



ALMA MATER STUDIORUM
UNIVERSITÀ DI BOLOGNA

AUDIZIONE PROF. ANNA MASUTTI

NELL'AMBITO DELLA "PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CHE MODIFICA IL REGOLAMENTO (UE) 2018/1139 PER QUANTO RIGUARDA LA CAPACITÀ DELL'AGENZIA DELL'UNIONE EUROPEA PER LA SICUREZZA AEREA DI AGIRE IN QUALITÀ DI ORGANO DI VALUTAZIONE DELLE PRESTAZIONI DEL CIELO UNICO EUROPEO" COM(2020) 577 E DELLA "PROPOSTA MODIFICATA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO RELATIVO ALL'ATTUAZIONE DEL CIELO UNICO EUROPEO (RIFUSIONE)" COM(2020) 579

AUDIZIONE DEL 14 DICEMBRE 2020

SENATO DELLA REPUBBLICA
XIV COMMISSIONE PERMANENTE (POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA)



ALMA MATER STUDIORUM
UNIVERSITÀ DI BOLOGNA

INDICE

1. PREMESSA	3
2. I PRINCIPALI OBIETTIVI E LE MAGGIORI NOVITÀ DEL PROGETTO DI RIFORMA	3
2.1 Sintesi delle ragioni alla base del progetto di riforma	3
2.2 Perplessità sull'efficacia dello strumento giuridico adottato	4
2.3 Sulla designazione dei fornitori di servizi di traffico aereo	4
2.4 Le nuove condizioni per la fornitura di servizi di traffico aereo presso i terminali	5
2.5 Il nuovo sistema per la valutazione ed approvazione dei piani di miglioramento delle prestazioni e per la ripartizione dei costi tra servizi di rotta e di terminale	6
3. NOTE CONCLUSIVE	7



ALMA MATER STUDIORUM
UNIVERSITÀ DI BOLOGNA

1. PREMESSA

Anna Masutti, professoressa ordinaria di Diritto della Navigazione e titolare del corso di Diritto Aeronautico - Università di Bologna, espone oggi alcune considerazioni sulle proposte di modifica della disciplina del Cielo Unico europeo (*Single European Sky – SES*) al fine di porre a disposizione del Parlamento il proprio bagaglio di competenze e conoscenze, frutto dell'esperienza maturata nell'ambito del SES.

Le considerazioni che seguono saranno formulate in un unico documento per entrambe le proposte n. 577/2020 e 579/2020. Si anticipa sin d'ora che, vista la complessità dei numerosi elementi di novità introdotti, saranno esaminati solamente gli aspetti più importanti dell'intero progetto di riforma, suscettibili di incidere in modo rilevante sull'attuale quadro normativo del settore.

2. I PRINCIPALI OBIETTIVI E LE MAGGIORI NOVITÀ DEL PROGETTO DI RIFORMA

2.1 Sintesi delle ragioni alla base del progetto di riforma

Le ragioni alla base del progetto di riforma dell'Unione europea sono sostanzialmente le stesse che determinarono la costituzione dell'originario progetto per il Cielo Unico europeo nel 2004, ovvero la persistenza di una forte congestione dello spazio aereo comunitario e i crescenti ritardi dei voli, con ripercussioni negative sui servizi offerti ai passeggeri e sull'ambiente in ragione dell'incapacità del settore di ridurre le emissioni inquinanti nell'atmosfera.

Nel 2017 il numero totale di passeggeri trasportati per via aerea ha superato per la prima volta il miliardo a livello di Unione europea (nel 2019 il numero di passeggeri trasportati è stato pari a 1.034 milioni; in Italia il numero di passeggeri è stato pari 193,1 milioni), mentre la percentuale europea dei ritardi è stata pari a 1.66 minuti per volo, rispetto all'obiettivo prestabilito di 0,50 minuti per volo.

L'Unione europea ritiene che la persistenza dei ritardi abbia delle ripercussioni negative sui costi dei servizi di trasporto e sull'ambiente e, al fine di ovviare a tali inefficienze, propone le modifiche all'attuale impianto normativo del SES oggi in esame.

Si tratta di una proposta che determinerà un'accelerazione non solo dei meccanismi di controllo dei piani prestazionali dei fornitori dei servizi, della ripartizione dei costi e delle tariffe applicate dai fornitori ma contribuirà al processo di accentramento in Europa e, nello specifico, nell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA), della quasi totalità delle competenze nel settore del trasporto aereo.



ALMA MATER STUDIORUM
UNIVERSITÀ DI BOLOGNA

2.2 Perplexità sull'efficacia dello strumento giuridico adottato

Le proposte n. 577 e 579 del 2020 introducono numerosi cambiamenti rispetto all'attuale quadro normativo europeo. Pur ponendosi in linea con gli obiettivi dal preesistente progetto di riforma (SES2+ del 2013), si differenziano da quest'ultimo per la complessità e pervasività degli strumenti e delle procedure relativi ai numerosi adempimenti - per i fornitori dei servizi e per il rilevante numero di soggetti, agenzie e comitati coinvolti - la cui fattibilità ed efficacia non è certa.

Conseguentemente, sorgono alcune perplessità sulla reale efficacia dello strumento normativo prescelto (il Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio ai sensi dell'art. 288 TFUE) in alternativa ad uno strumento più adeguato, peraltro già previsto dall'originario impianto normativo del Cielo Unico europeo, ovvero il Regolamento di esecuzione della Commissione (v. Reg. 549/2004).

Laddove il complesso meccanismo proposto (e che coinvolgerà come detto, fornitori dei servizi, autorità nazionali di vigilanza, la Commissione europea e la costituenda Agenzia PRB) dovesse rivelare incongruenze o difficoltà applicative non potrà essere modificato se non attraverso il medesimo strumento normativo, ponendo in essere un lungo e complesso *iter* che finirebbe per compromettere il raggiungimento nei tempi stabiliti degli obiettivi di efficientamento dei servizi.

2.3 Sulla designazione dei fornitori di servizi di traffico aereo

Il primo elemento di rilevante novità riguarda l'art. 7 della proposta n. 579/2020 dove si introduce un nuovo meccanismo per la designazione dei fornitori di servizi di traffico aereo.

Mentre oggi *“gli Stati membri hanno potere discrezionale sulla scelta di un fornitore di servizi di traffico aereo a condizione che quest'ultimo soddisfi i requisiti e le condizioni”* richiesti dal medesimo Regolamento n. 1070/2009 ⁽¹⁾ (SES II), con la proposta in esame gli Stati saranno privati di tale potere.

L'art. 7, pur prevedendo che la fornitura di servizi di traffico aereo avvenga in regime di esclusiva all'interno di specifici blocchi di spazio aereo di responsabilità dei Paesi che li compongono, stabilisce che tale fornitura sarà affidata ad un operatore, individualmente o collettivamente, designato, e non più scelto tra uno o più fornitori europei. Lo Stato Membro sarà quindi chiamato a designare fornitori, anche appartenenti ad altri Stati Membri, nella cui compagine societaria non ha alcuna partecipazione.

La novità è di assoluto rilievo poiché prevede il passaggio da un meccanismo di scelta, da parte dello Stato Membro, del proprio fornitore nazionale chiamato ad esercitare il controllo sopra il

¹ Regolamento (CE) n. 1070/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, 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.



ALMA MATER STUDIORUM
UNIVERSITÀ DI BOLOGNA

proprio spazio aereo, ad un meccanismo selettivo ad evidenza pubblica al quale potranno partecipare tutti i fornitori europei di servizi in possesso dei requisiti prescritti.

Questo spiega le molteplici contestazioni alla proposta sollevate dagli Stati Membri per la violazione del principio di sovranità sancito dall'art. 1 della Convenzione di Chicago del 1944 il quale stabilisce che *“gli Stati contraenti riconoscono che ogni Stato ha la sovranità piena ed esclusiva sullo spazio aereo al disopra del suo territorio”*. Tale principio ha trovato una sua puntuale manifestazione con specifico riguardo al settore del controllo del traffico aereo al successivo art. 28 della Convenzione, dove gli Stati, nell'ottemperare agli obblighi connessi al principio di sovranità, sono chiamati ad organizzare e gestire i rispettivi spazi aerei in conformità alle prescrizioni ICAO.

2.4 Le nuove condizioni per la fornitura di servizi di traffico aereo presso i terminali

L'art. 8 della proposta n. 579/2020 prevede, tra le altre novità, la possibilità per i gestori aeroportuali di ricorrere all'affidamento a un fornitore, sia nazionale sia dell'Unione, dei servizi di traffico aereo presso i terminali per il controllo dell'aeroporto a condizioni di mercato. Questo, sul presupposto che ciò consenta incrementi di efficienza sotto il profilo dei costi a vantaggio degli utenti dello spazio aereo.

Analoghe possibilità vengono riconosciute, oltre che ai gestori aeroportuali, anche all'autorità nazionale di vigilanza (in Italia l'ENAC), per l'acquisto di servizi di traffico aereo presso i terminali per il controllo di avvicinamento a condizioni di mercato.

La proposta contiene poi alcuni chiarimenti sulle procedure di selezione dei fornitori in base alle norme per le procedure ad evidenza pubblica, nonché di quelle sulla concorrenza.

Anche questa norma si caratterizza per una rilevante portata innovativa, basti fare riferimento al nostro Paese che risulta caratterizzato dalla presenza di aeroporti a grande traffico assieme ad aeroporti minori, entrambi inclusi nelle cosiddette 'zone di tariffazione' al fine di poter ottemperare alle prescrizioni sui sistemi di tariffazione dell'Unione (v. Reg. (CE) n. 1794/2006 della Commissione, del 6 dicembre 2006, che istituisce un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea).

La proposta in esame non sembra tener conto di alcuni vantaggi - introdotti da talune specificità nazionali (come, ad esempio, in Italia) - che gli aeroporti minori possono conseguire dall'appartenere e dal condividere una medesima 'zona tariffaria'; vantaggi che potrebbero non sussistere al venir meno di questo meccanismo.

Nulla esclude che in futuro gli aeroporti con maggiori capacità e traffico possano decidere di rivolgersi autonomamente a prestatori terzi non tenendo più conto della condivisione, con gli aeroporti minori, delle tariffe nell'ambito delle 'zone di tariffazione'. Questo, con nocumento



ALMA MATER STUDIORUM
UNIVERSITÀ DI BOLOGNA

degli aeroporti minori, che si troverebbero privati dei vantaggi derivanti dall'appartenenza alla 'zona tariffaria' in termini di costi, che potrebbero rivelarsi per loro insostenibili.

2.5 Il nuovo sistema per la valutazione ed approvazione dei piani di miglioramento delle prestazioni e per la ripartizione dei costi tra servizi di rotta e di terminale

Gli artt. 10 ss. della proposta n. 579/2020, nel ridefinire il complesso meccanismo che porta alla elaborazione degli obiettivi prestazionali e dei piani di miglioramento delle prestazioni dei fornitori dei servizi, introducono una netta separazione tra le competenze che residueranno in capo alle autorità nazionali di vigilanza (in Italia ENAC) e quelle che saranno attribuite ad un'Agenzia con funzione permanente in qualità di Performance Review Body – PRB, strutturalmente insediata all'interno dell'AESA.

Gli articoli in esame ribadiscono l'obbligo dei fornitori di servizi di elaborare progetti di 'piani di miglioramento' delle prestazioni (con riguardo a obiettivi prestazionali adottati dalla Commissione europea) per i settori essenziali della *sicurezza*, dell'*ambiente*, della *capacità* e dell'*efficienza sotto il profilo dei costi (cost-efficiency)* per il complesso dei servizi offerti (di rotta e di terminale); tali progetti sono accompagnati da una metodologia per la ripartizione dei costi comuni ai servizi di navigazione aerea di rotta e presso i terminali.

La novità consiste nell'assoggettare a due organismi diversi le valutazioni di tali piani e della ripartizione dei costi con riguardo ai servizi di navigazione aerea di terminale e di rotta.

Mentre i 'piani di miglioramento' delle prestazioni per i **servizi di navigazione di terminale** rimangono assoggettati al controllo - circa il raggiungimento degli obiettivi stabiliti a livello europeo per i *quattro settori essenziali* sopra richiamati - delle autorità nazionali di vigilanza (in Italia ENAC) e non potrebbe essere diversamente dato che hanno riguardo a prestazioni svolte in ambito aeroportuale e quindi in seno al singolo Stato Membro, con riguardo ai progetti dei 'piani di miglioramento' per i **servizi di navigazione aerea di rotta**, compresa la **ripartizione dei costi** tra servizi di navigazione aerea di rotta e di terminale (art. 14.5), questi saranno di competenza, per la loro valutazione e approvazione, dell'Agenzia operante in qualità di PRB.

Al riguardo, il progetto di Regolamento n. 577/2020 attribuisce, tra i molteplici compiti dell'Agenzia operante in qualità di PRB comprensivi di quelli per la valutazione delle prestazioni e dei costi, anche funzioni di carattere giurisdizionale attraverso una commissione di ricorso per la valutazione delle prestazioni. Infatti, al fine di consentire un riesame giuridico tempestivo delle decisioni adottate dall'Agenzia operante in qualità di PRB, la proposta prevede che tali decisioni possano essere oggetto di ricorso dinanzi a un organo specifico dell'Agenzia medesima, ovvero la commissione di ricorso per la valutazione delle prestazioni (art. 114 *decies*), con possibilità di ricorrere dinanzi alla Corte di Giustizia europea solo dopo l'esaurimento della procedura interna di ricorso dinanzi alla commissione.

Anche in questo caso si tratta di una novità di rilievo dato che accentra nell'Agenzia europea per la sicurezza (AESA), le cui competenze sono state significativamente ampliate di recente con il



ALMA MATER STUDIORUM
UNIVERSITÀ DI BOLOGNA

Reg. n. 1139/2018, ulteriori competenze connesse ai progetti di sviluppo e miglioramento delle prestazioni e alla ripartizione dei costi tra servizi di rotta e di terminale (si v. artt. 13.4, 13.5).

In altre parole, il progetto mira ad accentrare in un organismo europeo valutazioni che oggi spettano alle autorità nazionali di vigilanza, sottraendo loro la possibilità di poter intervenire proattivamente nel processo decisorio che spetterà in ultima istanza ad AESA.

Tale previsione sembra andare verso un accentramento a livello europeo in un'unica Autorità del settore, l'AESA, delle complesse competenze del comparto del trasporto aereo nelle sue diverse manifestazioni.

3. NOTE CONCLUSIVE

Dalle considerazioni che precedono si può concludere che il progetto di modifica del quadro normativo del SES II e l'istituzione di una Agenzia con funzione permanente in qualità di Performance Review Body – PRB, strutturalmente insediata all'interno dell'AESA (proposte n. 577-579/2020) appaiono, in primo luogo, caratterizzati da procedure complesse e articolate che potrebbero comprometterne la reale efficacia.

Le proposte vedono il coinvolgimento di molteplici attori, ovvero i fornitori dei servizi di traffico aereo, le autorità nazionali di vigilanza, la Commissione europea e gli altri organismi e comitati europei tra i quali la nuova Agenzia con funzioni di PRB, chiamati ad attuare complesse procedure tra loro interconnesse da intrecciati percorsi di valutazione e di approvazione. È legittimo attendersi future riflessioni sulla fluidità e piena fattibilità dei processi proposti e aggiustamenti, dettati dalla prassi applicativa, potrebbero rendersi necessari. La loro adozione potrà rivelarsi complessa atteso lo strumento normativo prescelto, ovvero quello del Regolamento ai sensi dell'art. 288 TFUE, in alternativa al Regolamento di esecuzione, strumento già previsto e ben collaudato nell'ambito del SES.

Inoltre, la previsione di un meccanismo che porti gli Stati membri a privarsi del potere di effettuare *discrezionalmente la scelta del proprio fornitore di servizi di traffico aereo* in favore di un operatore - individuato attraverso un meccanismo selettivo ad evidenza pubblica al quale potranno partecipare tutti i fornitori europei di servizi in possesso dei requisiti prescritti - ha sollevato taluni dubbi sulla violazione del principio di sovranità degli Stati membri sancito dalla Convenzione di Chicago del 1944.

In altre parole, il progetto mira ad accentrare in un organismo europeo valutazioni che oggi spettano agli Stati e alle autorità nazionali di vigilanza, sottraendo loro la possibilità di poter intervenire proattivamente nel processo decisorio che spetterà in ultima istanza ad AESA.

Alla medesima Agenzia costituita in seno all'AESA verranno affidate competenze di **valutazione e approvazione dei piani di miglioramento dei servizi (di rotta)** avendo riguardo agli obiettivi comunitari essenziali della *sicurezza, dell'ambiente, della capacità e dell'efficienza sotto il profilo dei costi (cost-efficiency)*. Parimenti, spetterà all'Agenzia l'**approvazione della ripartizione di costi e tariffe tra servizi di rotta e di terminale**.



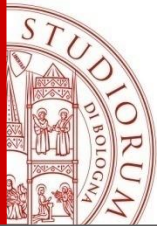
ALMA MATER STUDIORUM
UNIVERSITÀ DI BOLOGNA

In tal modo, si accentreranno in un organismo europeo valutazioni che oggi spettano alle autorità nazionali di vigilanza, che saranno in tal modo private della possibilità di intervenire proattivamente nel processo decisorio riservato, in ultima istanza, solo ad AESA.

Roma, 14 dicembre 2020

Anna Masutti

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Anna Masutti', written in a cursive style.



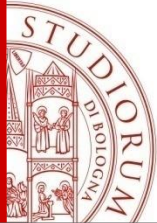
SENATO DELLA REPUBBLICA
XIV COMMISSIONE PERMANENTE (POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA)

AUDIZIONE PROF. ANNA MASUTTI – UNIVERSITA' DI BOLOGNA

NELL'AMBITO DELLA

“PROPOSTA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CHE MODIFICA IL REGOLAMENTO (UE) 2018/1139 PER QUANTO RIGUARDA LA CAPACITÀ DELL'AGENZIA DELL'UNIONE EUROPEA PER LA SICUREZZA AEREA DI AGIRE IN QUALITÀ DI ORGANO DI VALUTAZIONE DELLE PRESTAZIONI DEL CIELO UNICO EUROPEO” COM(2020) 577 E DELLA “PROPOSTA MODIFICATA DI REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO RELATIVO ALL'ATTUAZIONE DEL CIELO UNICO EUROPEO (RIFUSIONE)” COM(2020) 579

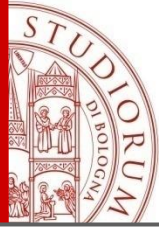
AUDIZIONE DEL 14 DICEMBRE 2020



GLI OBIETTIVI DEL PROGETTO DI RIFORMA

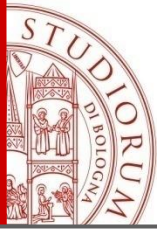
- ❑ Il Progetto di riforma ha l'obiettivo di porre rimedio agli effetti conseguenti al raggiungimento dei limiti di capacità (*capacity crunch*) di alcuni Paesi europei e alle problematiche che l'ATM deve affrontare: la persistenza di inefficienze e di ritardi dei voli con ripercussioni negative sui costi dei servizi di trasporto e sull'ambiente.
- ❑ Per ovviare a tali inefficienze l'UE propone le modifiche all'attuale quadro normativo del SES che determinerà:
 - **un'accelerazione** dei meccanismi di controllo dei piani prestazionali e finanziari dei fornitori dei servizi, dei meccanismi di ripartizione dei costi e determinazione delle tariffe applicate dai fornitori e
 - contribuirà al processo di **accentramento** in Europa e, nello specifico, nell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA), della quasi totalità delle competenze nel settore del trasporto aereo.

«È chiaro che il sistema ATM in Europa, così come funziona oggi, si sta avvicinando ai limiti di capacità. La recente crescita del traffico aereo sta causando ritardi del traffico aereo di una portata che non si vedeva da più di un decennio, con grave danno e disagi per i passeggeri» (trad. dal REPORT OF THE WISE PERSONS GROUP ON THE FUTURE OF THE SINGLE EUROPEAN SKY, Aprile 2019).



SULL'EFFICACIA DELLO STRUMENTO GIURIDICO ADOTTATO

Perplessità sulla reale efficacia dello strumento normativo prescelto (il Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio ai sensi dell'art. 288 TFUE) in alternativa ad uno strumento più adeguato, già previsto dall'originario impianto normativo del Cielo Unico europeo, ovvero il **Regolamento di esecuzione** della Commissione.



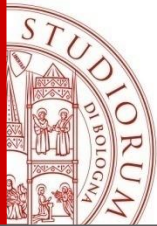
RIORGANIZZAZIONE AMMINISTRATIVA DELLA AUTORITA' NAZIONALI DI VIGILANZA

La proposta prevede

- ❑ una netta separazione delle funzioni di **regolazione economica** per il SES da quelle della **sicurezza aerea** (e relative alla fornitura dei servizi alle compagnie aeree)
- ❑ la presenza, a livello nazionale, di più ANV indipendenti che opereranno con indipendenza, trasparenza e imparzialità e con risorse finanziarie rese disponibili dagli Stati membri.



- ❑ **Frammentazione e disomogeneità** del futuro quadro normativo a causa della netta separazione di valutazione e linee prospettive (basti pensare ai 'piani di miglioramento prestazionale') tra le:
 - attività di **valutazione economica** relativa alle condizioni finanziarie necessarie per la fornitura dei servizi, per i relativi appalti, per i sistemi di prestazioni e tariffazione (con rilascio di un 'certificato economico') e le
 - attività di **valutazione della sicurezza**, di sorveglianza delle operazioni legate al traffico aereo e degli investimenti necessari per il suo miglioramento.



SULLA DESIGNAZIONE DEI FORNITORI DI SERVIZI DI TRAFFICO AEREO

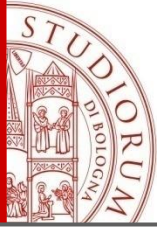
- ❑ Superamento dell'attuale disciplina la quale prevede che *«gli Stati membri hanno potere discrezionale sulla scelta di un fornitore di servizi di traffico aereo»*
- ❑ la fornitura sarà affidata per la durata di 10 anni ad un operatore selezionato in forza di una gara d'appalto europea.
- ❑ Perplessità sul rispetto dei seguenti principi:
 - **Principio di sovranità** (artt. 1 e 28 Convenzione di Chicago).
 - Principio di **corretta pianificazione industriale** in settori altamente tecnologici e strategici per gli Stati membri.



LE NUOVE CONDIZIONI PER LA FORNITURA DI SERVIZI DI TRAFFICO AEREO PRESSO I TERMINALI

- ❑ L'art. 8 della Proposta n. 579/2020 prevede di **poter selezionare** attraverso una gara d'appalto europea **un fornitore** per i **servizi di traffico aereo presso i terminali** per il **controllo dell'aeroporto** e per i servizi di **avvicinamento** a condizioni di mercato.

- ❑ Rilevante portata innovativa per il nostro Paese che risulta caratterizzato dalla presenza di aeroporti a grande traffico assieme ad aeroporti minori, entrambi inclusi nelle cosiddette 'zone di tariffazione' e che verrebbero meno.

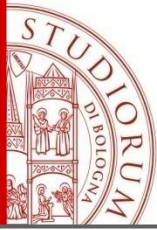


NUOVO SISTEMA DI PRESENTAZIONE, VALUTAZIONE E APPROVAZIONE DEI PIANI DI MIGLIORAMENTO DELLE PRESTAZIONI/RIPARTIZIONE DEI COSTI TRA SERVIZI DI ROTTA E TERMINALE (I)

- ❑ Dalla previsione a carico dei fornitori di servizi di traffico aereo **di presentare due piani di miglioramento delle prestazioni* distinti**, uno per i servizi di navigazione aerea di **rotta** e uno per quelli presso i **terminali** (suddivisione che pare rispondere più ad esigenze contabili che di operatività) deriva la
- ❑ ripartizione di competenze tra ANV e Agenzia PRB (*Performance Review Body*)**:
 - alle ANV spetteranno attività di **valutazione e approvazione** dei piani di miglioramento dei servizi di **terminale**
 - alla Agenzia europea PRB spetteranno attività di **valutazione e approvazione** dei piani di miglioramento dei servizi di **rotta** + attività di **valutazione e approvazione** della ripartizione di costi e tariffe tra servizi di rotta e di terminale.

* Sono piani per il raggiungimento di migliori performance con riguardo agli obiettivi comunitari essenziali della **sicurezza**, dell'**ambiente**, della **capacità** e dell'**efficienza** sotto il profilo dei **costi (cost-efficiency)**.

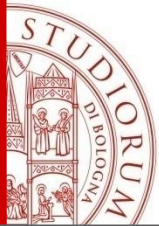
** E' sempre il cd. 'Comitato dei saggi' per il SES a suggerire all'UE di "*Istituire un'autorità di regolamentazione economica forte, indipendente e tecnicamente competente a livello europeo*" (trad. dal REPORT OF THE WISE PERSONS GROUP ON THE FUTURE OF THE SINGLE EUROPEAN SKY, Aprile 2019).



NUOVO SISTEMA DI PRESENTAZIONE, VALUTAZIONE E APPROVAZIONE DEI PIANI DI MIGLIORAMENTO DELLE PRESTAZIONI/RIPARTIZIONE DEI COSTI TRA SERVIZI DI ROTTA E TERMINALE (II)

Conseguenze:

- ❑ **Accentramento** in un organismo europeo, il PRB in AESA, di **valutazioni e processi decisori** che oggi spettano agli Stati membri e alle ANV; questi spetteranno in ultima istanza ad AESA **sottraendo** agli Stati ogni decisione sulle strutture dei servizi di ATM nello **spazio aereo nazionale**.
- ❑ **Difficoltà/assenza di coordinamento** tra attività di valutazione dei piani, ripartizione dei costi e tariffazione dei servizi.



Grazie per l'attenzione