



**CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 2 luglio 2008 (03.07)  
(OR. en)**

**11323/08**

**Fascicolo interistituzionale:  
2008/0127 (COD)**

**AVIATION 138  
CODEC 906**

**PROPOSTA**

---

Mittente: Commissione europea

Data: 27 giugno 2008

---

Oggetto: Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica dei regolamenti (CE) n. 549/2004, (CE) n. 550/2004, (CE) n. 551/2004 e (CE) n. 552/2004 al fine di migliorare il funzionamento e la sostenibilità del sistema aeronautico europeo

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, la proposta della Commissione inviata con lettera del Signor Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, presso il Segretariato generale della Commissione europea, al Signor Javier SOLANA, Segretario Generale/Alto Rappresentante.

All.: COM(2008) 388 definitivo



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 25.6.2008  
COM(2008) 388 definitivo

2008/0127 (COD)

**PROPOSTA DI REGOLAMENTO  
DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**recante modifica dei regolamenti (CE) n. 549/2004, (CE) n. 550/2004, (CE) n. 551/2004 e  
(CE) n. 552/2004 al fine di migliorare il funzionamento e la sostenibilità del sistema  
aeronautico europeo**

(presentata dalla Commissione)

{SEC(2008) 2093}

{SEC(2008) 2094}

**PROPOSTA DI REGOLAMENTO  
DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**recante modifica dei regolamenti (CE) n. 549/2004, (CE) n. 550/2004, (CE) n. 551/2004 e  
(CE) n. 552/2004 al fine di migliorare il funzionamento e la sostenibilità del sistema  
aeronautico europeo  
(Testo rilevante ai fini del SEE)**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>1</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni<sup>2</sup>,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato<sup>3</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) L'attuazione della politica comune dei trasporti richiede un sistema di trasporto aereo efficace, che consenta l'esercizio in condizioni di sicurezza, regolarità e sostenibilità dei servizi di trasporto aereo, agevolando così la libera circolazione delle merci, delle persone e dei servizi.
- (2) L'adozione da parte del Parlamento europeo e del Consiglio del regolamento (CE) n. 549/2004 che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo<sup>4</sup>, del regolamento (CE) n. 550/2004 sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo<sup>5</sup>, del regolamento (CE) n. 551/2004 sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo<sup>6</sup> e del regolamento (CE) n. 552/2004 sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo<sup>7</sup> (gli elementi costitutivi del primo pacchetto della normativa sul cielo unico europeo) ha creato una solida base legislativa per un sistema di gestione del traffico aereo privo di discontinuità, interoperabile e sicuro.
- (3) Per completare la costruzione del cielo unico europeo è necessario adottare ulteriori provvedimenti a livello comunitario, in particolare per migliorare il funzionamento del

---

<sup>1</sup> GU C...

<sup>2</sup> GU C...

<sup>3</sup> GU C...

<sup>4</sup> GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1.

<sup>5</sup> GU L 96 del 31.3.2004, pag. 10.

<sup>6</sup> GU L 96 del 31.3.2004, pag. 20.

<sup>7</sup> GU L 96 del 31.3.2004, pag. 26.

sistema aeronautico europeo in settori critici, quali la sicurezza, la capacità, l'efficacia delle operazioni di volo, la redditività e l'impatto ambientale, nel rispetto degli obiettivi imperativi di sicurezza.

- (4) In risposta alla pressante domanda proveniente dall'industria, dagli Stati membri e da altri soggetti interessati, che chiedono la semplificazione e il miglioramento dell'efficacia del quadro normativo per l'aviazione in Europa, nel novembre 2006 è stato istituito il Gruppo ad alto livello per il futuro quadro normativo per la navigazione aerea in Europa (in seguito "il Gruppo ad alto livello"). Nel luglio 2007 il Gruppo, composto da rappresentanti della maggior parte delle categorie interessate, ha presentato una relazione contenente una serie di raccomandazioni sulle modalità con cui migliorare il funzionamento e la gestione del sistema aeronautico europeo.
- (5) Nel corso della riunione del 7 aprile 2008, il Consiglio dell'Unione europea ha invitato la Commissione a sviluppare, in conformità delle raccomandazioni del Gruppo ad alto livello, un approccio di sistema globale in linea con il concetto "*gate-to-gate*", per rafforzare la sicurezza, migliorare la gestione del traffico aereo e ottimizzare i costi.
- (6) Il regolamento (CE) n. 219/2007 del Consiglio, del 27 febbraio 2007, relativo alla costituzione di un'impresa comune per la realizzazione del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR)<sup>8</sup> raccomanda di elaborare e attuare un piano di modernizzazione della gestione del traffico aereo (ATM). L'attuazione del piano di modernizzazione dell'ATM richiede l'adozione di provvedimenti normativi idonei a fornire un supporto all'elaborazione, all'introduzione e al finanziamento di nuovi concetti e di nuove tecnologie. Tale modernizzazione dovrebbe portare a un sistema formato da componenti pienamente armonizzate e interoperabili, per garantire alte prestazioni nel settore del trasporto aereo in Europa.
- (7) Il Gruppo ad alto livello ha raccomandato di attribuire all'ambiente la stessa importanza data alla sicurezza e all'efficacia nel sistema aeronautico ed ha insistito sul fatto che il settore del trasporto aereo e i regolatori nazionali devono collaborare per far sì che la gestione del traffico aereo contribuisca per quanto possibile alla sostenibilità.
- (8) Per assicurare un controllo coerente ed affidabile della fornitura di servizi in Europa, occorre garantire alle autorità nazionali di vigilanza un grado sufficiente di indipendenza e risorse sufficienti.
- (9) È opportuno che le parti sociali siano meglio informate e consultate su qualsiasi provvedimento che abbia importanti ripercussioni sociali. È inoltre opportuno consultare il comitato del dialogo sociale, istituito in base alla decisione 98/500/CE della Commissione, del 20 maggio 1998, che istituisce comitati di dialogo per promuovere il dialogo tra le parti sociali a livello europeo<sup>9</sup>.
- (10) Per migliorare l'efficienza della gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea è necessario stabilire un quadro per la definizione, la realizzazione ed il rispetto di obiettivi prestazionali vincolanti in settori essenziali in sintonia con la politica

---

<sup>8</sup> GU L 64 del 2.3.2007, pag. 1.

<sup>9</sup> GU L 225 del 12.8.1998, pag. 27. Decisione modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 1792/2006 della Commissione (GU L 362 del 20.12.2006, pag. 1).

dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO). È indispensabile che tale quadro preveda un meccanismo adeguato di resoconto, di esame, di valutazione e di diffusione dei dati sulle prestazioni dei sistemi di gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea, come pure incentivi e provvedimenti dissuasivi adeguati per favorire il conseguimento degli obiettivi.

- (11) È necessario adeguare al progresso tecnico il primo pacchetto legislativo sul cielo unico europeo.
- (12) Occorre precisare che gli Stati membri non possono rifiutare di designare un prestatore di servizi di navigazione aerea per il fatto che questi risiede in un altro Stato membro o appartiene a cittadini di quello Stato membro.
- (13) I blocchi funzionali di spazio aereo sono elementi determinanti per una più intensa cooperazione tra i fornitori di servizi di navigazione aerea al fine di migliorare le prestazioni e creare sinergie. Occorre che gli Stati membri istituiscano blocchi funzionali di spazio aereo entro la fine del 2012.
- (14) Se il miglioramento delle prestazioni, in particolare l'attuazione del piano di modernizzazione dell'ATM, esige risorse maggiori di quelle attualmente disponibili, occorre adottare opportune disposizioni per finanziare progetti comuni.
- (15) Le relazioni della commissione per la valutazione delle attività di Eurocontrol e la relazione finale del Gruppo ad alto livello confermano che non è possibile sviluppare la rete di rotte e la struttura dello spazio aereo in modo isolato, in quanto ciascuno Stato membro è parte integrante della rete europea di gestione del traffico aereo (EATMN), sia all'interno che all'esterno della Comunità.
- (16) È pertanto opportuno stabilire uno spazio aereo operativo progressivamente più integrato per il traffico aereo generale
- (17) È opportuno che una regione di informazione di volo europea (EFIR), che abbracci lo spazio aereo di responsabilità degli Stati membri, agevoli la pianificazione comune e la gestione integrata per evitare strozzature a livello regionale.
- (18) Gli utenti dello spazio aereo sono confrontati a condizioni eterogenee di accesso allo spazio aereo comunitario e di libertà di movimento al suo interno, dovute a una mancanza di regole dell'aria armonizzate a livello comunitario, e in particolare all'assenza di una classificazione armonizzata dello spazio aereo. Occorre pertanto che la Commissione armonizzi tali regole tenendo conto nelle norme ICAO.
- (19) È opportuno che la rete europea di gestione del traffico aereo sia progettata e realizzata con particolare attenzione all'efficienza, alla sicurezza e alla sostenibilità ecologica dell'intera rete di trasporto aereo. Come indicato nella relazione della commissione per la valutazione delle attività di Eurocontrol sulla valutazione delle iniziative in materia di blocchi funzionali di spazio aereo e del loro contributo al miglioramento delle prestazioni, gli obiettivi potrebbero essere più agevolmente conseguiti con una gestione coordinata della rete di trasporto aereo a livello comunitario.
- (20) È essenziale realizzare una struttura dello spazio aereo comune e armonizzata in termini di rotte, basare l'organizzazione presente e futura dello spazio aereo su principi comuni, assicurare la progressiva attuazione del piano di modernizzazione della

gestione del traffico aereo, ottimizzare l'uso di risorse limitate per evitare costi inutili per gli equipaggi e configurare e gestire lo spazio aereo secondo regole armonizzate. A tale fine, è opportuno che la Commissione sia responsabile dell'adozione delle norme necessarie e dell'applicazione delle decisioni giuridicamente vincolanti.

- (21) Il Gruppo ad alto livello ha raccomandato di fondare le funzioni nuove o avanzate sulle basi esistenti e di dotare Eurocontrol di nuove competenze, pur designando la Comunità come unico soggetto regolatore e rispettando il principio della separazione tra attività regolatoria e attività di prestazione dei servizi. Di conseguenza, occorre che la Commissione affidi all'organismo Eurocontrol riformato, dotato di una nuova *governance*, l'esecuzione di compiti relativi alle funzioni di cui al precedente considerando, che non implicino l'adozione di misure vincolanti di portata generale o l'esercizio di poteri discrezionali. Eurocontrol dovrà eseguire tali compiti in modo imparziale, ottimizzando i costi, e con la piena partecipazione degli utenti dello spazio aereo e dei fornitori di servizi di navigazione aerea.
- (22) È opportuno introdurre adeguate misure per migliorare l'efficacia della gestione del flusso di traffico aereo, al fine di assistere le unità operative esistenti, compresa l'Unità centrale di Eurocontrol per la gestione del flusso, nell'assicurare operazioni di volo efficienti. Inoltre, nella comunicazione della Commissione su un piano d'azione per migliorare le capacità, l'efficienza e la sicurezza degli aeroporti in Europa<sup>10</sup> si sottolinea la necessità di assicurare la coerenza tra le bande orarie aeroportuali e i piani di volo.
- (23) La mancanza di informazioni aeronautiche moderne, complete, di elevata qualità e disponibili in tempo utile nuoce alla sicurezza ed impedisce agli utenti dello spazio aereo di fruire delle stesse condizioni d'accesso allo spazio aereo comunitario e della stessa libertà di movimento all'interno di quest'ultimo. Tenuto conto del piano di modernizzazione della gestione del traffico aereo, la Comunità deve prendere l'iniziativa di modernizzare questo settore in cooperazione con Eurocontrol e fare in modo che gli utenti consultino questi dati tramite un punto d'accesso pubblico unico che fornisca informazioni integrate moderne, facili da utilizzare e convalidate.
- (24) Al fine di evitare formalità amministrative inutili e verifiche superflue, è opportuno che i certificati rilasciati conformemente al regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE<sup>11</sup>, quando riguardano costituenti o sistemi, siano accettati ai fini del presente regolamento.
- (25) Nella sua relazione finale alla Commissione, il Gruppo ad alto livello ha raccomandato che il programma SESAR si occupi in particolare della definizione di procedure e sistemi interoperabili e dello scambio di informazioni in Europa e con il resto del mondo. Questa attività implica inoltre l'elaborazione di norme pertinenti e l'individuazione di nuove norme di attuazione o di specifiche comunitarie nel contesto del cielo unico europeo.

---

<sup>10</sup> COM(2006) 819.

<sup>11</sup> GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1.

- (26) Le misure necessarie per l'attuazione del presente regolamento sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione<sup>12</sup>.
- (27) In particolare, occorre conferire alla Commissione il potere di adattare le misure al progresso tecnico o operativo e di definire i criteri e le procedure di base per l'esercizio di talune funzioni di gestione della rete. Dato che si tratta di misure di portata generale intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento e a completarlo mediante l'aggiunta di elementi non essenziali, tali misure devono essere adottate in base alla procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 *bis* della decisione 1999/468/CE.
- (28) Se, per imperativi motivi di urgenza, non è possibile rispettare le scadenze normali che si applicano alla procedura di regolamentazione con controllo, è opportuno che la Commissione possa ricorrere alla procedura d'urgenza prevista all'articolo 5 *bis*, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE.
- (29) Occorre pertanto modificare i regolamenti (CE) n. 549/2004, (CE) n. 550/2004, (CE) n. 551/2004 e (CE) n. 552/2004.

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### *Articolo 1*

Il regolamento (CE) n. 549/2004 è così modificato:

1) L'articolo 1, paragrafo 1, è sostituito dal seguente:

"1. L'iniziativa "cielo unico europeo" si prefigge l'obiettivo di rafforzare l'attuale livello di sicurezza del trasporto aereo, di contribuire allo sviluppo sostenibile del sistema di trasporto aereo e di migliorare l'efficienza globale della gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea per il traffico aereo generale in Europa, al fine di rispondere alle esigenze di tutti gli utenti dello spazio aereo. Nel perseguimento di tale obiettivo, il presente regolamento istituisce un quadro normativo armonizzato per la creazione del cielo unico europeo."

2) L'articolo 2 è così modificato:

a) il punto 8 è sostituito dal seguente:

"8. "utenti dello spazio aereo": gli operatori degli aeromobili che operano quale traffico aereo generale;"

b) il punto 10 è sostituito dal seguente:

"10. "gestione del traffico aereo (ATM)": il complesso delle funzioni aeree e terrestri (servizi di traffico aereo, gestione dello spazio aereo e gestione del flusso di

---

<sup>12</sup> GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23. Decisione modificata dalla decisione 2006/512/CE (GU L 200 del 22.7.2006, pag. 11).

traffico aereo) richieste per garantire il movimento sicuro ed efficace degli aeromobili durante tutte le fasi delle operazioni;"

c) è inserito il seguente punto 13 *bis*:

"13 *bis* "piano di modernizzazione ATM": il piano che deve essere approvato dal Consiglio conformemente all'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 219/2007;"

d) il punto 21 è soppresso.

e) il punto 22 è sostituito dal seguente:

"22. "uso flessibile dello spazio aereo": un concetto di gestione dello spazio aereo applicato nella zona della Conferenza europea dell'aviazione civile, sulla base del manuale di Eurocontrol "*Airspace Management Handbook for the application of the Concept of the Flexible Use of Airspace*";

f) il punto 25 è sostituito dal seguente:

"25. "blocco funzionale di spazio aereo": un blocco di spazio aereo basato su requisiti operativi e istituito indipendentemente dai confini tra Stati, nel quale la fornitura dei servizi di navigazione aerea e le funzioni secondarie correlate sono ottimizzate e/o integrate;"

g) il punto 37 è soppresso.

3) L'articolo 4 è sostituito dal seguente:

*"Articolo 4*

#### **Designazione ed indipendenza delle autorità nazionali di vigilanza**

1. Gli Stati membri agendo, a loro scelta, congiuntamente o singolarmente, designano o istituiscono in qualità di autorità nazionale di vigilanza uno o più enti che assumano le funzioni assegnate a detta autorità dal presente regolamento e dalle misure di cui all'articolo 3, paragrafo 1.

2. Gli Stati membri provvedono affinché le autorità nazionali di vigilanza, quando esercitano le funzioni di cui al paragrafo 1, siano indipendenti, almeno a livello funzionale, da qualsiasi altra entità pubblica o privata.

3. Gli Stati membri provvedono affinché le autorità nazionali di vigilanza esercitino i loro poteri con imparzialità e trasparenza. Assicurano inoltre che il personale delle autorità nazionali di vigilanza e le persone responsabili della loro gestione agiscano in piena indipendenza, imparzialità e trasparenza.

4. Gli Stati membri provvedono affinché le autorità nazionali di vigilanza dispongano delle risorse umane e finanziarie adeguate per l'esercizio delle loro funzioni.



5. Gli Stati membri notificano alla Commissione i nomi e gli indirizzi delle autorità nazionali di vigilanza, nonché gli eventuali cambiamenti, e la informano delle misure adottate per garantire l'osservanza dei paragrafi 2, 3 e 4."

4) All'articolo 5, il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 *bis*, punti da 1) a 4), e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto di quanto disposto dall'articolo 8 della stessa.

5. Ove si faccia riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 *bis*, paragrafi 1, 2, 4, 6 e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto del disposto dell'articolo 8 della stessa."

5) L'articolo 6 è sostituito dal seguente:

*"Articolo 6*

### **Organo consultivo di settore**

Senza pregiudizio del ruolo del comitato e di Eurocontrol, la Commissione istituisce un "organo consultivo di settore", cui partecipano i fornitori di servizi di navigazione aerea, le associazioni di utenti dello spazio aereo, gli aeroporti, l'industria manifatturiera e gli enti rappresentativi del personale. Il ruolo di detto organo è quello di fornire consulenza alla Commissione sulla realizzazione del cielo unico europeo."

6) L'articolo 8 è sostituito dal seguente:

*"Articolo 8*

### **Norme di attuazione**

1. La Commissione adotta le norme di attuazione quando ciò sia previsto espressamente nel presente regolamento o nei regolamenti di cui all'articolo 3, oppure quando ciò risulti necessario per conseguire gli obiettivi fissati in tali regolamenti.

2. Ai fini della definizione delle norme di attuazione, la Commissione può conferire a Eurocontrol mandati in cui precisa i compiti da svolgere e il relativo calendario. In tale contesto, essa si sforza di utilizzare al meglio le disposizioni di Eurocontrol relative alla partecipazione e alla consultazione di tutte le parti interessate qualora tali disposizioni siano conformi alla prassi della Commissione in materia di trasparenza e di procedure di consultazione e non contrastino con i suoi obblighi istituzionali. La Commissione agisce secondo la procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 2.

3. Sulla base delle attività svolte a norma del paragrafo 2, le decisioni circa l'applicazione dei risultati di tali attività all'interno della Comunità e alle scadenze di attuazione sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 3.

4. La Commissione, agendo secondo la procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 3, può adottare altre misure per conseguire gli obiettivi del mandato in questione.

- a) se Eurocontrol non può accettare un mandato conferito a norma al paragrafo 2, oppure
- b) se, consultandosi con il comitato, la Commissione considera che:
  - i) le attività svolte sulla base del mandato conferito non segnano progressi soddisfacenti in rapporto al calendario stabilito, o
  - ii) i risultati delle suddette attività sono inadeguati.

5. La Commissione agisce secondo la procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 3:

- a) quando la Commissione decide di non conferire un mandato a Eurocontrol a norma del paragrafo 2, oppure
- b) quando le norme di attuazione da adottare esulano dalla competenza di Eurocontrol."

7) L'articolo 10 è così modificato:

- a) nel secondo comma, il secondo trattino è sostituito dal seguente:  
"- tutti i gruppi di utenti dello spazio aereo,";
- b) il terzo comma è sostituito dal testo seguente:  
La consultazione delle parti interessate contempla, in particolare, lo sviluppo e l'introduzione di nuovi concetti e tecnologie nella rete europea di gestione del traffico aereo e comprende meccanismi per coinvolgere in modo appropriato lo specifico comitato del dialogo sociale, istituito in base alla decisione 98/500/CE della Commissione\*."

---

\* GU L 225 del 12.8.1998, pag. 27.

8) L'articolo 11 è sostituito dal seguente:

*"Articolo 11*

**Sistema di prestazioni**

1. La Commissione istituirà un sistema di prestazioni al fine di migliorare l'efficienza dei servizi di navigazione aerea e le funzioni della rete nel cielo unico europeo. Il sistema prevede, in particolare, i seguenti elementi:

- a) riesame periodico, monitoraggio e analisi comparativa delle prestazioni dei servizi di navigazione aerea e delle funzioni di rete, nonché studi ad hoc su argomenti specifici;
- b) procedure e responsabilità riguardanti la raccolta, la convalida, l'esame, la valutazione e la diffusione dei dati relativi alle prestazioni dei servizi di navigazione aerea e delle funzioni di rete fornite da tutte le parti interessate, tra le quali gli operatori aeroportuali, i coordinatori aeroportuali, i fornitori di servizi di navigazione aerea, gli utenti dello

spazio aereo, le autorità nazionali di vigilanza, gli Stati membri ed Eurocontrol;

- c) adeguati settori di prestazione essenziali, sulla base del documento n. 9854 dell'ICAO "*Global Air Traffic Management Operational Concept*"\*\*, con gli adattamenti necessari per tenere conto delle esigenze specifiche del cielo unico europeo e degli obiettivi specifici di tali settori;
- d) indicatori di prestazione essenziali per misurare le prestazioni e fissare gli obiettivi;
- e) definizione di obiettivi di prestazione comunitari, con un periodo di riferimento minimo di tre anni e massimo di cinque anni, e criteri di convergenza adeguati conformemente alla procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 3;
- f) criteri che le autorità nazionali di vigilanza devono rispettare nella preparazione dei piani nazionali o regionali di miglioramento delle prestazioni. Tali piani devono in particolare:
  - essere basati sui piani aziendali dei fornitori di servizi;
  - coprire tutti gli elementi di costo della base dei costi nazionale o regionale;
  - comprendere obiettivi di prestazione vincolanti, coerenti con gli obiettivi di prestazione comunitari;
  - essere oggetto di consultazione con i fornitori di servizi di navigazione aerea, con i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo, con gli operatori aeroportuali e con i coordinatori aeroportuali;
- g) criteri e procedure per la valutazione, l'approvazione, il monitoraggio e l'applicazione dei piani nazionali o regionali di miglioramento delle prestazioni, tra cui:
  - i) la valutazione da parte della Commissione dei piani nazionali o regionali di miglioramento delle prestazioni per far in modo che rispondano, almeno collettivamente, agli obiettivi comunitari;
  - ii) l'approvazione da parte della Commissione dei piani nazionali o regionali di miglioramento delle prestazioni, secondo la procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 3;
  - iii) il monitoraggio dell'attuazione dei piani nazionali o regionali di miglioramento delle prestazioni, compresi i meccanismi d'allarme;
  - iv) la valutazione degli obiettivi prestazionali conseguiti, annualmente e al termine del periodo di riferimento, e definizione di nuovi obiettivi per il periodo di riferimento successivo;

- v) le misure correttive, compresi gli incentivi e/o i provvedimenti dissuasivi adeguati, che gli Stati membri devono applicare nel caso in caso di mancato conseguimento degli obiettivi nazionali o regionali su base annuale o al termine del periodo di riferimento.

2. Senza pregiudizio del ruolo del comitato, la Commissione può designare Eurocontrol o un'altra entità pubblica competente come "organo di valutazione delle prestazioni". Il ruolo dell'organo di valutazione delle prestazioni consiste nel fornire consulenza alla Commissione nell'attuazione del sistema di prestazioni di cui al paragrafo 1. La Commissione fa in modo che l'organo di valutazione delle prestazioni agisca in piena indipendenza quando esegue i compiti che la Commissione gli ha affidato.

3. La Commissione adotta norme di attuazione del presente articolo conformemente all'articolo 8."

---

\*\*Prima edizione 2005.

9) All'articolo 12, il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. Le relazioni contengono una valutazione dei risultati conseguiti mediante le azioni intraprese ai sensi del presente regolamento compresa un'informazione adeguata in merito agli sviluppi registrati nel settore con particolare riferimento agli aspetti economici, sociali, ambientali, occupazionali e tecnologici, nonché in merito alla qualità del servizio, tenendo conto degli obiettivi iniziali e in vista delle esigenze future."

#### *Articolo 2*

Il regolamento (CE) n. 550/2004 è così modificato:

1) All'articolo 2, il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. Per quanto riguarda i blocchi funzionali di spazio aereo che si estendono nello spazio aereo che è di responsabilità di più Stati membri, gli Stati membri interessati concludono accordi sulla vigilanza prevista dal presente articolo nei confronti dei fornitori di servizi di navigazione aerea che forniscono servizi connessi ai suddetti blocchi. Inoltre, tali Stati membri si adoperano per concludere accordi sulla vigilanza prevista dal presente articolo, riconoscendo reciprocamente i compiti di vigilanza già svolti, anche nei confronti dei fornitori di servizi di navigazione aerea che forniscono servizi in uno Stato membro diverso da quello in cui hanno la loro sede principale di attività."

2) L'articolo 4 è sostituito dal seguente:

*"Articolo 4*

## Norme di sicurezza

La Commissione adotta, secondo la procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento quadro, norme di attuazione che recepiscono le disposizioni pertinenti degli *Eurocontrol safety regulatory requirements — ESARRs* (norme di sicurezza di Eurocontrol) e le successive modifiche delle stesse, che ricadono nell'ambito di applicazione del presente regolamento, con gli adattamenti e i miglioramenti che si rendano necessari.

3) L'articolo 5 è soppresso.

4) All'articolo 7, il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

"6. Fatte salve le disposizioni degli articoli 8 e 9, il rilascio dei certificati conferisce ai fornitori di servizi di navigazione aerea la possibilità di offrire i loro servizi agli Stati membri, ad altri fornitori di servizi di navigazione aerea, agli utenti dello spazio aereo e agli aeroporti all'interno della Comunità."

5) L'articolo 8 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Gli Stati membri garantiscono la fornitura di servizi di traffico aereo in regime di esclusiva all'interno di specifici blocchi di spazio aereo per lo spazio aereo posto sotto la loro responsabilità. A tal fine gli Stati membri designano un fornitore di servizi di traffico aereo titolare di un certificato valido nella Comunità.

Uno Stato membro non può rifiutare di designare un fornitore di servizio del traffico aereo sulla base del fatto che la legislazione nazionale impone che i fornitori di servizi del traffico aereo che forniscono servizi nello spazio aereo sotto la responsabilità dello Stato membro interessato:

- (a) appartengano, direttamente o attraverso una partecipazione maggioritaria, da tale Stato membro o dai suoi cittadini, oppure
- (b) abbiano la loro principale sede di attività o la sede legale nel territorio di tale Stato membro, oppure
- (c) utilizzino esclusivamente infrastrutture in detto Stato membro."

b) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. Per i blocchi funzionali di spazio aereo, stabiliti a norma dell'articolo 9 *bis*, che si estendono nello spazio aereo di responsabilità di più Stati membri, gli Stati membri interessati designano congiuntamente, conformemente al paragrafo 1, uno o più fornitori di servizi di traffico aereo, almeno un mese prima dell'istituzione del blocco funzionale di spazio aereo."

6) È inserito il seguente articolo 9 *bis*:

"Articolo 9 *bis*

## **Blocchi funzionali di spazio aereo**

1. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per creare blocchi funzionali di spazio aereo nei tempi più rapidi possibili e, al più tardi, entro la fine del 2012, allo scopo di conseguire la massima capacità ed efficienza della rete di gestione del traffico aereo nell'ambito del cielo unico europeo, per mantenere un elevato livello di sicurezza e contribuire all'efficienza complessiva del sistema di trasporto aereo e a una riduzione dell'impatto ambientale. Gli Stati membri cooperano per quanto possibile per conformarsi a questa disposizione.

2. I blocchi funzionali di spazio aereo, tra l'altro:

- (a) si fondano su un'analisi dei valori di sicurezza connessi;
- (b) consentono l'uso ottimale dello spazio aereo, tenendo conto dei flussi di traffico aereo;
- (c) sono giustificati dal loro valore aggiunto globale, compreso l'uso ottimale delle risorse tecniche e umane, sulla base di analisi costi-benefici;
- (d) assicurano un trasferimento fluido e flessibile della responsabilità per il controllo del traffico aereo tra unità dei servizi del traffico aereo;
- (e) assicurano la compatibilità tra le varie configurazioni dello spazio aereo;
- (f) soddisfano le condizioni prescritte dagli accordi regionali conclusi nell'ambito dell'ICAO;
- (g) rispettano gli accordi regionali vigenti alla data di entrata in vigore del presente regolamento, in particolare gli accordi che riguardano paesi terzi europei.

3. Un blocco funzionale di spazio aereo può essere istituito soltanto in base a un accordo reciproco tra tutti gli Stati membri che hanno responsabilità su una parte dello spazio aereo incluso nel blocco funzionale di spazio aereo o in base a una dichiarazione di uno Stato membro, se lo spazio aereo compreso nel blocco è interamente di sua responsabilità. Prima di creare un blocco funzionale di spazio aereo, gli Stati membri interessati forniscono alla Commissione, agli altri Stati membri e alle altre parti interessate informazioni adeguate che permettano di determinare se il blocco soddisfa i criteri di cui al paragrafo 2, e danno loro la possibilità di formulare osservazioni.

4. Quando un blocco funzionale di spazio aereo riguarda lo spazio aereo che rientra interamente o parzialmente nella responsabilità di due o più Stati membri, l'accordo in base al quale è istituito il blocco funzionale di spazio aereo contiene le disposizioni necessarie circa le modalità da seguire per modificare il blocco e le condizioni a cui uno Stato membro può ritirarsi dal blocco, comprese le disposizioni transitorie.

5. In caso di controversia tra due o più Stati membri in merito a un blocco funzionale di spazio aereo transfrontaliero, che concerne lo spazio aereo di loro responsabilità, gli Stati membri interessati possono congiuntamente deferire la questione al comitato per il cielo unico affinché formuli un parere. Il parere è comunicato agli Stati membri interessati. Fatto salvo il paragrafo 3, gli Stati membri tengono conto di tale parere per giungere alla composizione della controversia.

6. Le decisioni di cui ai paragrafi 3 e 4 sono notificate alla Commissione ai fini della pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea. Tale pubblicazione precisa la data di entrata in vigore della relativa decisione.

7. La Commissione adotta norme di attuazione del presente articolo conformemente all'articolo 8 del regolamento quadro."

7) All'articolo 12, il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

"3. Se sono forniti gruppi di servizi, i fornitori di servizi di navigazione aerea individuano ed espongono nella loro contabilità finanziaria, per ciascun servizio di navigazione aerea, le entrate e le spese, ripartite in conformità del sistema di tariffazione per i servizi di navigazione aerea di cui all'articolo 14 e, se del caso, tengono conti consolidati per servizi diversi dai servizi di navigazione aerea, come sarebbero tenuti a fare se i servizi in questione fossero forniti da imprese distinte."

8) L'articolo 14 è sostituito dal seguente:

*"Articolo 14*

### **Disposizioni generali**

Conformemente al disposto degli articoli 15 e 16, il sistema di tariffazione per i servizi di navigazione aerea concorre a realizzare una maggiore trasparenza in materia di determinazione, applicazione e riscossione delle tariffe per gli utenti dello spazio aereo e contribuisce a ottimizzare i costi della fornitura di servizi di navigazione aerea e all'efficienza dei voli, mantenendo nel contempo un livello di sicurezza ottimale. Questo sistema è compatibile con l'articolo 15 della convenzione internazionale per l'aviazione civile di Chicago del 1944 e con il sistema tariffario di Eurocontrol per le tariffe di rotta."

9) L'articolo 15 è così modificato:

a) il paragrafo 2 è così modificato:

i) la lettera a) è sostituita dalla seguente:

"a) il costo da imputare agli utenti dello spazio aereo è costituito dal costo determinato della fornitura di servizi di navigazione aerea, compresi adeguati importi per l'interesse sull'investimento di capitale e per l'ammortamento, nonché dai costi di manutenzione, funzionamento, gestione e amministrazione;"

ii) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

"b) i costi di cui si deve tenere conto in questo contesto sono quelli valutati in relazione a strutture e servizi previsti e attuati ai sensi dell'*ICAO Regional Air Navigation Plan* (piano regionale di navigazione aerea dell'ICAO, regione europea). Essi possono includere anche i costi sostenuti dalle autorità nazionali di vigilanza e/o dalle organizzazioni riconosciute, nonché altri costi sostenuti dallo Stato membro e dal fornitore di servizi interessati in relazione alla fornitura di servizi di navigazione aerea. I costi non comprendono i costi delle sanzioni imposte dagli Stati membri a norma dell'articolo 9 del regolamento quadro, né i costi delle eventuali misure correttive imposte dagli Stati membri a norma dell'articolo 11, paragrafo 1, lettera g), punto v) del regolamento quadro;"

iii) la lettera d) è sostituita dalla seguente:

"d) non sono ammesse sovvenzioni trasversali tra i servizi di rotta e i servizi presso i terminal. Le sovvenzioni trasversali tra servizi diversi di navigazione aerea all'interno di una delle due suddette categorie sono ammesse solamente se giustificate da motivi obiettivi e chiaramente individuate;"

b) il paragrafo 3 è così modificato:

i) la frase introduttiva è sostituita dal testo seguente:

"Nel fissare le tariffe a norma del paragrafo 2 gli Stati membri si attengono ai seguenti principi:"

ii) dopo la lettera b) è inserito il punto qui di seguito:

"ba) le tariffe sono fissate per l'anno civile e coprono un periodo di almeno tre anni e massimo cinque anni;"

iii) la lettera c) è sostituita dalla seguente:

"c) i servizi di navigazione aerea possono produrre entrate sufficienti a generare una remunerazione ragionevole delle attività, che concorra ai necessari aumenti del capitale;"

iv) la lettera e) è sostituita dalla seguente:

"e) le tariffe promuovono la fornitura sicura, efficiente, efficace e sostenibile dei servizi di navigazione aerea, si prefiggono un alto livello di sicurezza e l'efficacia sotto il profilo dei costi e incentivano la fornitura di servizi integrati. A tal fine, e in relazione ai piani nazionali o regionali di miglioramento delle prestazioni, le autorità nazionali di vigilanza possono istituire meccanismi, tra cui incentivi consistenti in vantaggi e svantaggi finanziari, per incoraggiare i fornitori di servizi di navigazione aerea e/o gli utenti dello spazio aereo a sostenere miglioramenti della fornitura di servizi di navigazione aerea, quali una maggiore capacità, minori ritardi e uno sviluppo sostenibile, mantenendo nel contempo un livello di sicurezza ottimale;"



c) il paragrafo 4 è sostituito dal seguente:

"4. La Commissione può decidere, secondo la procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento quadro, che le tariffe siano utilizzate per finanziare progetti volti ad assistere categorie specifiche di utenti dello spazio aereo e/o fornitori di servizi di navigazione aerea, al fine di migliorare le infrastrutture collettive della navigazione aerea, la fornitura di servizi di navigazione aerea e l'uso dello spazio aereo, in particolare quelle che possono essere necessarie per l'attuazione del piano di modernizzazione ATM. Tali decisioni definiscono il progetto comune e precisano, in particolare, il calendario di realizzazione, il costo da imputare agli utenti dello spazio aereo e la sua ripartizione tra gli Stati membri.

5. La Commissione adotta norme di attuazione del presente articolo conformemente all'articolo 8 del regolamento quadro."

10) All'articolo 16, i paragrafi 1 e 2 sono sostituiti dai seguenti:

"1. La Commissione provvede all'esame permanente della conformità delle tariffe ai principi e alle norme di cui agli articoli 14 e 15 in cooperazione con gli Stati membri. La Commissione si adopera per instaurare i meccanismi necessari per utilizzare le competenze di Eurocontrol e condivide i risultati del riesame con gli Stati membri, con Eurocontrol e con i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo.

2. Su richiesta di uno o più Stati membri che ritengano che i principi e le norme di cui agli articoli 14 e 15 non siano stati correttamente applicati, oppure di propria iniziativa, la Commissione svolge un'indagine su ogni presunta inosservanza o mancata applicazione dei principi e/o delle norme in questione e condivide i risultati dell'indagine con gli Stati membri, con Eurocontrol e con i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo. Entro due mesi dal ricevimento di una richiesta, dopo aver sentito lo Stato membro interessato e dopo aver consultato il comitato per il cielo unico secondo la procedura dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento quadro, la Commissione prende una decisione sull'applicazione degli articoli 14 e 15 e sull'opportunità di continuare ad applicare la prassi in questione."

11) L'articolo 17 è sostituito dal seguente:

*"Articolo 17*

### **Revisione degli allegati**

Le misure intese a modificare elementi non essenziali degli allegati per tenere conto del progresso tecnico o operativo sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5, paragrafo 4, del regolamento quadro.

Per motivi imperativi di urgenza, la Commissione può ricorrere alla procedura d'urgenza di cui all'articolo 5, paragrafo 5, del regolamento quadro."

12) All'articolo 18, i paragrafi 1 e 2 sono sostituiti dai seguenti:

"1. Le autorità nazionali di vigilanza, in conformità delle rispettive legislazioni nazionali, nonché la Commissione, si astengono dal divulgare informazioni aventi carattere di riservatezza.

2. Il paragrafo 1 lascia impregiudicata la facoltà di divulgazione delle informazioni da parte delle autorità nazionali di vigilanza o della Commissione ove ciò sia indispensabile per l'espletamento dei loro compiti; in tal caso la divulgazione è proporzionata e tiene conto del legittimo interesse dei fornitori di servizi di navigazione aerea, degli utenti dello spazio aereo, degli aeroporti o degli altri soggetti interessati alla tutela dei loro segreti commerciali."

13) È inserito il seguente articolo 18 *bis*:

"Articolo 18 *bis*

### **Riesame**

1. Nell'ambito dell'esame periodico di cui all'articolo 12, paragrafo 2, del regolamento quadro e al più tardi entro quattro anni dall'entrata in vigore del presente regolamento, la Commissione mette a punto uno studio prospettico sulle condizioni di una futura applicazione dei principi di mercato alla fornitura e alla designazione di servizi nei campi della comunicazione, della navigazione, della sorveglianza, della meteorologia e delle informazioni aeronautiche.

2. In base alle conclusioni dello studio e alla luce dei progressi conseguiti, la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio corredata, se del caso, di una proposta che estenda l'applicazione dei principi di mercato a uno o più dei servizi di cui al paragrafo 1 o che individui eventuali altre misure."

### *Articolo 3*

Il regolamento (CE) n. 551/2004 è così modificato:

1) L'articolo 2 è soppresso.

2) L'articolo 3 è sostituito dal seguente:

"*Articolo 3*

### **Regione unica di informazione di volo europea (EFIR)**

1. La Comunità e gli Stati membri chiedono all'ICAO di istituire e riconoscere una regione unica di informazione di volo europea (*Single European Flight Information Region, EFIR*). A tal fine, in ordine alle questioni che rientrano nelle competenze della Comunità, la Commissione presenta, se necessario, una raccomandazione al Consiglio, a norma dell'articolo 300 del trattato, entro il [...] <sup>13</sup>.

---

<sup>13</sup> Fino a quattro anni dopo l'entrata in vigore del regolamento recante modifica.

2. L'EFIR è concepita in modo da abbracciare lo spazio aereo di responsabilità degli Stati membri a norma dell'articolo 1, paragrafo 3, e può altresì includere lo spazio aereo di paesi terzi.

3. L'istituzione dell'EFIR lascia impregiudicata la competenza degli Stati membri per quanto riguarda la designazione dei fornitori di servizi di traffico aereo per lo spazio aereo di loro responsabilità a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento sulla fornitura di servizi.

4. Gli Stati membri restano responsabili nei confronti dell'ICAO entro i limiti geografici delle regioni superiori di informazione di volo e delle regioni di informazione di volo che sono state affidate loro dall'ICAO alla data di entrata in vigore del presente regolamento."

3) È inserito il seguente articolo 3 *bis*:

"Articolo 3 *bis*

#### **Informazioni aeronautiche**

1. Fatta salva la pubblicazione da parte degli Stati membri di informazioni aeronautiche, la Commissione, in cooperazione con Eurocontrol, assicura la disponibilità di informazioni aeronautiche in formato elettronico di elevata qualità, presentate in modo armonizzato e rispondenti alle esigenze di tutti gli utilizzatori pertinenti in termini di qualità e tempestività.

2. Ai fini del paragrafo 1, la Commissione:

- a) elabora un'infrastruttura di informazioni aeronautiche a livello comunitario, sotto forma di un portale elettronico di informazioni integrate liberamente accessibile al pubblico. Tale infrastruttura integra l'accesso e la fornitura di dati necessari che comprendono, tra l'altro, le informazioni aeronautiche, le informazioni dell'ufficio di pista dei servizi della circolazione aerea (ARO), le informazioni meteorologiche e le informazioni sulla gestione del flusso di traffico aereo;
- b) sostiene l'ammodernamento e l'armonizzazione della fornitura di informazioni aeronautiche nel senso più ampio, in stretta cooperazione con Eurocontrol e con l'ICAO.

3. La Commissione adotta norme di attuazione del presente articolo conformemente all'articolo 8 del regolamento quadro."

4) L'articolo 4 è sostituito dal seguente:

"Articolo 4

#### **Regole dell'aria e classificazione dello spazio aereo**

La Commissione adotta, secondo la procedura di cui all'articolo 8 del regolamento quadro, le norme di attuazione per:

- a) recepire le disposizioni appropriate delle norme ICAO e le pratiche consigliate sulle regole dell'aria, con gli opportuni adattamenti e i miglioramenti;
- b) armonizzare l'applicazione della classificazione ICAO dello spazio aereo, con gli opportuni adattamenti e i miglioramenti, per garantire la fornitura senza soluzione di continuità di servizi di navigazione aerea all'interno del cielo unico europeo."

5) L'articolo 5 è soppresso.

6) L'articolo 6 è sostituito dal seguente:

*"Articolo 6*

**Gestione e progettazione della rete**

1. La rete di gestione del traffico aereo (ATM) permette l'uso ottimale dello spazio aereo e assicura che gli utenti dello spazio aereo possano operare sulle traiettorie preferite, garantendo al tempo stesso il massimo accesso allo spazio aereo e ai servizi di navigazione aerea.

2. Per conseguire gli obiettivi di cui al paragrafo 1, la Commissione provvede affinché siano garantite le seguenti funzioni:

- a) progettazione della rete europea delle rotte;
- b) coordinamento e assegnazione di risorse scarse, in particolare delle frequenze radio e dei codici dei transponder radar;
- c) funzioni supplementari della rete ATM, in base alle definizioni contenute nel piano di modernizzazione ATM (*ATM Master Plan*).

La Commissione ha la facoltà, sotto il suo controllo e la sua responsabilità, di affidare a Eurocontrol i compiti relativi all'esecuzione delle funzioni suddette, che non implicino l'adozione di misure vincolanti di portata generale o l'esercizio di un potere discrezionale. Tali compiti sono eseguiti in modo imparziale ed efficiente sotto il profilo dei costi, tenuto conto delle esigenze dell'intera rete ATM e con la piena partecipazione degli utenti dello spazio aereo e dei prestatori di servizi di navigazione aerea.

3. Le misure intese a modificare elementi non essenziali del presente articolo, integrandolo, in relazione alla definizione dei criteri e delle procedure di base per l'esercizio delle funzioni di cui al paragrafo 2, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5, paragrafo 4 del regolamento quadro.

4. Le norme di attuazione delle misure di cui al paragrafo 3 sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 8 del regolamento quadro. Le singole misure previste nelle norme di attuazione sono adottate dalla Commissione. Le norme di attuazione possono prevedere che, per ragioni di urgenza, taluni tipi di decisioni individuali

siano adottati da Eurocontrol conformemente alle linee guida dettate dalla Commissione.

5. Altri aspetti della configurazione dello spazio aereo diversi da quelli di cui al paragrafo 2 sono affrontati a livello nazionale o regionale. Il processo di configurazione tiene conto della crescita e della complessità del traffico e prevede la piena consultazione di tutti i gruppi di utenti dello spazio aereo interessati.

6. Gli Stati membri affidano a Eurocontrol la gestione del flusso di traffico aereo come specificato in una disposizione di attuazione adottata secondo la procedura di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento quadro e in conformità dei requisiti fissati dalla Commissione a norma dell'articolo 9."

7) All'articolo 9 è aggiunto il seguente paragrafo 3:

"3. Le norme di attuazione comprendono la coerenza tra i piani di volo e le bande orarie presso gli aeroporti e il necessario coordinamento con le regioni adiacenti."

#### *Articolo 4*

Il regolamento (CE) n. 552/2004 è così modificato:

1) È inserito il seguente articolo 6 *bis*:

"Articolo 6 *bis*

#### **Verifica alternativa della conformità**

Un certificato rilasciato conformemente al regolamento (CE) n. 216/2008, quando si applica a costituenti o sistemi, è considerato, ai fini degli articoli 5 e 6 del presente regolamento, una dichiarazione CE di conformità o idoneità all'uso, oppure una dichiarazione CE di verifica, se contiene la dimostrazione della conformità ai requisiti essenziali del presente regolamento e alle norme di attuazione pertinenti per l'interoperabilità."

2) L'articolo 9 è sostituito dal seguente:

"Articolo 9

#### **Revisione degli allegati**

Le misure intese a modificare elementi non essenziali degli allegati, per tenere conto del progresso tecnico o operativo, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5, paragrafo 4 del regolamento quadro.

Per ragioni imperative di urgenza, la Commissione può ricorrere alla procedura d'urgenza di cui all'articolo 5, paragrafo 5, del regolamento quadro."

3) L'allegato II è così modificato:

- a) nella parte A, il primo paragrafo del punto 2, Supporto a nuovi concetti di operatività, è sostituito dal seguente:

"La EATMN, i suoi sistemi e i loro componenti supportano su base coordinata nuovi concetti di operatività concordati e validati che migliorano la qualità, la sostenibilità e l'efficienza dei servizi di navigazione aerea, in particolare sotto il profilo della sicurezza e delle capacità."

- b) La parte B è così modificata:

- i) il primo paragrafo del punto 3.1.2, Supporto a nuovi concetti di operatività, è sostituito dal seguente:  
"I sistemi di trattamento dei dati di volo permettono l'attuazione progressiva di concetti di operatività avanzati, concordati e validati per tutte le fasi di volo, in particolare come previsto nel piano di modernizzazione ATM.";
- ii) il punto 3.2.2, Supporto a nuovi concetti di operatività, è sostituito dal seguente:

"3.2.2. Supporto a nuovi concetti di operatività

I sistemi di trattamento dei dati di sorveglianza facilitano la progressiva disponibilità di nuove fonti di informazioni di sorveglianza in maniera da migliorare la qualità generale del servizio, in particolare come previsto nel piano di modernizzazione ATM.";

- iii) il punto 4.2, Supporto a nuovi concetti di operatività, è sostituito dal seguente:

"4.2. Supporto a nuovi concetti di operatività

"I sistemi di comunicazione supportano l'attuazione di concetti di operatività avanzati, concordati e validati per tutte le fasi di volo, in particolare come previsto nel piano di modernizzazione ATM."

#### *Articolo 5*

#### **Entrata in vigore**

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

L'articolo 6, paragrafi 2 e 6, del regolamento (CE) n. 551/2004 modificati dal presente regolamento si applicano a decorrere dalla data specificata nelle rispettive norme di attuazione ma non oltre tre anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles,

*Per il Parlamento europeo  
Il presidente*

*Per il Consiglio  
Il presidente*

## SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

### 1. DENOMINAZIONE DELLA PROPOSTA

Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (CE) n. 549/2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo, del regolamento (CE) n. 550/2004 sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo, del regolamento (CE) n. 551/2004 sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo e del regolamento (CE) n. 552/2004 sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo.

### 2. QUADRO ABM/ABB (GESTIONE PER ATTIVITÀ/SUDDIVISIONE PER ATTIVITÀ)

Indicare la politica dell'UE e le relative attività oggetto dell'iniziativa:

Attività: "Trasporto interno, aereo e marittimo"

Obiettivo: "Assicurare la realizzazione del mercato interno dei servizi di trasporto"

### 3. LINEE DI BILANCIO

#### 3.1. Linee di bilancio (linee operative e corrispondenti linee di assistenza tecnica e amministrativa — ex linee B e A) e loro denominazione:

06 02 03 — Sicurezza dei trasporti

#### 3.2. Durata dell'azione e dell'incidenza finanziaria:

Le proposte modificano la legislazione comunitaria. In linea di principio non sono fissati limiti alla durata. Per ragioni pratiche, si prende in considerazione il periodo tra la data di adozione (2009) e il termine delle prospettive finanziarie (2013).

#### 3.3. Caratteristiche di bilancio:

Linea di bilancio	Tipo di spesa		Nuova	Partecipazione EFTA	Partecipazione di paesi candidati	Rubrica delle prospettive finanziarie
	Spese non obblig.	SND <sup>14</sup>	NO	NO	NO	No
	Spese non obblig.	Dissoc.	NO	NO	NO	No

<sup>14</sup> Stanziamenti non dissociati (SND).



#### 4. SINTESI DELLE RISORSE

##### 4.1. Risorse finanziarie

##### 4.1.1. Sintesi degli stanziamenti di impegno (SI) e degli stanziamenti di pagamento (SP)

Mio EUR (al terzo decimale)

Tipo di spesa	Sezione n.		2008	2009	2010	2011	2012	2013	Totale
---------------	------------	--	------	------	------	------	------	------	--------

##### Spese operative<sup>15</sup>

Stanziamenti di impegno (SI)	8.1.	a		1,25	2,25	2,25	2,25	2,25	10,250
Stanziamenti di pagamento (SP)		b		1,25	2,25	2,25	2,25	2,25	10,250

##### Spese amministrative incluse nell'importo di riferimento<sup>16</sup>

Assistenza tecnica e amministrativa — ATA (SND)	8.2.4.	c							
---	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

##### IMPORTO TOTALE DI RIFERIMENTO

Stanziamenti di impegno		a+c		1,25	2,25	2,25	2,25	2,25	10,250
Stanziamenti di pagamento		b+c		1,25	2,25	2,25	2,25	2,25	10,250

##### Spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento<sup>17</sup>

Risorse umane e spese connesse (SND)	8.2.5.	d	0,117	0,117	0,234	0,234	0,234	0,234	1,170
Spese amministrative diverse dalle spese per risorse umane e altre spese connesse, non incluse nell'importo di riferimento (SND)	8.2.6.	e		0,058	0,058	0,058	0,058	0,058	0,290

##### Costo totale indicativo dell'intervento

TOTALE SI comprensivo del costo delle risorse umane		a+c +d +e	0,117	1,425	2,542	2,542	2,542	2,542	11,710
TOTALE SP comprensivo del costo delle risorse umane		b+c +d +e	0,117	1,425	2,542	2,542	2,542	2,542	11,710

<sup>15</sup> Spesa che non rientra nel Capitolo xx 01 del Titolo xx interessato.

<sup>16</sup> Spesa che rientra nell'articolo xx 01 04 del Titolo xx.

<sup>17</sup> Spesa che rientra nel Capitolo xx 01, ma non negli articoli xx 01 04 o xx 01 05.

## Cofinanziamento

Se la proposta prevede il cofinanziamento da parte degli Stati membri o di altri organismi (precisare quali), indicare nella tabella seguente una stima del livello di cofinanziamento (aggiungere altre righe se è prevista la partecipazione di diversi organismi):

Mio EUR (al terzo decimale)

Organismo di cofinanziamento		Anno n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e segg.	Totale
.....	f							
TOTALE SI comprensivo di cofinanziamento	a+c+d+e+f							

### 4.1.2. Compatibilità con la programmazione finanziaria

- La proposta è compatibile con la programmazione finanziaria in vigore
- La proposta implica una riprogrammazione della corrispondente rubrica delle prospettive finanziarie
- La proposta può comportare l'applicazione delle disposizioni dell'Accordo interistituzionale<sup>18</sup> (relative allo strumento di flessibilità o alla revisione delle prospettive finanziarie)

### 4.1.3. Incidenza finanziaria sulle entrate

- Nessuna incidenza finanziaria sulle entrate
- La proposta ha la seguente incidenza finanziaria sulle entrate.

Mio EUR (al primo decimale)

Linea di bilancio	Entrate	Prima dell'azione [Anno n-1]	Situazione a seguito dell'azione							
			[Anno n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] <sup>19</sup>		
	a) Entrate in valore assoluto									
	b) Variazione delle entrate	Δ								

<sup>18</sup> Punti 19 e 24 dell'Accordo interistituzionale.

<sup>19</sup> Se la durata dell'azione supera i 6 anni, aggiungere alla tabella il numero necessario di colonne.

**4.2. Risorse umane in equivalente tempo pieno (ETP), compresi funzionari, personale temporaneo ed esterno – cfr. ripartizione al punto 8.2.1.**

<b>Fabbisogno annuo</b>	<b>Anno 2008</b>	<b>n + 1</b>	<b>n + 2</b>	<b>n + 3</b>	<b>n + 4</b>	<b>n + 5 e segg.</b>
Totale risorse umane	1	1	2	2	2	2

**5. CARATTERISTICHE E OBIETTIVI**

**5.1. Necessità dell'azione a breve e lungo termine.**

Definizione e controllo dell'applicazione della normativa nel campo della gestione del traffico aereo.

**5.2. Valore aggiunto dell'intervento comunitario, coerenza ed eventuale sinergia con altri strumenti finanziari**

Lo sviluppo del mercato del trasporto aereo richiede un'infrastruttura solida. La gestione del traffico aereo, insieme agli aeroporti, è parte di questa infrastruttura. L'efficienza di questa rete transeuropea richiede l'intervento comunitario, tanto più perché la gestione del traffico aereo è un monopolio naturale.

La normativa sul cielo unico europeo faciliterà l'attuazione e la diffusione del piano direttore SESAR

**5.3. Obiettivi e risultati attesi della proposta nel contesto della gestione del bilancio per attività (ABM) e relativi indicatori**

Assicurare la realizzazione del mercato interno dei servizi di trasporto.

Gli obiettivi specifici riguardano i servizi di navigazione aerea. Migliorare le prestazioni della rete per promuovere lo sviluppo dell'aviazione civile attraverso la regolamentazione della gestione del traffico aereo. L'attuale sistema di analisi comparativa non vincolante delle prestazioni è trasformato in un sistema di regolamentazione per migliorare le prestazioni del sistema. La Commissione fissa obiettivi di prestazione, affidandosi a un organo indipendente di valutazione delle prestazioni. Alla procedura di regolamentazione parteciperà anche il comitato per il cielo unico europeo, già istituito dalla legislazione in vigore.

**5.4. Modalità di attuazione (dati indicativi)**

- Gestione centralizzata**
  - diretta da parte della Commissione
  - indiretta, con delega a:
    - agenzie esecutive

- organismi istituiti dalle Comunità a norma dell'articolo 185 del regolamento finanziario
- organismi pubblici nazionali/organismi con funzioni di servizio pubblico
- Gestione concorrente o decentrata***
  - con Stati membri
  - con paesi terzi
- Gestione congiunta con organizzazioni internazionali (specificare)***

Osservazioni:

## **6. CONTROLLO E VALUTAZIONE**

### **6.1. Sistema di controllo**

Non si tratterà soltanto di controllare gli effetti sulle prestazioni, in quanto la riforma si basa sul concetto di valutazione e regolamentazione delle prestazioni. La gestione del traffico aereo, che per sua natura è un monopolio naturale, dovrà soddisfare obiettivi di prestazione specifici. Tali obiettivi saranno fissati anche in stretta cooperazione con gli utenti dello spazio aereo, che finanziano il sistema e costituiscono la clientela, e con i fornitori di servizi di navigazione aerea.

Il cielo unico ha stabilito un quadro istituzionale che permette alle parti interessate, in particolare agli utenti dello spazio aereo, di comunicare le loro preoccupazioni circa l'efficacia delle misure.

### **6.2. Valutazione**

#### *6.2.1. Valutazione ex-ante*

Le proposte legislative sono state elaborate sulla base di due relazioni. La Commissione ha chiesto alla commissione per la valutazione delle attività di Eurocontrol di avviare una valutazione indipendente dell'impatto del cielo unico sulle prestazioni del sistema di gestione del traffico aereo.

Il Gruppo ad alto livello sul futuro del quadro normativo dell'aviazione<sup>20</sup> ha indicato gli orientamenti politici che le proposte devono seguire. Il Gruppo ha raccomandato di utilizzare in modo coerente il metodo comunitario, cioè l'adozione di decisioni a maggioranza qualificata a livello europeo e di lasciare l'attuazione ad un partenariato intenso tra gli Stati membri e la Comunità.

#### *6.2.2. Provvedimenti presi in seguito alla valutazione intermedia/ex-post (sulla base dell'esperienza acquisita in precedenti casi analoghi)*

Le relazioni citate al punto 6.2.1 sono elaborate sulla base dell'attuale normativa sul cielo unico, dunque cielo unico I ex-post , cielo unico II ex-post.

#### *6.2.3. Modalità e periodicità delle valutazioni successive*

Le proposte instaurano valutazioni annuali (su periodi di programmazione quinquennale) per controllare le prestazioni del sistema; ciò comporta un intenso lavoro di valutazione permanente dell'efficacia della normativa.

## **7. MISURE ANTIFRODE**

Non applicabile.

---

<sup>20</sup> High Level Group on the Future Aviation Regulatory Framework, 2007, "A framework for driving performance improvement", Bruxelles, pag. 47.

## 8. DETTAGLI SULLE RISORSE

### 8.1. Obiettivi della proposta in termini di costi finanziari

(Indicare gli obiettivi, le azioni e i risultati)	Tipo di risultato	Costo medio	Anno 2008 n		Anno 2009 n+1		Anno 2010 n+2		Anno 2011 n+3		Anno 2012 n+4		Anno n+5 e segg.		TOTALE	
			N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale	N. di risultati	Costo totale
<b>OBIETTIVO OPERATIVO</b> n. 1 <sup>21</sup> Regolamentazione delle prestazioni.....																
<b>Azione 1: Sostegno al contratto quadro di Eurocontrol (06 0203)</b> Valutazione del settore della gestione del traffico aereo con obiettivi di prestazione			0		1		2		2		2		2		2	9
<b>Azione 2: intraprendere studi nel settore della gestione del traffico aereo (06 02 03)</b> Relazioni																
— Risultato 1			0		0,25		0,25		0,25		0,25		0,25		0,25	1,250
<b>COSTO TOTALE</b>			0		1,25		2,25		2,25		2,25		2,25		2,25	10,250

21

Quale descritto nella sezione 5.3.

## 8.2. Spese amministrative

### 8.2.1. Risorse umane: numero e tipo

Tipo di posto		Personale da assegnare alla gestione dell'azione utilizzando risorse esistenti e/o supplementari (numero di posti/ETP)					
		Anno 2008	Anno n+1	Anno n+2	Anno n+3	Anno n+4	Anno n+5
Funzionari o agenti temporanei <sup>22</sup> (XX 01 01)	A*/AD	1	2	2	2	2	2
	B*, C*/AST						
Personale finanziato <sup>23</sup> con l'art. XX 01 02							
Altro personale <sup>24</sup> finanziato con l'art. XX 01 04/05							
<b>TOTALE</b>			1	2	2	2	2

### 8.2.2. Descrizione delle mansioni derivanti dall'azione

La regolamentazione delle prestazioni comporta un intenso processo di valutazione delle prestazioni del settore della gestione del traffico aereo, la fissazione di obiettivi di prestazione a livello comunitario, l'approvazione di questi obiettivi generali, la traduzione di questi obiettivi a livello della rete in obiettivi locali che implicano la consultazione degli utenti dello spazio aereo, l'adozione degli obiettivi locali da parte della Commissione.

Inoltre, la Commissione è tenuta ad assicurare l'efficienza della funzione di gestione della rete. Ciò implica la definizione di norme d'attuazione ed il relativo controllo.

### 8.2.3. Origine delle risorse umane (statutaria)

- Posti attualmente assegnati alla gestione del programma da sostituire o prorogare
- Posti pre-assegnati nell'ambito dell'esercizio SPA/PPB (Strategia politica annuale/Progetto preliminare di bilancio) per l'anno n
- Posti da richiedere nella prossima procedura SPA/PPB
- Posti da riassegnare usando le risorse esistenti nel servizio interessato (riassegnazione interna)

<sup>22</sup> Il cui costo NON è incluso nell'importo di riferimento.

<sup>23</sup> Il cui costo NON è incluso nell'importo di riferimento.

<sup>24</sup> Il cui costo è incluso nell'importo di riferimento.

- Posti necessari per l'anno n ma non previsti nell'esercizio SPA/PPB dell'anno considerato

8.2.4. *Altre spese amministrative incluse nell'importo di riferimento (XX 01 04/05 – Spese di gestione amministrativa)*

Mio EUR (al terzo decimale)

Linea di bilancio (numero e denominazione)	Anno n	Anno n+1	Anno n+2	Anno n+3	Anno n+4	Anno n+5 e segg.	TOTALE
<b>1 Assistenza tecnica e amministrativa (inclusi gli afferenti costi del personale)</b>							
Agenzie esecutive <sup>25</sup>							
Altra assistenza tecnica e amministrativa							
— <i>intra muros</i>							
— <i>extra muros</i>							
<b>Totale assistenza tecnica e amministrativa</b>							

8.2.5. *Costi finanziari delle risorse umane e costi connessi non inclusi nell'importo di riferimento*

Mio EUR (al terzo decimale)

Tipo di risorse umane	Anno 2008	Anno n+1	Anno n+2	Anno n+3	Anno n+4	Anno n+5 e segg.
Funzionari e agenti temporanei (06 01 01)		0,117	0,234	0,234	0,234	0,234
Personale finanziato con l'art. XX 01 02 (ausiliari, END, agenti contrattuali, ecc.)  (specificare la linea di bilancio)						
<b>Totale costi risorse umane e costi connessi (NON inclusi nell'importo di riferimento)</b>		0,117	0,234	0,234	0,234	0,234

<sup>25</sup> Va fatto riferimento alla specifica scheda finanziaria relativa alle agenzie esecutive interessate.



Calcolo – **Funzionari e agenti temporanei**

Calcolo – **Personale finanziato con l'art. XX 01 02**

8.2.6. *Altre spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento*

Mio EUR (al terzo decimale)

	Anno n	Anno n+1	Anno n+2	Anno n+3	Anno n+4	Anno n+5 e segg.	TOTALE
XX 01 02 11 01 – Missioni							
XX 01 02 11 02 – Riunioni e conferenze							
XX 01 02 11 03 – Comitati <sup>26</sup>		0,058	0,058	0,058	0,058	0,058	0,290
XX 01 02 11 04 – Studi e consulenze							
XX 01 02 11 05 – Sistemi di informazione							
<b>2 Totale altre spese di gestione (XX 01 02 11)</b>							
<b>3 Altre spese di natura amministrativa (specificare indicando la linea di bilancio)</b>							
<b>Totale spese amministrative diverse dalle spese per risorse umane e altre spese connesse (NON incluse nell'importo di riferimento)</b>		0,058	0,058	0,058	0,058	0,058	0,290

<sup>26</sup> Precipare il tipo di comitato e il gruppo cui appartiene.

Calcolo – Altre spese amministrative non incluse nell'importo di riferimento