



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

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

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

**11323/08
ADD 2**

**AVIATION 138
CODEC 906**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine: Signor Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, per conto del Segretario Generale della Commissione europea

Data: 27 giugno 2008

Destinatario: Signor Javier SOLANA, Segretario Generale/Alto Rappresentante

Oggetto: Documento di lavoro dei servizi della Commissione che accompagna la proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica dei regolamenti (CE) n. 594/2004, (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

Sintesi della valutazione d'impatto

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento della Commissione SEC(2008) 2094.

All.: SEC(2008) 2094



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 25.06.2008
SEC(2008) 2094

DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE

**Sintesi della valutazione d'impatto della proposta di revisione della normativa sul cielo
unico europeo**

{COM(2008) 388 definitivo}
{SEC(2008) 2093}

DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE

Sintesi della valutazione d'impatto della proposta di revisione della normativa sul cielo unico europeo

L'analisi dell'impatto della revisione della legislazione sul cielo unico europeo (SES/CUE)¹ (2008/TREN/030) segue le raccomandazioni contenute nelle due principali relazioni preparatorie: la relazione del Gruppo ad alto livello sul futuro del quadro normativo dell'aviazione (luglio 2007) e la relazione della commissione per la valutazione delle attività sulla "valutazione dell'impatto dell'iniziativa "cielo unico europeo" sul funzionamento dell'ATM"² (dicembre 2006). Le proposte sul cielo unico europeo costituiranno parte integrante di un pacchetto più ampio che conterrà altri due elementi: 1) l'estensione delle competenze dell'EASA alla gestione del traffico aereo (ATM) e ai servizi di navigazione aerea (ANS), 2) l'approvazione del Master Plan SESAR³. A causa della loro natura specifica, le proposte relative al SESAR e all'EASA saranno oggetto di valutazioni separate.

Le proposte prese in considerazione per l'iniziativa "cielo unico europeo II" non introducono nuove disposizioni sostanziali, ma **consolidano** piuttosto il precedente pacchetto ("cielo unico I") e vi **aggiungono** un quadro di disposizioni finalizzate al miglioramento delle prestazioni. Tale quadro rafforzerà l'approccio di rete proprio del concetto "cielo unico europeo" e introdurrà il nuovo settore delle prestazioni ambientali.

Qual è il problema?

L'attuale sistema di gestione del traffico aereo funziona ormai al **limite delle sue capacità** ed esistono margini di miglioramento. Vi sono inefficienze in termini di costi e capacità e la gestione del traffico aereo non permette di limitare l'impatto che il trasporto aereo ha sull'ambiente. Il sistema è ancora **frammentato** lungo i confini nazionali, non beneficia di un buon coordinamento della rete e lo spazio aereo non è utilizzato in modo efficace. Tutti questi problemi comportano costi aggiuntivi complessivi per oltre 3 miliardi di euro all'anno.

La scelta sub-ottimale delle rotte (**inefficienza delle operazioni di volo**) si traduce non solo in una perdita di tempo e di denaro, ma anche in un inutile aumento del consumo di carburante e delle emissioni. Occorre poi ricordare che il traffico dovrebbe raddoppiare o, in alcune regioni, addirittura triplicare entro il 2020, fino a raggiungere un volume che la tecnologia e l'organizzazione attuali faticeranno a gestire in condizioni di sicurezza. L'aumento della congestione avrà a sua volta altre conseguenze, quali l'impossibilità di

¹ Regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio stabilisce i principi generali per l'istituzione del Cielo unico europeo, regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo, del regolamento, regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo, regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo.

² Per un elenco di tutte le abbreviazioni utilizzate nel testo, si veda l'**Allegato 1**.

³ SESAR è il progetto di ricerca sulla gestione del traffico aereo nel cielo unico europeo che mira a modernizzare il sistema di gestione del traffico aereo sul piano sia tecnico che operativo. Per ulteriori informazioni si veda http://ec.europa.eu/transport/air_portal/sesame/index_en.htm e <http://www.sesar-consortium.aero/>.

soddisfare la domanda, la riduzione della competitività e l'incapacità di sfruttare il potenziale economico, sia per gli operatori di aeromobili che per l'economia nel suo complesso.

Quali sono le principali cause del problema?

1. **Mancanza di un approccio di rete:** storicamente, le rotte aeree sono state tracciate in funzione delle esigenze dei vettori nazionali o della rete degli ausili classici alla radionavigazione. Mentre la tecnologia di navigazione e le esigenze degli utenti dello spazio aereo hanno registrato un'evoluzione significativa, la rete delle rotte non si è adeguata a tali cambiamenti. Poiché le rotte instradano il traffico pagante attraverso territori predefiniti e determinano di conseguenza le entrate dei fornitori di servizi, l'approccio nazionale ha portato a considerare l'efficacia delle operazioni di voli transnazionali come un elemento secondario nella tracciatura della rete di rotte. La situazione è ulteriormente complicata dal livello sub-ottimale di cooperazione tra settore civile e settore militare.

2. **Controllo insufficiente dei monopoli naturali:** la gestione del traffico aereo è perlopiù un monopolio naturale (con un fornitore di servizi per ogni blocco di spazio aereo a causa dei vincoli tecnici e dei costi dei vecchi investimenti). Tale sistema - e il meccanismo corrispondente di recupero integrale dei costi - non inducono i fornitori di servizi a migliorare la qualità dei servizi alla clientela (cioè agli utenti dello spazio aereo) ma favorisce, al contrario, un atteggiamento di tipo "vivi e lascia vivere".

3. **Governance:** benché la normativa sul cielo unico abbia messo la gestione del traffico aereo sotto l'egida della Comunità, alcuni obblighi essenziali sono stati lasciati alla discrezione degli Stati. Inoltre, alcuni aspetti del sistema restano nella sfera di competenza di strutture intergovernative dotate di poteri d'attuazione limitati. Le attuali disposizioni istituzionali per la gestione del traffico aereo non rispecchiano l'evoluzione del settore (trasformazione in società commerciali, privatizzazione ecc.) ed esigono di separare nettamente le funzioni di indirizzo e di regolazione da quelle di controllo e di fornitura di servizi.

Quali sono i principali obiettivi strategici?

La revisione della legislazione sul cielo unico mira principalmente a fare in modo che il sistema di gestione del traffico aereo metta a disposizione dell'industria aeronautica e degli altri utenti un'infrastruttura efficace, affinché si possano conseguire gli obiettivi di Lisbona. Le prestazioni del sistema si imperniano su quattro settori essenziali: la redditività; l'efficienza delle operazioni di volo; la capacità/i ritardi; la sicurezza. La tutela dell'ambiente sarà integrata al pacchetto legislativo rivisto, di cui costituirà un obiettivo a pieno titolo, in quanto aspetto essenziale della fornitura di servizi e criterio per la tracciatura della rete di rotte.

Quali sono gli strumenti per conseguire gli obiettivi strategici?

Le proposte sono volte a migliorare le prestazioni del sistema di gestione del traffico aereo. Tale miglioramento sarà realizzato gradualmente attraverso la definizione di un quadro **normativo** che prevede la fissazione di obiettivi. L'**approccio di rete** sarà potenziato per risolvere i problemi locali che hanno conseguenze su tutto il sistema. Ogniqualvolta ciò sia possibile, si dovrà prendere in considerazione l'opportunità di **separare** i servizi al fine di aprirli alla concorrenza. Le regole per il miglioramento delle prestazioni dovrebbero permettere un'integrazione più efficiente della fornitura di servizi all'interno dei blocchi funzionali di spazio aereo.