tale rischio. Inoltre, attualmente, non vi sono norme di sicurezza a livello dell'Unione che riguardano direttamente i fornitori di servizi di assistenza a terra.

Appare, tuttavia, distonica rispetto alla necessità di una regolamentazione più stringente a livello europeo per migliorare la sicurezza la scelta di non prevedere l'obbligo di certificazione dei fornitori di servizi come condizione per iniziare le attività. In tale prospettiva, la diversa soluzione oggi esistente in Italia appare maggiormente idonea a conseguire gli obiettivi di maggiore sicurezza nella prestazione dei servizi a terra che la Commissione intende perseguire. In altri termini, pur in presenza della necessità di un'azione a livello europeo, non sembra sussistere un reale valore aggiunto dall'assenza di obbligo di certificazione, e quindi per questo aspetto il principio di sussidiarietà non appare pienamente rispettato;

- il principio di sussidiarietà non appare inoltre pienamente rispettato anche perché la proposta fissa l'adozione di un numero rilevante di atti delegati, richiamati

dall'articolo 117. Così menomando *pro futuro* il ruolo dei parlamenti nazionali, con la soppressione del potere, loro conferito dai protocolli nn. 1 e 2 allegati ai trattati, di adottare pareri sui "progetti di atti legislativi" dell'Unione; potere invece insussistente per quanto concerne i "progetti di atti delegati".

In questa sede, si ribadisce quanto già affermato nella risoluzione approvata da questa Commissione in merito al pacchetto istituzionale sulla *better regulation* (Doc. XVIII n. 102), secondo cui andrebbero previsti appropriati meccanismi per trasmettere ufficialmente i progetti di atti delegati, oltre che al Parlamento europeo e al Consiglio, anche ai parlamenti nazionali. In tal modo, il controllo che gli stessi effettuano sull'operato dei rispettivi Governi in seno al Consiglio potrà esercitarsi anche in riferimento ai diritti previsti dall'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea;

- sempre in riferimento al principio di sussidiarietà, ma con risvolti di merito, sono condivisibili il rafforzamento e l'estensione dei compiti dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea. Infatti, nella prospettiva di una maggiore integrazione tra l'ordinamento europeo e quelli nazionali, la presenza di un'autorità unica europea per l'aviazione civile, settore con evidenti connotazioni transfrontaliere, dovrebbe impedire il rischio di sovrapposizioni di attività amministrative con le autorità nazionali competenti. Gli Stati membri, peraltro, in base all'articolo 86, paragrafo 1, della proposta mantengono un proprio rappresentante all'interno del Consiglio di amministrazione dell'Agenzia.

In tal senso, appare altresì meritevole di considerazione positiva quanto previsto dall'articolo 53, secondo cui gli Stati membri possono trasferire all'Agenzia europea le competenze per la certificazione, la sorveglianza e l'applicazione delle norme per quanto riguarda ogni organizzazione, operatore, categoria di personale, aeromobile, dispositivo di addestramento al volo simulato o aeroporto di cui sono responsabili ai sensi del presente regolamento. All'atto del trasferimento l'Agenzia diventa l'autorità competente ai fini della competenza trasferita e lo Stato membro interessato ne è esonerato.

Tuttavia, dovrebbe valutarsi l'opportunità di prevedere una riappropriazione delle competenze da parte dell'autorità nazionale nei casi, debitamente motivati, di non corretto esercizio delle stesse da parte dell'Agenzia europea.

- il principio di proporzionalità è uno degli obiettivi principali dell'iniziativa in esame volta a rendere più adeguato il quadro normativo in vigore per la sicurezza aerea. Con essa si introduce un approccio alla regolamentazione della sicurezza aerea basato sui rischi, il che dovrebbe comportare vantaggi per tutto il settore dell'aviazione. Il rispetto del principio di proporzionalità è inoltre garantito dal regime modulabile che consentirà di tenere maggiormente conto delle differenze che esistono tra imprese di diverse dimensioni, con riduzione degli oneri amministrativi e vantaggi per le piccole e medie imprese.

Pietro Liuzzi