

Mercoledì 11 novembre 2015

I

(Risoluzioni, raccomandazioni e pareri)

RISOLUZIONI

PARLAMENTO EUROPEO

P8_TA(2015)0394

Futuro pacchetto sull'aviazione

Risoluzione del Parlamento europeo dell'11 novembre 2015 sull'aviazione (2015/2933(RSP))

(2017/C 366/01)

Il Parlamento europeo,

- vista la sua risoluzione del 25 aprile 2007 ⁽¹⁾ sull'istituzione di uno spazio aereo comune europeo,
- vista la direttiva 2009/12/CE, dell'11 marzo 2009, concernente i diritti aeroportuali,
- vista la sua risoluzione del 7 giugno 2011 sugli accordi aerei internazionali nel quadro del trattato di Lisbona ⁽²⁾,
- vista la sua risoluzione del 2 luglio 2013 sulla politica estera dell'UE in materia di aviazione — Affrontare le sfide future ⁽³⁾,
- vista la sua posizione adottata in prima lettura il 12 marzo 2014 sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'istituzione del cielo unico europeo (fusione) ⁽⁴⁾,
- vista la sua posizione adottata in prima lettura il 12 marzo 2014 sulla proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda aeroporti, gestione del traffico aereo e servizi di navigazione ⁽⁵⁾,
- vista la sua risoluzione del 29 ottobre 2015 sull'assegnazione, da parte della Conferenza mondiale delle radiocomunicazioni che si terrà a Ginevra dal 2 al 27 novembre 2015 (WRC-15), della banda dello spettro radio necessaria per sostenere il futuro sviluppo di una tecnologia satellitare per l'impiego di sistemi di monitoraggio globale dei voli ⁽⁶⁾,
- visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), in particolare l'articolo 90, l'articolo 100, paragrafo 2, e l'articolo 218,

⁽¹⁾ GU C 74 E del 20.3.2008, pag. 658.

⁽²⁾ GU C 380 E dell'11.12.2012, pag. 5.

⁽³⁾ Testi approvati, P7_TA(2013)0290.

⁽⁴⁾ Testi approvati, P7_TA(2014)0220.

⁽⁵⁾ Testi approvati, P7_TA(2014)0221.

⁽⁶⁾ Testi approvati, P8_TA(2015)0392.

Mercoledì 11 novembre 2015

- visto il pacchetto legislativo sull'aviazione che la Commissione presenterà prossimamente,
- visti l'articolo 123, paragrafo 2, e l'articolo 123, paragrafo 4, del regolamento,
- A. considerando che nel 2012 il settore dei trasporti aerei in Europa garantiva direttamente 2,6 milioni di posti di lavoro e contribuiva al PIL dell'UE per più del 2,4 %;
- B. considerando che nel 2014 i passeggeri aerei nell'Unione sono stati 849,4 milioni, il che rappresenta un incremento del 4,4 % rispetto al 2013 e del 16,9 % rispetto al 2009;
- C. considerando che dal 2012 le compagnie aeree europee hanno attuato e programmato il taglio di oltre 20 000 posti di lavoro;
- D. considerando che le compagnie aeree dell'UE operano in un contesto in rapida evoluzione e sempre più competitivo, sia sul mercato interno sia sui mercati esterni;
- E. considerando che l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO), l'UE e gli Stati membri devono migliorare varie disposizioni giuridiche e finanziarie, ad esempio quelle relative al sistema di scambio delle emissioni interno all'UE (ETS), all'ampliamento dei diritti del passeggero, alle imposte e tasse nazionali, alla riduzione dell'inquinamento acustico negli aeroporti e alla limitazione dell'orario di esercizio;
- F. considerando che il trasporto aereo influisce sul cambiamento climatico, in quanto è responsabile di circa il 13 % delle emissioni di CO₂ del settore dei trasporti dell'UE, nonché di altre emissioni come quelle di NO_x;
- G. considerando che la Commissione intende presentare entro fine 2015 un pacchetto «aviazione» inteso a identificare le sfide cui è confrontato il settore europeo dell'aviazione e a fornire soluzioni;

Migliorare la competitività del settore dell'aviazione

1. ritiene che il pacchetto sull'aviazione dovrebbe fornire un impulso quanto mai necessario per rendere il settore europeo dell'aviazione maggiormente sostenibile e competitivo, rafforzare le compagnie aeree, gli aeroporti e l'industria aeronautica europei, garantire condizioni di parità sul mercato globale e definire una strategia a lungo termine per il settore europeo dell'aviazione;
2. invita la Commissione a tenere conto, in sede di elaborazione del pacchetto sull'aviazione, dei punti fondamentali delle posizioni in prima lettura del Parlamento europeo sul cielo unico europeo 2+ (SES2+) e sull'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA) nonché della sua risoluzione del 2 luglio 2013 sulla politica estera dell'UE in materia di aviazione;
3. sottolinea che l'industria aeronautica fornisce un importante contributo alla crescita e all'occupazione nell'UE ed è strettamente collegata alla competitività del settore europeo dell'aviazione (ad esempio saldo positivo delle esportazioni, tecnologie più pulite per gli aeromobili europei, realizzazione del programma di ricerca sulla gestione del traffico aereo nel cielo unico europeo (SESAR), cielo unico europeo (SES), catena di manutenzione), in quanto genera un volume di affari di circa 100 miliardi di euro l'anno e garantisce circa 500 000 posti di lavoro diretti; chiede pertanto l'adozione di politiche proattive intese a sostenere e sviluppare l'industria aeronautica;
4. sottolinea che l'innovazione è una condizione preliminare per un'industria europea dell'aviazione competitiva; raccomanda pertanto alla Commissione di prendere in considerazione e sostenere l'innovazione nel campo della gestione del traffico aereo (automazione del controllo del traffico aereo (ATC), rotte libere), dei sistemi aerei a pilotaggio remoto (SAPR), delle soluzioni alternative in materia di carburanti, della progettazione di aeromobili e motori (maggiore efficienza e silenziosità), della sicurezza aeroportuale (soluzioni touchless, sistema di sicurezza unico (one-stop security)), della digitalizzazione e delle soluzioni multimodali (servizi di assistenza a terra computerizzati); raccomanda inoltre che essa sostenga soluzioni ambientali a livello globale, tra cui una misura mondiale orientata al mercato per ridurre le emissioni di CO₂ dell'aviazione internazionale, e promuova l'allineamento dei sistemi regionali — come il sistema di scambio di quote di emissione (ETS) relativo al trasporto aereo — al fine di fonderli in un sistema mondiale, l'ecologizzazione degli scali aeroportuali e nuovi modelli commerciali (come il nuovo sistema di biglietteria aerea dell'Associazione internazionale del trasporto aereo (IATA) denominato *New Distribution Capability* (NDC), l'acquisto di biglietti distinti per le diverse tratte di un viaggio (*self-connection*) o l'emissione di biglietti integrati);

Mercoledì 11 novembre 2015

5. invita la Commissione ad iniziare, nell'ambito delle sue competenze, ad eliminare gli oneri a livello UE e nazionale che gravano sulle compagnie aeree europee al fine di rafforzare la competitività del settore europeo del trasporto aereo;
6. richiama l'attenzione sulla perdita di competitività delle compagnie aeree e degli aeroporti dell'UE rispetto ai vettori aerei e agli aeroporti sovvenzionati dei paesi terzi; chiede, in tale contesto, che sia adottata una politica proattiva per garantire condizioni paritarie in materia di proprietà e incoraggia con forza gli Stati membri a migliorare le loro infrastrutture nazionali onde assicurare che le loro compagnie aeree possano competere in condizioni più favorevoli;
7. deplora il fatto che il regolamento (CE) n. 868/2004 relativo alla protezione contro le pratiche tariffarie sleali nel settore del trasporto aereo si sia rivelato inadeguato ed inefficace rispetto al suo ambito di applicazione; invita la Commissione a presentare un'analisi delle cause della sua mancata attuazione entro novembre del 2015; chiede alla Commissione di effettuare una revisione del regolamento (CE) n. 868/2004 al fine di salvaguardare la concorrenza leale nelle relazioni esterne dell'UE nel campo dell'aviazione e rafforzare la posizione competitiva del settore dell'aviazione dell'Unione, evitare più efficacemente la concorrenza sleale, garantire la reciprocità ed eliminare le pratiche sleali, fra cui le sovvenzioni e gli aiuti di Stato concessi alle compagnie aeree da alcuni paesi terzi, che creano un effetto distorsivo sul mercato; sottolinea che l'obiettivo dovrebbe essere il miglioramento della strategia politica a livello europeo per risolvere rapidamente tale conflitto, sostanzialmente applicando una clausola trasparente in materia di «concorrenza leale»; invita la Commissione ad esaminare la nozione di «controllo effettivo» delle compagnie aeree;
8. osserva che gli aeroporti europei sono esposti a significative pressioni concorrenziali da parte sia delle compagnie aeree sia degli scali concorrenti; sollecita pertanto la Commissione a tenere conto di tali sviluppi nell'attuazione della direttiva sui diritti aeroportuali ed a offrire vantaggi a tutti i soggetti interessati e ai passeggeri;
9. chiede maggiori sforzi in seno al Consiglio ai fini dell'approvazione della proposta di regolamento sull'assegnazione delle fasce orarie, così da accrescere l'efficienza degli aeroporti e garantire un ordinato funzionamento del trasporto aereo in Europa, in un contesto in cui si prevede il raddoppio del traffico di qui al 2030;
10. sottolinea l'importanza, all'interno dell'Unione, degli aeroporti regionali e di piccole dimensioni ai fini dei collegamenti regionali; invita la Commissione, insieme agli Stati membri, a presentare un piano strategico a lungo termine a livello di UE per rispondere alle sfide e alle opportunità che si presentano agli aeroporti regionali dell'Unione, incluse le norme sugli aiuti di Stato per le infrastrutture dei trasporti, poiché il ruolo che essi svolgono nel garantire la coesione tra le regioni dell'UE dovrebbe essere promosso e diventare uno dei pilastri della strategia dell'Unione per la crescita e l'occupazione;

Dimensione internazionale

11. sottolinea che la negoziazione di accordi globali nel settore dell'aviazione con i principali partner commerciali dell'UE dovrebbe rappresentare un obiettivo strategico ed evidenzia che è pertanto opportuno avviare o accelerare tali negoziati; esorta la Commissione a ottenere quanto prima un mandato approfondito dagli Stati membri, dando la priorità ai paesi del Consiglio di cooperazione del Golfo, nell'ottica di garantire condizioni di parità per le compagnie aeree e gli aeroporti europei, assicurare la reciprocità e introdurre un'efficace clausola in materia di concorrenza leale; ribadisce che, ai fini dell'efficienza pratica di tali accordi globali sull'aviazione, dovrebbe esservi inserita una clausola di salvaguardia che preveda la definizione di reato e delle conseguenze giuridiche della violazione dell'accordo;
12. rileva che il settore del trasporto aereo non è disciplinato su base mondiale in quanto non rientra tra gli ambiti di competenza dell'OMC; sottolinea l'importanza di norme concordate a livello globale in seno all'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) al fine di ridurre le emissioni e l'impatto climatico del trasporto aereo; prende atto dell'impegno dell'ICAO a favore dello sviluppo di un meccanismo globale basato sul mercato;
13. invita la Commissione e gli Stati membri ad accelerare l'attuazione del cielo unico europeo mediante l'adozione del pacchetto SES2+, in quanto l'attuale frammentazione dello spazio aereo europeo rappresenta un onere significativo per i vettori aerei dell'UE;

Mercoledì 11 novembre 2015

14. si attende che il pacchetto sull'aviazione affronti e garantisca la piena integrazione degli aeroporti nella rete europea dei trasporti; ricorda che il pacchetto sull'aviazione deve essere coerente con la legislazione attuale e futura in materia di diritti dei passeggeri ed esorta allo stesso tempo il Consiglio a formulare la propria posizione in quanto sia i passeggeri sia i vettori aerei necessitano urgentemente di norme chiare;

Agenda sociale nel settore dell'aviazione

15. sottolinea che alcune condizioni di lavoro nel settore dell'aviazione possono avere un impatto sulla sicurezza del trasporto aereo; raccomanda l'avvio di una cooperazione tra la DG MOVE e la DG EMPL e l'inclusione, nel pacchetto sull'aviazione, di disposizioni sociali e delle necessarie garanzie, come indicato nel corso della conferenza di alto livello «Un'agenda sociale per i trasporti», organizzata il 4 giugno 2015 dalla Commissione;

16. chiede il rafforzamento e l'armonizzazione della catena della sicurezza attraendo e trattendo personale competente e altamente qualificato;

17. sottolinea che quello dell'aviazione è riconosciuto come un settore in crescita che ha attratto e fornito professionisti altamente qualificati e motivati e che, per continuare a garantire questa tendenza, è necessario mantenere le vigenti disposizioni normative dell'UE relative a condizioni, standard e pratiche in materia di occupazione e lavoro, comprese le pratiche nel campo della contrattazione collettiva;

18. raccomanda di definire con precisione la nozione di «sede di attività principale», affinché la licenza di esercizio sia concessa da uno Stato se il volume delle attività aeree effettuate sul suo territorio è sostanziale, nonché, nel contesto del coordinamento dei sistemi di sicurezza sociale e diritto del lavoro, di allineare le definizioni di «base di servizio» contenute nel regolamento (UE) n. 83/2014 e nel regolamento (UE) n. 465/2012; sottolinea la necessità di accorciare il periodo transitorio e di chiarire la situazione degli equipaggi aventi più basi di servizio;

19. prende atto delle sfide connesse all'attuazione della direttiva relativa al lavoro tramite agenzia interinale (2008/104/CE) e raccomanda alla Commissione di analizzarne l'attuale applicazione nel settore e di decidere, su tale base, le modalità per affrontare predette sfide;

20. è preoccupato per l'aumento delle pratiche commerciali con risvolti sociali negativi, quali le «bandiere di comodo» e il ricorso a forme di lavoro atipico, come il lavoro autonomo fittizio, i sistemi «pay-to-fly» e i contratti a «zero ore», che possono avere potenziali implicazioni in termini di sicurezza; è del parere che le norme sociali debbano essere promosse in tutte le attività del settore dell'aviazione;

Assicurare un livello elevato di sicurezza nello spazio aereo dell'Unione

21. sollecita la piena attuazione del programma SESAR, che richiede una stretta collaborazione tra la Commissione, i fornitori di servizi di navigazione aerea, i vettori aerei e gli aeroporti, come pure un impegno finanziario da parte degli stessi; chiede pertanto un approccio sistemico globale in tutti i settori dell'aviazione che copra tutte le fasi del volo, a partire da quella a terra, conferendo all'AESA un ruolo più forte nel quadro di SES-SESAR, all'interno di un sistema UE-AESA inteso a disciplinare la sicurezza, l'ambiente e le prestazioni; invita la Commissione a garantire il completamento del bilancio iniziale del Meccanismo per collegare l'Europa, su cui ha inciso l'istituzione del Fondo europeo per gli investimenti strategici (FEIS);

22. accoglie con favore l'intenzione di estendere le responsabilità dell'AESA e si attende pertanto che il regolamento di base modificato (regolamento (CE) n. 216/2008) assicuri l'istituzione di un sistema completo per la gestione della sicurezza e che all'AESA siano affidati gli aspetti inerenti alla sicurezza delle misure di sicurezza dell'UE, come pure del trasporto spaziale commerciale e degli aeromobili a pilotaggio remoto; invita la Commissione a conferire all'AESA lo status di autorità unica per l'aviazione in Europa, in linea con l'ampio ventaglio di responsabilità che le saranno assegnate dal legislatore;

23. invita la Commissione a mantenere una forte rappresentanza attraverso tutti gli otto seggi che rappresentano gli Stati membri dell'Unione presso il Consiglio ICAO, a rafforzare quanto prima il ruolo dell'AESA sulla scena internazionale e a garantire il suo riconoscimento ufficiale in seno all'ICAO per consentire all'Unione europea di esprimersi con una sola voce, assicurando così un livello di sicurezza più elevato per i cittadini dell'UE in tutto il mondo e tutelando nel contempo la competitività e le esportazioni del settore dell'aviazione dell'UE;

Mercoledì 11 novembre 2015

24. invita la Commissione a eliminare gli ostacoli normativi alla sorveglianza satellitare del traffico aereo, così da offrire ai cittadini dell'UE servizi salvavita, e chiede all'Unione internazionale delle telecomunicazioni di provvedere all'assegnazione della banda necessaria a tal fine, in considerazione del fatto che l'ICAO ha identificato il sistema satellitare ADS-B (sorveglianza dipendente automatica — diffusione) come la tecnologia migliore per consentire il monitoraggio dei voli, anche ai fini della gestione del traffico aereo (ATM), al di fuori delle zone più densamente popolate, nelle quali altre tecnologie di sorveglianza terrestre della gestione del traffico aereo presentano dei limiti; sottolinea che, in sede di attuazione dell'ADS-B, occorre tener conto delle esigenze di tutti gli utenti dello spazio aereo e garantire l'interoperabilità tra le tecnologie alternative onde evitare violazioni della sicurezza; pone in evidenza che tale sistema potrebbe consentire ai governi, ai fornitori di servizi di navigazione aerea (ANSP) e alle compagnie aeree in Europa e nel mondo di aumentare l'efficienza e la capacità di gestione del traffico aereo, riducendo così le emissioni del settore dell'aviazione, nonché di migliorare in modo significativo la sicurezza aerea, fornendo nel contempo allo spazio aereo europeo un altro livello di sorveglianza che potrebbe rafforzare quello attuale;

25. invita la Commissione ad adottare misure volte a migliorare gli esami medici per i piloti nonché la sicurezza e le procedure di accesso alla cabina di pilotaggio, facendo seguito alla valutazione dei rischi contenuta nella relazione della task force dell'AESA;

26. caldeggia un approccio di «sicurezza basata sul rischio» per il trasporto di passeggeri e merci al posto delle attuali misure fondate sulla reazione, nonché un'impostazione equa ed equilibrata rispetto alla delicata questione della sicurezza aerea che risponda alle esigenze e alle aspettative degli Stati membri, da un lato, e limiti l'insoddisfazione dei passeggeri negli aeroporti, dall'altro, e che rafforzi altresì il servizio di sicurezza dell'aviazione (AVSEC) e il gruppo consultivo dei portatori d'interesse sulla sicurezza aerea (SAGAS); esorta pertanto la Commissione, alla luce delle esperienze positive in altre regioni, a effettuare uno studio di fattibilità sull'attuazione di un sistema di controllo preventivo e di «ingresso globale» in Europa;

27. invita le autorità di bilancio a garantire che l'AESA continui a disporre di una dotazione finanziaria competitiva alla luce delle sue nuove responsabilità, in modo che le compagnie aeree e i costruttori dell'UE possano disporre di strumenti flessibili ed efficaci per competere su scala mondiale, rilevando nel contempo che il settore contribuisce al 70 % del bilancio dell'AESA;

28. osserva che diversi fascicoli legislativi in materia di aviazione sono tuttora all'esame del Consiglio e chiede pertanto alla Commissione di cercare una soluzione per sbloccare l'attuale situazione;

29. invita la Commissione a tenere conto di tutte le suddette questioni nel pacchetto legislativo sull'aviazione che dovrebbe presentare entro la fine del 2015;

o

o o

30. incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione al Consiglio e alla Commissione.
