

OSSERVAZIONI E PROPOSTE DELLA 14^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Politiche dell'Unione europea)

Ai sensi dell'articolo 144, comma 1, del Regolamento

(Estensore: LIUZZI)

Roma, 11 settembre 2013

Osservazioni sull'atto:

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'istituzione del Cielo unico europeo (rifusione) (COM(2013) 410 def.)

La 14^a Commissione permanente, esaminato l'atto COM(2013) 410 definitivo, considerato che esso si colloca all'interno di un pacchetto di misure (noto anche come SES II +) volto ad aggiornare i quattro regolamenti istitutivi del Cielo unico europeo e a modificare le norme che disciplinano l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA), al fine di migliorare la competitività del sistema europeo del trasporto aereo e, in particolare, di accelerare la realizzazione del Cielo unico europeo. Il sunnominato pacchetto, oltre che dalla proposta in esame, è costituito dalla comunicazione "Accelerare l'attuazione del Cielo unico europeo" (COM(2013) 408) e da una proposta di regolamento recante modifica del regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda aeroporti, gestione del traffico aereo e servizi di navigazione aerea;

tenuto conto che esso si propone in particolare di affrontare i problemi connessi alla scarsa efficienza nella fornitura di servizi di navigazione aerea, in termini di costi, assistenza ai voli e capacità offerta, e alla frammentazione dei sistemi di gestione del traffico aereo (ATM) dovuta all'efficacia solo parziale dei blocchi funzionali di spazio aereo e alla debolezza del gestore centralizzato della rete aerea, introdotti dalla legislazione già vigente in materia di Cielo unico europeo;

preso atto che le misure individuate dal legislatore europeo si concentrano in particolare: sul miglioramento della sicurezza e della vigilanza da parte delle Autorità nazionali, attraverso la loro piena separazione e indipendenza dai prestatori di servizi di navigazione aerea soggetti al loro controllo; su una gestione più efficiente del traffico aereo, tramite la fissazione di una serie di obiettivi di prestazione vincolanti per quanto concerne sicurezza, efficacia, capacità e impatto ambientale; sulla separazione strutturale dei servizi di supporto (quali meteorologia, informazione aeronautica, comunicazioni, servizi di sorveglianza o di navigazione); su una maggiore attenzione dei fornitori di servizi di navigazione aerea alle esigenze dei clienti; su una maggiore flessibilità per permettere partenariati industriali nel quadro dei blocchi funzionali di spazio aereo e sul rafforzamento del ruolo del gestore della rete (Eurocontrol);

considerato infine che l'adozione di misure volte a favorire la rapida realizzazione del Cielo unico europeo è stata inserita dalla Commissione europea tra le

Al Presidente
della 10^a Commissione permanente
S E D E

dodici azioni considerate prioritarie nell'Atto per il Mercato Unico II e che i ritardi verificatisi in sede di attuazione della legislazione vigente e la frammentazione che ne deriva hanno comportato una inutile lievitazione dei costi del trasporto aereo per le compagnie e rischiano di provocare, in una prospettiva di medio-lungo periodo, gravi problemi nella gestione delle rotte e del traffico aereo,

formula, per quanto di competenza, osservazioni favorevoli con i seguenti rilievi:

la base giuridica della proposta è correttamente individuata nell'articolo 100, paragrafo 2 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), in base al quale il Parlamento europeo e il Consiglio, deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria, possono stabilire le opportune disposizioni per la navigazione marittima e aerea;

la proposta appare conforme al principio di sussidiarietà, in quanto l'obiettivo del regolamento, ossia l'attuazione del Cielo unico europeo, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri, data la natura transnazionale dell'intervento stesso, né gli interventi dei soli Stati membri sono in grado di assicurare la creazione di capacità e condizioni di sicurezza, riducendo al contempo i livelli dei costi dei servizi di gestione del traffico aereo nell'Unione europea;

la proposta appare altresì conforme al principio di proporzionalità perché si limita a quanto strettamente necessario per il raggiungimento dell'obiettivo che intende perseguire;

nel merito, si auspica che il Governo contribuisca attivamente all'attuazione del Cielo unico europeo, provvedendo in primo luogo, come affermato nella Relazione programmatica sulla partecipazione dell'Italia alle attività dell'Unione europea per il 2013, alla piena implementazione del progetto BluMed, riguardante la creazione di un blocco funzionale transnazionale tra Italia, Malta e Cipro, e più in generale incentivando, nel quadro del Cielo unico, le potenzialità dei maggiori aeroporti italiani, anche ai fini di un riequilibrio e di una razionalizzazione complessiva del sistema dei trasporti, tenendo conto delle prospettive di crescita del traffico aereo nelle aree del Mediterraneo e del centro Europa, nonché della necessità di realizzare una maggiore integrazione del sistema insulare italiano con la rete dei principali aeroporti europei;

si osserva infine come la proposta di rifusione conferisca alla Commissione europea il potere di adottare, per un periodo di tempo indeterminato, atti delegati al fine di definire le modalità applicative per un funzionamento adeguato del sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e di rete, di aggiungere ulteriori tipologie di servizi forniti dal gestore della rete e di integrare o modificare i requisiti relativi alle organizzazioni riconosciute e le condizioni relative ai certificati da rilasciare ai fornitori di servizi di navigazione aerea. A tal proposito si invita il Governo ad approfondire in sede negoziale il tema degli atti delegati, onde assicurarsi che essi intervengano su elementi non sostanziali e meramente applicativi, senza incidere in alcun modo sulla natura, gli obiettivi e gli strumenti individuati dal regolamento.

Pietro Liuzzi