

Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la licenza comunitaria dei controllori del traffico aereo

COM(2004) 473 def. — 2004/0146 (COD)

(2005/C 234/04)

Il Consiglio dell'Unione europea, in data 22 settembre 2004, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 80, paragrafo 2 del Trattato che istituisce la Comunità europea, di consultare il Comitato economico e sociale europeo in merito alla proposta di cui sopra.

La sezione specializzata Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione, incaricata di preparare i lavori del Comitato in materia, ha formulato il proprio parere in data 21 febbraio 2005, sulla base del progetto predisposto dal relatore McDONOGH.

Il Comitato economico e sociale europeo, in data 9 marzo 2005, nel corso della 415a sessione plenaria, ha adottato il seguente parere con 126 voti favorevoli e 1 astensione.

1. Introduzione

1.1 Lo spazio aereo europeo è una delle aree di traffico più congestionate del mondo. La frammentazione del sistema di gestione della navigazione aerea in diverse aree nazionali separate l'una dall'altra, ciascuna con le sue regole e le sue procedure, i suoi vari mercati e livelli di efficienza, è stata individuata dal Gruppo ad alto livello sul Cielo unico europeo come il principale ostacolo che si frappone a decisi progressi in questo settore di attività. Il pacchetto sul Cielo unico europeo affronta la frammentazione del cielo europeo con una serie di iniziative.

2. Antefatto

2.1 L'adozione dei quattro regolamenti che costituiscono il pacchetto sul Cielo unico europeo rappresenta un mutamento radicale nel panorama della gestione del traffico aereo. La proposta di direttiva concernente la licenza comunitaria di controllore del traffico aereo è importante per una serie di ragioni.

La licenza è un aspetto che giova all'*equilibrio* dei vari elementi costitutivi del pacchetto «Cielo unico europeo», in quanto assicura la presa in considerazione degli aspetti sociali in aggiunta agli aspetti istituzionali, economici e tecnici.

2.2 Nella fase preparatoria dell'iniziativa, la Commissione ha fatto effettuare uno studio che fotografasse la situazione in materia di rilascio di licenze nei singoli Stati membri. Dallo studio è emerso che, al di là dei regolamenti internazionali in vigore adottati dall'ICAO o da Eurocontrol, il rilascio delle licenze è un processo estremamente diversificato in tutta l'Unione europea. Gli autori dello studio raccomandano che la futura produzione legislativa comunitaria in questo settore disciplini i seguenti aspetti:

a) le condizioni di ottenimento e di mantenimento in vigore della licenza devono prevedere i limiti di età e i periodi di validità delle annotazioni di qualifica (*rating endorsements*) e delle annotazioni dell'unità operativa (*unit endorsements*);

b) in relazione alla formazione del candidato e agli standard di competenza, devono essere stabiliti le modalità di verifica della competenza dei controllori, il processo di formazione e le materie di esame, comprese le qualifiche linguistiche e la loro valutazione;

c) in relazione al riconoscimento degli organismi di formazione e delle unità di formazione, occorre che tutti gli organismi vengano accreditati e che vengano specificati i requisiti di qualifica degli istruttori.

2.3 Lo studio preparatorio citato in precedenza ha rivelato che, malgrado l'esistenza di una regolamentazione internazionale della materia, le radicate tradizioni nazionali determinano livelli diversi di qualità nell'UE e producono professionalità che sono difficilmente comparabili. Questa frammentazione non è più accettabile in un contesto comunitario poiché può aumentare i rischi in uno spazio aereo europeo già molto congestionato. Armonizzando invece le licenze dei controllori aerei si accrescerà la sicurezza del trasporto aereo poiché i livelli di competenza verranno armonizzati con riferimento sia al singolo prestatore di servizi sia ai prestatori di servizi considerati nel loro insieme e ciò contribuirà a instaurare fra di loro un'interfaccia più sicura e più efficace. Per i controllori aerei ne risulterà una miglior organizzazione del mercato del lavoro, la loro disponibilità aumenterà e sarà agevolata la creazione di blocchi di spazio aereo più funzionali. La licenza europea renderà più effettiva la libertà di circolazione eliminando le scelte discrezionali di alcuni Stati membri all'atto del riconoscimento delle licenze emesse da altri Stati.

2.4 Dato che la maggior parte degli Stati membri ha già emanato una normativa basata sui principi dell'ICAO e che è attualmente in corso il recepimento della normativa sul Cielo unico europeo e dello strumento ESARR5, è assolutamente indispensabile fare in modo che le citate disposizioni siano integralmente coerenti con quelle della presente direttiva.

2.5 Solo i fornitori di formazione debitamente certificati saranno ammessi a presentare i propri corsi e programmi alle autorità nazionali competenti, per chiederne l'approvazione.

2.6 La direttiva va bene al di là di quanto previsto dalle licenze attualmente in vigore per i piloti dell'aviazione civile (91/670/CEE); essa presenta invece maggiori analogie con le licenze del settore ferroviario e del settore marittimo (proposta COM(2004) 142), nel senso che le norme relative alle competenze professionali sono fissate a livello europeo e non lasciate alla libera discrezione degli Stati membri. È evidente che la direttiva sarà rispettata anche al di là delle frontiere comunitarie.

2.7 Il livello dei costi dipenderà dall'attuale livello di qualità del sistema di formazione. La direttiva innalza la qualità del sistema di formazione al livello necessario per ottemperare ai requisiti di sicurezza imposti dal sistema del traffico aereo in Europa, che — come è noto — è particolarmente denso e complesso.

2.8 Con l'innalzamento degli standard della formazione iniziale e con l'imposizione di garanzie di neutralità e obiettività degli esaminatori nella formazione all'interno dell'unità operativa si prevede che la percentuale dei successi al termine di questi corsi aumenterà.

2.9 Il costo dei controlli sulle varie fasi dell'iter di rilascio della licenza potrà aumentare leggermente anche perché sarà necessario conservare i documenti ai fini dell'auditing.

2.10 Nel complesso, il verosimile aumento dei costi a breve termine dovrebbe essere controbilanciato — nel lungo termine — dal risparmio generato dall'utilizzo più razionale del personale. Un'ultima ma non meno importante considerazione è che la direttiva aumenterà la sicurezza dei passeggeri.

2.11 La presente proposta non contiene una scheda finanziaria.

2.12 Ai fini dell'attuazione della legislazione sul Cielo unico europeo è necessario adottare norme più dettagliate, specialmente con riguardo alle disposizioni relative al rilascio delle licenze dei controllori del traffico aereo allo scopo di aumentarne la disponibilità e promuovere il reciproco riconoscimento di tali licenze, come previsto dall'articolo 5 del regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel Cielo unico europeo («regolamento sulla fornitura di servizi») (1).

2.13 L'istituzione di tale licenza comunitaria costituisce un mezzo per riconoscere il ruolo specifico che i controllori del traffico aereo svolgono nell'effettuare il controllo del traffico aereo in condizioni di sicurezza. L'istituzione di norme comunitarie per la competenza professionale dei controllori ridurrà inoltre la frammentazione che si osserva in questo settore e contribuirà ad una più efficiente organizzazione del lavoro nell'ambito di una più intensa collaborazione regionale fra i fornitori di servizi di navigazione aerea. La direttiva costituisce

pertanto una componente essenziale della normativa sul Cielo unico europeo.

2.14 Finalità della direttiva è aumentare i livelli di sicurezza e migliorare il funzionamento del sistema del controllo del traffico aereo nella Comunità tramite il rilascio di una licenza comunitaria di controllore del traffico aereo.

2.15 Il titolare di una qualifica che, nel corso di un periodo di cinque anni non abbia fornito i servizi di controllo del traffico aereo previsti da un'annotazione associata a tale qualifica può svolgere i compiti inerenti a tale qualifica soltanto se soddisfa i requisiti di valutazione e formazione.

2.16 Per assicurare il mantenimento dei livelli di competenza indispensabili affinché i controllori del traffico aereo possano svolgere le loro mansioni con un elevato grado di sicurezza, gli Stati membri prendono disposizioni affinché le autorità di vigilanza nazionali sovrintendano e controllino la loro formazione.

2.17 Ciascuno Stato membro riconosce le licenze e le qualifiche ed annotazioni ad essa associate rilasciate dall'autorità di vigilanza di un altro Stato membro in conformità con le disposizioni della presente direttiva.

3. Commenti

3.1 Il Comitato economico e sociale europeo accoglie favorevolmente la proposta della Commissione di introdurre una nuova disciplina dell'attività dei controllori del traffico aereo. L'introduzione di tali disposizioni è necessaria e tempestiva, a causa del notevole incremento che si prospetta nel volume di traffico aereo nel corso dei prossimi 10 anni. È inoltre necessario, per garantire la sicurezza dei viaggiatori, armonizzare norme e qualifiche in tutta l'UE. L'incremento dei viaggi aerei provocherà un analogo incremento nella richiesta di controllori di volo in tutto il mondo: è pertanto essenziale garantire la libera circolazione.

3.2 Il CESE si interroga sull'attendibilità della stima di 4 anni per quanto riguarda l'attuazione delle nuove disposizioni.

3.3 È necessario che la Commissione vigili perché la direttiva non consenta la costituzione di monopoli nazionali delle attività di formazione.

3.4 L'annotazione di licenza deve precisare la competenza linguistica dell'interessato, pari almeno **al Livello 4 di INGLESE** del test ICAO.

3.5 Tutti i corsi iniziali destinati ai controllori del traffico aereo dovrebbero ottemperare almeno alle linee guida della Conferenza europea dell'aviazione civile (European Civil Aviation Conference — ECAC) riguardanti il tronco comune di formazione («Common Core Content training»).

(1) Regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel Cielo unico europeo («regolamento sulla fornitura di servizi») (GU L 96 del 31.3.2004, pag. 10). — Parere del CESE: GU C 241 del 7.10.2002, pag. 24.

3.6 L'introduzione per tutti i controllori del traffico aereo di test a campione per accertare il tasso di alcolemia o l'uso di droghe nonché di test psicologici è giudicata opportuna e conforme al Safety Regulatory Requirement No 5 (ESARR5).

3.7 Il problema dell'età resta una preoccupazione reale. Le statistiche mostrano che il rischio di decesso repentino o di contrarre una malattia grave aumentano con l'età. Non sembra che le specifiche condizioni nazionali abbiano un rilievo rispetto all'esigenza di un limite di età per i piloti.

3.8 Con specifico riferimento all'articolo 4, il CESE propone che:

- il paragrafo 5 preveda l'esistenza di una procedura di ricorso efficace per consentire al titolare della licenza di contestare la decisione e che
- il paragrafo 7 preveda l'esistenza di una procedura di ricorso nei casi in cui accertamenti medici inadeguati abbiano condotto alla sospensione della licenza.

Bruxelles, 9 marzo 2005.

La Presidente
del Comitato economico e sociale europeo
Anne-Marie SIGMUND

Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il secondo programma «Marco Polo» relativo alla concessione di contributi finanziari comunitari per migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto merci (Marco Polo II)

COM(2004) 478 def. — 2004/0157 (COD)

(2005/C 234/05)

Il Consiglio, in data 15 febbraio 2005, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 71 del Trattato che istituisce la Comunità europea, di consultare il Comitato economico e sociale in merito alla proposta di cui sopra.

La sezione specializzata Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione, incaricata di preparare i lavori del Comitato in materia, ha formulato il proprio parere in data 21 febbraio 2005, sulla base del rapporto introduttivo del relatore LEVAUX.

Il Comitato economico e sociale europeo, in data 9 marzo 2005, nel corso della 415a sessione plenaria, ha adottato il seguente parere con 129 voti favorevoli e 3 astensioni.

1. Introduzione: sintesi della relazione introduttiva della Commissione europea

1.1 La Commissione presenta la proposta di regolamento del programma **Marco Polo II** ricordando i motivi che impongono lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto merci:

— il raddoppio dei trasporti fino al 2020 e le carenze delle reti esistenti, che determinano congestione delle infrastrutture stradali, degrado ambientale, incidenti e perdita di competitività,

— le esigenze legate allo sviluppo sostenibile, che richiedono sistemi di trasporto più economici in termini energetici.

1.2 La Commissione ribadisce che «è necessario fare un maggior ricorso all'intermodalità», ossia alla soluzione che consente un migliore utilizzo delle infrastrutture esistenti, in quanto integra nella catena logistica il trasporto marittimo a corto raggio, le ferrovie e i trasporti lungo le vie navigabili interne. La politica dell'intermodalità è già stata al centro del programma Marco Polo I (2003-2006), finalizzato a trasferire l'incremento medio annuo del trasporto internazionale di merci su strada verso gli altri tre modi di trasporto testé ricordati.

1.3 Per portare avanti questa politica nel periodo 2007-2013, la Commissione propone il programma Marco Polo II, estendendone il campo di applicazione a tutti i vicini dell'Unione europea e aggiungendovi due nuovi tipi d'intervento:

— le autostrade del mare,

— le azioni di riduzione del traffico.