

**Parere del Comitato delle regioni cielo unico europeo II**

(2009/C 120/10)

## IL COMITATO DELLE REGIONI

- sottolinea il fatto che i trasporti aerei rivestono una grande importanza per lo sviluppo economico e sociale, la competitività e il benessere, sia nelle regioni che nell'insieme del territorio europeo,
- considera importante prendere in esame il contesto operativo nazionale e/o regionale nel momento in cui vengono definiti gli obiettivi di prestazione comunitari, poiché non è sensato fissare obiettivi identici per gli aeroporti a traffico intenso e per quelli a basso traffico. È importante mantenere il controllo del traffico aereo AFIS (Servizio informazioni di volo aeroportuale) e non costringere tutti gli aeroporti ad adottare i servizi ATC (controllo del traffico aereo), poiché ciò determinerebbe un aumento dei costi per gli aeroporti minori. Le autorità nazionali e/o regionali sono i soggetti più indicati per svolgere tale compito,
- chiede che nella proposta di utilizzare le tariffe relative al traffico aereo per finanziare progetti comuni vengano chiariti gli aspetti riguardanti il possibile impiego di altri finanziamenti e le modalità con le quali gli organismi nazionali o regionali beneficiari di progetti comuni saranno coinvolti nel relativo processo decisionale,
- raccomanda che, nel rispetto del principio di sussidiarietà, le competenze affidate all'AESA siano limitate agli aeroporti che servono voli effettuati secondo le regole del volo strumentale (IFR),
- è convinto dell'importanza di redigere le norme di attuazione per gli aeroporti tenendo conto del livello di complessità di uno scalo, nonché della qualità delle operazioni che si svolgono al suo interno e dei dati sul traffico, con particolare attenzione agli aeroporti a basso traffico e al numero di addetti che vi operano.

**Relatrice:** Lea Saukkonen (FI/PPE) membro supplente del Consiglio comunale di Helsinki (FI/PPE)

#### Testi di riferimento

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

COM(2008) 388 def. — 2008/0127 (COD)

Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni — Cielo unico europeo II: verso un trasporto aereo più sostenibile ed efficiente

COM(2008) 389 def.

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda gli aeroporti, la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione aerea e abroga la direttiva 2006/23/CE del Consiglio

COM(2008) 390 def. — 2008/0128 (COD)

## I. RACCOMANDAZIONI POLITICHE

### IL COMITATO DELLE REGIONI

#### Introduzione

1. Sottolinea il fatto che i trasporti aerei rivestono una grande importanza per lo sviluppo economico e sociale, la competitività e il benessere, sia nelle regioni che nell'insieme del territorio europeo, assicurando collegamenti rapidi e flessibili tra le regioni dell'Europa e con il resto del mondo;

2. è convinto che il miglioramento delle prestazioni del sistema aeronautico europeo non solo comporterà notevoli benefici in termini economici ma renderà anche più sicuri e flessibili gli spostamenti, e che bisognerà rivolgere al tempo stesso maggiore attenzione alle considerazioni di tutela ambientale e alle sfide del cambiamento climatico;

3. pone in risalto la necessità di sviluppare e migliorare le capacità e le opportunità delle autorità nazionali di collaborare come un unico organismo efficiente all'interno dello stesso blocco funzionale di spazio aereo (FAB), conformandosi tuttavia alle norme stabilite in sede comunitaria;

4. insiste sul fatto che gli aeroporti regionali vanno considerati un elemento di particolare importanza per lo sviluppo delle economie locali e regionali e ricorda che l'importanza sociale ed economica dei trasporti aerei è destinata ad accrescersi con l'ampliamento dell'Unione<sup>(1)</sup>;

5. richiama l'attenzione della Commissione sul fatto che gli aeroporti europei presentano caratteristiche molto dissimili tra loro; ad esempio, vi sono notevoli differenze per quanto concerne i requisiti sia in materia di gestione che di sicurezza del traffico, se si confrontano gli aeroporti delle principali città europee con quelli delle regioni periferiche a bassa densità di popolazione o delle regioni insulari.

#### Osservazioni generali

6. Osserva che la proposta recante modifica del quadro legislativo sul Cielo unico europeo fa parte di un pacchetto più

ampio che comprende l'estensione del mandato dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA), alla quale vengono affidate competenze in materia di gestione del traffico aereo (ATM), di servizi di navigazione aerea (ANS) e di aeroporti e;

7. fa presente che il pacchetto di regolamenti mira a sviluppare i trasporti aerei in modo tale che le limitazioni o i confini nazionali non impediscano l'uso ottimale dello spazio aereo o la realizzazione di altre attività;

8. ricorda che la proposta si basa su una relazione del Gruppo ad alto livello per il futuro quadro normativo per la navigazione aerea in Europa e sulla 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*;

9. fa notare che la proposta si basa sulla valutazione della Commissione, secondo la quale l'attuale sistema di controllo del traffico aereo è arrivato al limite, a causa soprattutto della mancanza di un'impostazione globale per affrontare i problemi della rete aerea, di una liberalizzazione tuttora incompleta del mercato, dell'assenza di libertà di circolazione nel mercato del lavoro per i controllori del traffico aereo e degli accordi istituzionali per la gestione del traffico aereo;

10. constata che il funzionamento del Cielo unico europeo potrebbe essere migliorato regolamentando le prestazioni, introducendo un quadro normativo unico per la sicurezza, favorendo il ricorso a nuove tecnologie e ottimizzando la gestione delle capacità a terra;

11. rileva che, in conformità del principio dello sviluppo sostenibile del trasporto aereo, occorre migliorare la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione aerea, in modo da rispondere alle esigenze di tutti gli utenti dello spazio aereo, al fine di creare il Cielo unico europeo;

12. accoglie con favore la sostituzione di strutture di regolamentazione che si sovrappongono tra loro con un quadro comunitario applicabile a tutte le fasi del volo nella rete del trasporto aereo;

<sup>(1)</sup> CdR 76/2005 fin e CdR 63/2004 fin.

13. valuta positivamente la proposta di migliorare le prestazioni del sistema di gestione dello spazio aereo, prestando attenzione agli aspetti di sicurezza, in quanto ciò è nell'interesse di tutti gli utenti dello spazio aereo;
14. apprezza il fatto che nello sviluppo del sistema di trasporto aereo si tenga conto delle considerazioni di natura ambientale, in modo che i benefici apportati alle economie regionali dai trasporti aerei possano conciliarsi in modo equilibrato con le esigenze di tutela ambientale;
15. condivide la modifica della definizione di blocco funzionale di spazio aereo, che è intesa a porre maggiormente in risalto la qualità dei servizi e che favorisce conseguentemente la corretta attuazione degli obiettivi del regolamento, tenendo conto delle esigenze delle diverse regioni;
16. approva il piano di modernizzazione per la gestione del traffico aereo (*ATM Master Plan*), che rappresenterà il documento di riferimento per lo sviluppo del settore, preconstituendo altresì la cornice nella quale potranno svilupparsi le attività degli aeroporti regionali, come parte integrante della rete di servizi del traffico aereo;
17. considera importante procedere a una regolamentazione delle prestazioni, che comprenderà l'introduzione di indicatori di prestazione validi per tutta la Comunità, un riesame periodico delle prestazioni dei servizi di navigazione aerea e delle funzioni di rete, nonché la definizione di procedure per la raccolta dei dati da tutte le parti interessate;
18. sottolinea l'importanza di redigere e approvare piani nazionali o regionali di miglioramento delle prestazioni, nel momento in cui vengono definiti obiettivi di prestazione vincolanti. A livello comunitario dovrebbero essere fissati soltanto obiettivi generali, da definire poi dettagliatamente a livello nazionale o regionale;
19. concorda con la disposizione che impone all'organo di valutazione delle prestazioni di agire in piena indipendenza;
20. condivide la norma secondo cui uno Stato membro non può rifiutarsi di designare un fornitore di servizio del traffico aereo sulla base del fatto che la legislazione nazionale impone che tale fornitore appartenga a cittadini di quello Stato membro, oppure abbia la sua sede di attività nel territorio di tale Stato membro;
21. considera la creazione di blocchi funzionali di spazio aereo entro il 2012 come una sfida che può comunque essere affrontata, purché vi sia una stretta collaborazione tra Stati membri, autorità nazionali di vigilanza, fornitori di servizi e aeroporti;
22. è dell'avviso che una ripartizione dettagliata delle informazioni finanziarie relative ai prestatori di servizi e il divieto di sovvenzioni trasversali tra servizi di controllo di area e servizi di navigazione aerea in ambito aeroportuale possano contribuire a rendere più trasparenti i sistemi tariffari;
23. ritiene che la stima delle tariffe negli anni futuri debba rientrare nella programmazione a più lungo termine delle attività dei servizi di navigazione aerea. La proposta di stabilire in anticipo le tariffe relative per più anni successivi consentirebbe agli utenti dello spazio aereo di pianificare le loro attività, conoscendo indicativamente i costi che dovranno sostenere negli anni seguenti;
24. richiama l'attenzione sulla proposta in base alla quale al più tardi entro quattro anni dall'entrata in vigore del regolamento la Commissione pubblica una relazione e, se del caso, formula una proposta in merito all'applicazione dei principi di mercato ai vari servizi nei campi della comunicazione, della navigazione, della sorveglianza, della meteorologia e delle informazioni aeronautiche. Sebbene sia normale per un'attività economica puntare a operare efficacemente sotto il profilo dei costi, bisogna tuttavia riconoscere che nelle regioni con scarso traffico non è possibile fornire servizi di navigazione aerea operando con profitto e/o in modo tale da stimolare la concorrenza;
25. sostiene la proposta di sostituire la definizione che limita i blocchi funzionali di spazio aereo allo spazio aereo superiore con una nuova definizione che favorirà l'attuazione del Cielo unico europeo e renderà più efficace il funzionamento dei servizi del traffico aereo;
26. prende atto della proposta in base alla quale la Comunità e gli Stati membri chiedono all'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO) di istituire e riconoscere una regione unica di informazione di volo europea (*Single European Flight Information Region, EFIR*) ma non ritiene la questione urgente in quanto i vantaggi concreti che deriverebbero dall'istituzione dell'EFIR non sono stati ancora dimostrati;
27. reputa importante la ricerca di soluzioni appropriate per valutare l'organizzazione della gestione della rete e delle funzioni di sostegno e per valutare come poter utilizzare le competenze di Eurocontrol nell'ambito della riorganizzazione delle funzioni;
28. considera che la proposta riguardante la coerenza tra i piani di volo e le bande orarie presso gli aeroporti e il necessario coordinamento con le regioni adiacenti sia importante per garantire l'efficiente ed efficace funzionamento del traffico aereo;
29. ritiene necessario assicurare un elevato livello di sicurezza aerea in Europa e accoglie favorevolmente l'estensione del mandato dell'AESA. Un insieme di norme armonizzate emanate da un'unica agenzia e applicabili il più uniformemente possibile in tutta la Comunità contribuirebbe a innalzare i livelli di sicurezza aerea, riducendo al tempo stesso i problemi che i vettori aerei e l'aviazione riscontrano a causa delle differenze di applicazione delle norme;
30. giudica l'ambito di applicazione della proposta di estensione del mandato dell'AESA troppo vasto e suscettibile di comportare oneri eccessivi specialmente per i piccoli aeroporti regionali, ostacolandone in tal modo le attività;
31. è convinto che al centro del mandato dell'AESA debbano figurare gli aspetti inerenti alla sicurezza, in modo che la missione dell'Agenzia rimanga inequivocabile;
32. ritiene indispensabile promuovere la cooperazione civile-militare a tutti i livelli, allo scopo di assicurare che la rete di trasporto aereo europeo funzioni il più efficacemente possibile e consegua gli obiettivi stabiliti in termini di prestazioni.

## II. CONCLUSIONI E RACCOMANDAZIONI

33. Considera importante prendere in esame il contesto operativo nazionale e/o regionale nel momento in cui vengono definiti gli obiettivi di prestazione comunitari, poiché non è sensato fissare obiettivi identici per gli aeroporti a traffico intenso e per quelli a basso traffico. È importante mantenere il controllo del traffico aereo AFIS (Servizio informazioni di volo aeroportuale) e non costringere tutti gli aeroporti ad adottare i servizi ATC (controllo del traffico aereo), poiché ciò determinerebbe un aumento dei costi per gli aeroporti minori. Le autorità nazionali e/o regionali sono i soggetti più indicati per svolgere tale compito;

34. ritiene opportuno che la raccolta delle informazioni necessarie per valutare il livello delle prestazioni si svolga tenendo conto delle prassi attualmente in uso in materia di resoconti;

35. giudica importante ai fini della trasparenza, che la presentazione, servizio per servizio, dei ricavi e dei costi da parte dei fornitori dei servizi avvenga nel rispetto delle loro prassi contabili, nel caso in cui esse siano già state definite;

36. chiede che nella proposta di utilizzare le tariffe relative al traffico aereo per finanziare progetti comuni vengano chiariti gli aspetti riguardanti il possibile impiego di altri finanziamenti e le modalità con le quali gli organismi nazionali o regionali beneficiari di progetti comuni saranno coinvolti nel relativo processo decisionale;

37. ravvisa la necessità di chiarire le modifiche programmate del sistema tariffario per quanto riguarda le modalità di fissazione anticipata delle tariffe per più anni successivi e le modalità utilizzabili dai fornitori di servizi che operano su base commerciale per prevedere cambiamenti a livello di salari e di costi di funzionamento durante un periodo contrattuale, nel quadro dei rispettivi sistemi di gestione dei rischi. Questo tipo di analisi risulta più efficace se effettuata a livello nazionale e/o regionale;

38. raccomanda che le attività di gestione della rete e gli interventi correlati, che risultano importanti per le operazioni svolte nel settore, formino oggetto di descrizioni più dettagliate piuttosto che essere sommariamente citati nella proposta. In tal modo sarebbe più facile valutare il loro impatto nonché le modalità con le quali gli utenti dello spazio aereo e i fornitori di servizi di navigazione aerea possono contribuire nel modo più appropriato al processo decisionale riguardante la riforma delle strutture amministrative;

39. raccomanda che, nel rispetto del principio di sussidiarietà, le competenze affidate all'AESA siano limitate agli aeroporti che servono voli effettuati secondo le regole del volo strumentale (IFR);

40. è convinto dell'importanza di redigere le norme di attuazione per gli aeroporti tenendo conto del livello di complessità di uno scalo, nonché della qualità delle operazioni che si svolgono al suo interno e dei dati sul traffico, con particolare attenzione agli aeroporti a basso traffico e al numero di addetti che vi operano;

41. in relazione alla proposta di estensione del mandato dell'AESA e allo scopo di garantire un'efficace regolamentazione, ritiene che sia opportuno:

- verificare che le funzioni dei servizi di navigazione aerea siano conformi alle norme ICAO,
- sincerarsi dell'assenza di doppiioni nella proposta di modifica del regolamento sul mandato dell'AESA e dei regolamenti sul Cielo unico europeo, nonché nelle procedure relative, ad esempio, alle licenze,
- assicurare l'esistenza di un adeguato regime transitorio o di altre disposizioni che garantiscano, successivamente all'entrata in vigore del nuovo regolamento, la proroga della validità delle licenze rilasciate ai sensi della direttiva 2006/23/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la licenza comunitaria dei controllori del traffico aereo, di cui viene proposta l'abrogazione,
- definire in maniera più precisa le attrezzature aeroportuali che rientrano nel campo di applicazione del regolamento, limitandole alle attrezzature per la sicurezza aerea,
- precisare che l'obbligo imposto ai gestori degli aeroporti in base al quale «i dati relativi all'aeroporto e ai servizi disponibili devono essere elaborati e tenuti aggiornati» si applica esclusivamente ai dati indispensabili per i piloti,
- riesaminare l'obbligo in base al quale l'operatore dell'aeroporto deve dimostrare che esistono procedure per fornire carburante agli aeromobili, in modo da non attribuire all'operatore compiti di vigilanza che rientrano nelle competenze delle autorità.

Bruxelles, 12 febbraio 2009.

Il Presidente  
del Comitato delle regioni  
Luc VAN DEN BRANDE