

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. XVIII
N. 6

IX COMMISSIONE (TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI)

DOCUMENTO FINALE, A NORMA DELL'ARTICOLO 127 DEL REGOLAMENTO, SU:

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 definitivo)

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 definitivo)

Approvato il 4 dicembre 2008

La IX Commissione,

esaminate, ai sensi dell'articolo 127 del Regolamento, la 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.), e la 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.);

considerata altresì la comunicazione della Commissione europea « Cielo unico europeo II: verso un trasporto aereo più sostenibile ed efficiente » (COM(2008) 389 def.);

preso atto del parere espresso dalla XIV Commissione, il cui contenuto appare pienamente condivisibile;

tenuto conto che la condizione del settore aereo presenta in Europa diversi elementi di criticità, con particolare riferimento:

a) alla congestione del traffico, che, in assenza di adeguati correttivi, in relazione del raddoppio del volume del traffico aereo atteso per il 2020, potrebbe assumere dimensioni allarmanti, aggravando la già difficile situazione per quanto concerne la puntualità dei voli;

b) alla mancata integrazione, se non vera e propria frammentazione, delle rotte che attualmente si presentano come mera sommatoria di rotte nazionali, disegnate in termini sostanzialmente corrispondenti agli spazi aerei di competenza di ciascuno Stato, con conseguenti notevoli sprechi e prolungamenti della durata dei voli;

c) all'impatto ambientale che ne deriva, sotto il profilo della quantità di emissioni inquinanti, largamente superiore a quella che si potrebbe registrare qualora si procedesse, come indicato dalla Commissione europea, ad una radicale ridefinizione delle rotte in modo da renderle meno tortuose;

d) alla parziale obsolescenza dei sistemi di controllo aereo che, se comparati con quelli in uso in altre aree, risultano più arretrati e meno affidabili dal punto di vista della gestione del traffico e della sicurezza;

apprezzato l'impegno della Commissione europea per delineare, sulla base di una approfondita analisi della situazione attuale e alla luce delle previsioni relative alla crescita del volume di traffico, un complesso coordinato ed organico di interventi e misure dirette ad aggiornare i sistemi aeroportuali e di gestione del traffico aereo su scala europea;

considerato che il complesso delle misure previste risulta di portata tale da non potersi intendere soltanto come completamento del cosiddetto primo pacchetto « cielo unico europeo », in quanto prefigura modifiche radicali all'assetto e alla organizzazione del trasporto aereo in Europa; tali considerazioni valgono, in particolare, per quanto concerne la ridefinizione delle rotte attraverso la creazione di blocchi funzionali di spazio aereo ispirati all'obiettivo di razionalizzare la lunghezza delle rotte in modo da ridurre i costi e soprattutto le emissioni inquinanti;

valutato positivamente l'obiettivo di promuovere, attraverso l'implementazione del progetto SESAR, strumentale ai fini del sistema ATM, una accelerazione del processo di adeguamento della tecnologia per la gestione del traffico in modo da assicurare maggiori garanzie sotto il profilo della sicurezza;

ritenuto altrettanto condivisibile l'obiettivo di procedere ad una complessiva revisione del sistema tariffario per renderlo più semplice e trasparente, fermo restando che la modulazione delle tariffe dovrà essere effettuata in termini tali da conciliare l'esigenza di garantire sufficienti margini di redditività per la prestazione dei servizi con quella di non gravare gli utenti in misura eccessiva o non corrispondente alla qualità dei servizi fruiti;

ritenuto altresì condivisibile l'obiettivo di promuovere la definizione di un quadro di regole uniformi e vincolanti in materia di sicurezza mediante l'attribuzione di più ampi compiti, che verrebbero sottratti ad Eurocontrol, all'Agenzia europea per la sicurezza dell'aviazione (EASA);

apprezzati gli utili elementi di analisi e di valutazione acquisiti attraverso le audizioni informali svolte;

esprime una valutazione positiva,

evidenziando, in relazione ai negoziati del Governo per la definizione delle proposte di regolamento citate e alle deliberazioni delle competenti istituzioni comunitarie, le seguenti esigenze:

a) relativamente alla costituzione dei blocchi funzionali di spazio aereo:

1) valorizzare, anche ai fini dell'eventuale accesso a forme di finanziamento a livello europeo, le iniziative per contribuire alla razionalizzazione delle rotte già avviate o perfezionate, nel rispetto del principio del pieno consenso degli Stati interessati, ivi compreso, per quanto concerne l'Italia, il progetto *Blue Med*, definito insieme ad altri Paesi del bacino del Mediterraneo;

2) in sede di definizione dei blocchi che dovessero interessare il nostro Paese, incentivare 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 oltre che nell'area del Mediterraneo, anche nell'area del centro Europa, in relazione alla quale esistono consistenti margini di recupero di competitività e di fasce di mercato;

3) ai fini della definizione dei blocchi, garantire in ogni caso il coinvolgimento dei diversi soggetti competenti, con particolare riferimento alle esigenze relative alle operazioni e all'addestramento militare, al fine di consentire il più razionale utilizzo dello spazio aereo, attraverso un pieno coordinamento degli usi civili con quelli militari;

b) per quanto concerne il sistema SESAR, in considerazione del consistente impegno finanziario che la sua progettazione e realizzazione comporta e, correlativamente, dell'elevato valore aggiunto che dalla sua adozione può derivare anche dal punto di vista del progresso tecnologico:

1) valutare l'opportunità di proporre lo stanziamento di risorse, a livello europeo, ai fini del cofinanziamento degli oneri correlati all'implementazione dei nuovi sistemi di gestione e controllo del traffico aereo;

2) adottare tutte le iniziative idonee ad assicurare il pieno coinvolgimento di ENAV nella società appositamente costituita, tenuto conto del contributo tecnologico che può offrire l'industria nazionale, e in particolare Finmeccanica, che in materia si colloca in una posizione di avanguardia;

c) per quanto riguarda le tariffe, intervenire affinché nel testo definitivo venga mantenuta la previsione, inserita sulla base di una esplicita richiesta dell'Italia, della possibilità di un eventuale aggiornamento su base annuale delle stesse, che appare rispondere alle esigenze di flessibilità in relazione all'andamento dei volumi del traffico e alla portata degli impegni finanziari cui si dovrà far fronte;

d) per quanto riguarda il potenziamento delle capacità aeroportuali, consi-

derare attentamente i vantaggi che possono derivare, soprattutto nel breve periodo, in attesa degli esiti di una complessiva verifica delle capacità dei singoli aeroporti e della realizzazione di interventi di adeguamento e di ampliamento

degli aeroporti che registrano il maggiore volume di traffico, da un migliore coordinamento delle bande orarie e da modalità di assegnazione delle stesse finalizzate al pieno sviluppo delle potenzialità del traffico aereo nazionale.

ALLEGATO

**PARERE DELLA XIV COMMISSIONE
(POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA)**

La XIV Commissione,

esaminate la 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) e la 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);

considerato che:

il complesso delle misure previste risulta di portata tale da non potersi intendere come una mera evoluzione del processo avviato con il cosiddetto primo pacchetto « cielo unico europeo » in quanto prefigura modifiche radicali all'assetto e alla organizzazione del trasporto aereo in Europa;

le proposte risultano pienamente conformi al principio di sussidiarietà nonché a quello di proporzionalità in quanto l'intervento comunitario è l'unico strumento per raggiungere un livello elevato e uniforme di sicurezza, efficienza e qualità dei servizi aeroportuali;

le modifiche prospettate appaiono largamente condivisibili in quanto ispirate all'obiettivo di fronteggiare una situazione di congestione che, alla luce del raddoppio del volume del traffico aereo atteso per il 2020, in assenza di adeguati correttivi, potrebbe assumere dimensioni patologi-

che, in particolare per quanto concerne la puntualità dei voli e il rischio per la sicurezza della navigazione aerea; tali considerazioni valgono, in particolare, per quanto concerne la ridefinizione delle rotte mediante la creazione di blocchi funzionali di spazio aereo ispirati all'obiettivo di limitare la lunghezza delle rotte in modo da ridurre i costi e soprattutto le emissioni inquinanti;

tale ridefinizione implica il superamento dell'attuale situazione per cui la rete delle rotte europee altro non è se non la sommatoria di rotte nazionali, corrispondenti ai confini di ciascuno Stato membro, con conseguente frammentazione e spreco di risorse;

il superamento della dimensione nazionale ai fini di una gestione più integrata dello spazio aereo deve in ogni caso avvenire con il pieno consenso degli Stati membri interessati, tenuto conto delle diverse esigenze e dei diversi usi del medesimo spazio;

pienamente apprezzabile appare l'obiettivo di promuovere una accelerazione al processo di adeguamento della tecnologia per la gestione del traffico in modo da assicurare maggiori garanzie sotto il profilo della sicurezza, attraverso l'implementazione del progetto SESAR, strumentale ai fini del sistema ATM, posto che quella attualmente utilizzata risulta obsoleta rispetto a quelle più avanzate in uso a livello internazionale;

altrettanto condivisibile appare l'obiettivo di rivedere complessivamente il sistema tariffario per renderlo più trasparente, fermo restando che la modulazione delle tariffe deve avvenire in termini tali

da non penalizzare gli utenti, tuttavia garantendo sufficienti margini di redditività nella prestazione dei servizi;

analoghe considerazioni valgono per i progressi che possono scaturire dalla previsione dell'attribuzione di più ampi compiti, che verrebbero sottratti ad Eurocontrol, all'Agenzia europea per la sicurezza dell'aviazione (EASA) ai fini della definizione di un quadro di regole uniformi e vincolanti in materia di sicurezza;

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

a) per quanto concerne la proposta di costituire blocchi funzionali di spazio aereo:

1) si valuti l'opportunità di segnalare quale elemento utile la valorizzazione, anche ai fini dell'eventuale accesso a forme di finanziamento a livello europeo, delle iniziative già assunte dal nostro paese, insieme ad altri del bacino del Mediterraneo, con particolare riguardo al progetto *Blue Med*;

2) nella definizione dei blocchi che dovessero interessare il nostro paese, si garantisca in ogni caso il pieno coinvolgimento dei diversi soggetti competenti, con particolare riferimento alle esigenze relative alle operazioni e all'addestramento militare;

3) si assicuri il rispetto del termine del 2012 fissato per la realizzazione dei blocchi tenuto conto dell'esigenza di assicurare la coerenza con la fase di sviluppo del progetto SESAR che dovrà essere completata nel 2013;

b) per quanto concerne il sistema SESAR, in considerazione dell'elevato valore aggiunto dello stesso anche dal punto di vista industriale e del progresso tecnologico:

1) si valuti l'opportunità di prevedere la possibilità di accedere a forme di finanziamento comunitario per far fronte all'implementazione dei nuovi sistemi di gestione e controllo del traffico aereo;

2) si segnali la necessità di promuovere il pieno coinvolgimento di ENAV nella compagine sociale della società appositamente costituita, anche in considerazione del contributo tecnologico che l'industria nazionale, che in materia si colloca in una posizione di avanguardia, possono fornire al riguardo;

3) si valuti se la tempistica relativa alla fase di avvio, di sviluppo e di effettiva installazione su vasta scala sia pienamente compatibile con le scadenze prospettate, fermo restando il richiamato termine del 2013;

c) per quanto riguarda il potenziamento delle capacità aeroportuali, si segnalino i vantaggi che possono derivare, in particolare nel breve periodo, in attesa degli esiti di una più generale verifica delle capacità dei singoli aeroporti, da un migliore coordinamento delle bande orarie;

d) per quanto riguarda le tariffe, si sottolinei la opportunità di mantenere la previsione di un eventuale aggiornamento su base annuale delle stesse, che appare rispondere alle esigenze di flessibilità in relazione all'andamento dei volumi del traffico e alla portata degli impegni finanziari cui si dovrà far fronte;

e) per quanto riguarda le modifiche prospettate all'assetto delle competenze in materia di sicurezza, si valuti l'opportunità di segnalare che il trasferimento di alcuni compiti dal Ministero delle infrastrutture e dall'ENAC all'agenzia EASA, con particolare riferimento alla ripartizione delle competenze in ambito aeroportuale, richiede una tempistica adeguata anche per verificarne l'impatto finanziario, amministrativo ed eventualmente occupazionale sul nostro paese, con particolare riferimento all'allineamento delle regole tecni-

che adottate attualmente rispetto a quelle che potranno essere poste in essere in attuazione del riordino prospettato;

f) valuti altresì la Commissione di merito se segnalare al Governo l'esigenza di adoperarsi per mantenere il requisito dell'indipendenza delle Autorità nazionali di vigilanza sul traffico aereo previsto dalle proposte della Commissione, in ra-

gione della delicatezza e della complessità delle funzioni assegnate alle autorità;

g) valuti infine la Commissione di merito l'opportunità di disporre che il presente parere, unitamente al documento finale che essa eventualmente adotterà, sia trasmesso alla Commissione europea, nell'ambito del dialogo politico avviato nel settembre 2006.