

PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

Documento di seduta

FINALE
A6-0382/2006

27.10.2006

RELAZIONE

sulla proposta di regolamento del Consiglio relativo alla costituzione di un'impresa comune per la realizzazione del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR)
(COM(2005)0602 – C6-0002/2006 – 2005/0235(CNS))

Commissione per l'industria, la ricerca e l'energia

Relatrice: Erna Hennicot-Schoepges

Relatore per parere (*):

Philip Bradbourn, commissione per i trasporti e il turismo

(*): Cooperazione rafforzata fra le commissioni – articolo 47 del regolamento

Significato dei simboli utilizzati

- * Procedura di consultazione
maggioranza dei voti espressi
- **I Procedura di cooperazione (prima lettura)
maggioranza dei voti espressi
- **II Procedura di cooperazione (seconda lettura)
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per
respingere o emendare la posizione comune*
- *** Parere conforme
*maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento salvo nei
casi contemplati dagli articoli 105, 107, 161 e 300 del trattato CE
e dall'articolo 7 del trattato UE*
- ***I Procedura di codecisione (prima lettura)
maggioranza dei voti espressi
- ***II Procedura di codecisione (seconda lettura)
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per
respingere o emendare la posizione comune*
- ***III Procedura di codecisione (terza lettura)
maggioranza dei voti espressi per approvare il progetto comune

(La procedura indicata è fondata sulla base giuridica proposta dalla Commissione.)

Emendamenti a un testo legislativo

Negli emendamenti del Parlamento l'evidenziazione è effettuata in corsivo grassetto. L'evidenziazione in corsivo chiaro è un'indicazione destinata ai servizi tecnici, che concerne elementi del testo legislativo per i quali viene proposta una correzione in vista dell'elaborazione del testo finale (ad esempio, elementi manifestamente errati o mancanti in una versione linguistica). Le correzioni proposte sono subordinate all'accordo dei servizi tecnici interessati.

INDICE

	Pagina
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO	4
MOTIVAZIONE.....	30
PARERE DELLA COMMISSIONE GIURIDICA SULLA BASE GIURIDICA	34
PARERE DELLA COMMISSIONE PER I TRASPORTI E IL TURISMO (*).....	41
PROCEDURA	53

(*) Cooperazione rafforzata fra le commissioni - Articolo 47

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sulla proposta di regolamento del Consiglio relativo alla costituzione di un'impresa comune per la realizzazione del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR)

(COM(2005)0602 – C6-0002/2006 – 2005/0235(CNS))

(Procedura di consultazione)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Consiglio (COM(2005)0602)¹,
 - visto l'articolo 171 del trattato CE, a norma del quale è stato consultato dal Consiglio (C6-0002/2006),
 - visto il parere della commissione giuridica sulla base giuridica proposta,
 - visti gli articoli 51 e 35 del suo regolamento,
 - visti la relazione della commissione per l'industria, la ricerca e l'energia e il parere della commissione per i trasporti e il turismo (A6-0382/2006),
1. approva la proposta della Commissione quale emendata;
 2. invita la Commissione a modificare di conseguenza la sua proposta, in conformità dell'articolo 250, paragrafo 2, del trattato CE;
 3. invita il Consiglio ad informarlo qualora intenda discostarsi dal testo approvato dal Parlamento;
 4. chiede al Consiglio di consultarlo nuovamente qualora intenda modificare sostanzialmente la proposta della Commissione;
 5. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione.

Testo della Commissione

Emendamenti del Parlamento

Emendamento 1 Trattino 1

– visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare *l'articolo* 171,

– visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare *gli articoli* 171 e 173,

¹ Non ancora pubblicata in Gazzetta ufficiale.

Motivazione

In conformità della giurisprudenza applicabile, segnatamente le sentenze del 26 marzo 1987 (Commissione - Consiglio, causa 45/86, Racc. I-1493), dell'11 febbraio 1991 (Commissione - Consiglio, sentenza 300/89, Racc. I-2867) e del 26 aprile 1996 (Parlamento - Consiglio, causa C-271/94, Racc. I-1689) l'aggiunta consente una maggiore partecipazione del Parlamento europeo nella creazione, nello sviluppo e nella costituzione dell'impresa comune.

Emendamento 2

Considerando 2

(2) Il progetto di modernizzazione della gestione del traffico aereo in Europa (nel seguito denominato “progetto SESAR”) costituisce la componente tecnica del cielo unico europeo. Suo scopo è dotare la Comunità di un’infrastruttura di controllo efficiente e capace di assicurare lo sviluppo del trasporto aereo su basi sicure e nel rispetto dell’ambiente, beneficiando pienamente dei progressi tecnologici di programmi come GALILEO.

(2) Il progetto di modernizzazione della gestione del traffico aereo in Europa (nel seguito denominato “progetto SESAR”) costituisce la componente tecnica del cielo unico europeo. Suo scopo è dotare la Comunità di un’infrastruttura di controllo efficiente e capace di assicurare lo sviluppo del trasporto aereo su basi sicure, **efficienti sotto il profilo energetico** e nel rispetto dell’ambiente, beneficiando pienamente dei progressi tecnologici di programmi come GALILEO. **Suo scopo è, inoltre, integrare sia la gestione della velocità, per motivi di efficienza energetica, che un'intensa cooperazione con i servizi di previsioni meteorologiche al fine di ridurre l'impatto dell'aviazione sul cambiamento climatico.**

Motivazione

L'aumento delle prestazioni della gestione del traffico aereo presenta il potenziale per gestire una velocità più adeguata a ridurre il consumo di cherosene e permettere di guidare gli aerei su rotte che, sulla base delle previsioni meteorologiche, siano meno sensibili alla produzione delle scie di condensazione.

Emendamento

Considerando 3

(3) Il progetto SESAR è finalizzato all’integrazione e al coordinamento delle attività precedentemente svolte in maniera dispersa e disorganica nella Comunità.

(3) Il progetto SESAR è finalizzato all’integrazione e al coordinamento delle attività precedentemente svolte in maniera dispersa e disorganica nella Comunità, **comprese le sue regioni più remote e ultraperiferiche di cui all'articolo 299,**

paragrafo 2 del trattato.

Motivazione

A fini di maggiore chiarezza giuridica in conformità con il trattato.

Emendamento 4
Considerando 6

(6) Alla fase di definizione ***seguirà una fase di attuazione del piano di modernizzazione della gestione del traffico aereo nella Comunità, articolato in due tappe*** successive: sviluppo (2008-2013) e spiegamento (2014-2020).

(6) Alla fase di definizione ***seguono due fasi*** successive: ***una fase di sviluppo*** (2008-2013) e ***una fase di spiegamento*** (2014-2020).

Motivazione

L'emendamento andrebbe collegato all'emendamento all'articolo 1, paragrafo 1 bis (nuovo), nella cui motivazione si evidenzia l'importanza di tre fasi distinte interdipendenti.

Emendamento 5
Considerando 6 bis (nuovo)

(6 bis) Per ciascuna fase si dovrebbero stabilire i principali elementi del suo contenuto e, per la "fase di spiegamento", dovrebbero essere precisate le disposizioni in una proposta a sé stante,

Motivazione

L'emendamento andrebbe collegato all'emendamento all'articolo 1, paragrafo 1 bis (nuovo), che fornisce una motivazione più esauriente.

Emendamento 6
Considerando 7

(7) Ai sensi dell'articolo 15, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 550/2004, le tariffe di rotta possono fornire le entrate necessarie per finanziare progetti finalizzati al sostegno di specifiche categorie di utenti dello spazio aereo e/o di prestatori di servizi

soppresso

di navigazione aerea allo scopo di migliorare le infrastrutture collettive di navigazione aerea, l'offerta di servizi di navigazione aerea e l'utilizzazione dello spazio aereo.

Motivazione

Occorre evitare un ulteriore prelievo sulle tariffe di navigazione aerea. Le tariffe degli utenti contribuiranno già al programma attraverso Eurocontrol. Una fase di definizione riuscita dovrebbe presentare l'iniziativa in modo sufficientemente chiaro da stimolare i necessari investimenti privati (e finanziamenti pubblici).

Emendamento 7
Considerando 11

(11) I contributi delle autorità pubbliche **per la** fase di **attuazione** del progetto SESAR dovrebbero essere integrati da contributi del settore privato.

(11) I contributi delle autorità pubbliche per **le fasi di sviluppo e di spiegamento** del progetto SESAR dovrebbero essere integrati da contributi del settore privato. **Durante la fase di sviluppo, tali contributi dovrebbero ammontare al 50% del bilancio.**

Motivazione

SESAR dovrebbe consentire una piena partecipazione dell'industria del settore e della sua esperienza. Se l'iniziativa deve essere gestita dal settore privato, ciò deve riflettersi anche nel finanziamento della fase di sviluppo.

Emendamento 8
Considerando 12

(12) In considerazione del gran numero di soggetti che interverranno in questa operazione, dell'entità delle risorse finanziarie e delle capacità tecniche necessarie, è imperativo costituire un soggetto giuridico capace di garantire l'unicità della gestione dei fondi assegnati al progetto SESAR durante la fase di **attuazione**.

(12) In considerazione del gran numero di soggetti che interverranno in questa operazione, dell'entità delle risorse finanziarie e delle capacità tecniche necessarie, è imperativo costituire un soggetto giuridico capace di garantire l'unicità della gestione dei fondi assegnati al progetto SESAR durante la fase di **sviluppo**.

Motivazione

Il testo della Commissione non è chiaro nel senso che l'attuazione non costituisce una fase di per sé. L'attuazione – in base all'emendamento all'articolo 1, paragrafo 1 bis (nuovo) – è presente in tutte e tre le fasi.

Emendamento 9 Considerando 13

(13) Questo soggetto, incaricato di gestire un progetto di ricerca pubblico di interesse europeo, ***deve essere considerato un organismo internazionale rientrante nella previsione*** dell'articolo 15, punto 10, secondo trattino, della sesta direttiva 77/388/CEE del Consiglio, del 17 maggio 1977, in materia di armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative all'imposta sulla cifra d'affari – Sistema comune dell'imposta sul valore aggiunto: base imponibile uniforme, e *dall'*articolo 23, paragrafo 1, secondo trattino della direttiva 92/12/CEE del Consiglio, del 25 febbraio 1992, relativa al regime generale, alla detenzione, alla circolazione ed ai controlli dei prodotti soggetti ad accisa.

(13) Questo soggetto ***è*** incaricato di gestire un progetto di ricerca pubblico di interesse europeo ***ai sensi*** dell'articolo 15, punto 10, secondo trattino, della sesta direttiva 77/388/CEE del Consiglio, del 17 maggio 1977, in materia di armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative all'imposta sulla cifra d'affari – Sistema comune dell'imposta sul valore aggiunto: base imponibile uniforme, e *dell'*articolo 23, paragrafo 1, secondo trattino della direttiva 92/12/CEE del Consiglio, del 25 febbraio 1992, relativa al regime generale, alla detenzione, alla circolazione ed ai controlli dei prodotti soggetti ad accisa.

Motivazione

L'emendamento andrebbe collegato all'emendamento all'articolo 2, paragrafo 2, in cui si sostiene che l'"impresa comune" non è automaticamente assimilata ad un "organismo internazionale".

Emendamento 10 Considerando 14

(14) È inoltre opportuno che questo soggetto benefici di un'esenzione fiscale da parte degli Stati membri con riferimento alle tasse e alle imposte diverse dall'IVA e dalle accise e che gli stipendi corrisposti al suo personale siano ***esenti da qualsiasi imposta nazionale sul reddito.***

(14) È inoltre opportuno che questo soggetto benefici di un'esenzione fiscale da parte degli Stati membri con riferimento alle tasse e alle imposte diverse dall'IVA e dalle accise e che gli stipendi corrisposti al suo personale siano ***conformi alle condizioni d'assunzione applicabili agli altri agenti delle Comunità europee.***

Motivazione

A fini di coerenza giuridica e sociale occorre chiarire che gli stipendi devono essere conformi alle disposizioni del "Regime applicabile agli altri agenti delle Comunità europee".

Emendamento 11
Considerando 15

(15) SESAR è un progetto di ricerca e sviluppo avente i requisiti per beneficiare di un finanziamento in virtù dei programmi quadro comunitari di ricerca e sviluppo. È quindi necessario creare un'impresa comune ai sensi **dell'articolo** 171 del trattato al fine di compiere progressi considerevoli nello sviluppo delle tecnologie relative ai sistemi di controllo aereo nella fase di sviluppo (2008-2013).

(15) SESAR è un progetto di ricerca e sviluppo avente i requisiti per beneficiare di un finanziamento in virtù dei programmi quadro comunitari di ricerca e sviluppo. È quindi necessario creare un'impresa comune ai sensi **degli articoli** 171 e 173 del trattato al fine di compiere progressi considerevoli nello sviluppo delle tecnologie relative ai sistemi di controllo aereo nella fase di sviluppo (2008-2013).

Motivazione

In conformità con la doppia base giuridica proposta, precisamente gli articoli 171 e 173 TCE.

Emendamento 12
Considerando 17

(17) Compito principale dell'impresa comune deve essere l'organizzazione e il coordinamento del progetto SESAR mediante la combinazione di fondi pubblici e privati sulla base di risorse tecniche esterne.

(Non concerne la versione italiana)

Emendamento 13
Considerando 17 bis (nuovo)

(17 bis) Per il settore privato risulta auspicabile un'adeguata partecipazione in tutte le fasi, specialmente in quella di sviluppo, al fine di definire le responsabilità dei rappresentanti del settore privato nel corso della fase di impiantazione.

Motivazione

Se non partecipa in misura adeguata allo sviluppo delle basi tecnologiche, l'industria può incontrare problemi legati ai suoi obblighi quando si introduce un nuovo sistema.

Emendamento 14
Considerando 20

(20) ***È opportuno stabilire*** le modalità organizzative e operative dell'impresa comune adottando lo statuto dell'impresa comune.

(20) Le modalità organizzative e operative dell'impresa comune, ***le regole atte ad evitare i conflitti di interesse nell'ambito dell'impresa comune e la procedura per la nomina di funzionari dovrebbero essere stabilite*** adottando lo statuto dell'impresa comune ***di cui nell'Allegato***.

Motivazione

Bisognerebbe tenere conto di altri due emendamenti, quello all'articolo 3, paragrafo 1 e quello all'articolo 6, paragrafo 1 dell'Allegato.

Emendamento 15
Considerando 20 bis (nuovo)

(20 bis) Al Parlamento europeo dovrebbe essere riconosciuto lo status di osservatore al consiglio di amministrazione dell'impresa comune.

Motivazione

L'emendamento andrebbe collegato all'emendamento all'articolo 3, paragrafo 2 dell'Allegato, che recepisce la posizione del Parlamento europeo del 6 settembre 2005 (cfr. relazione Barsi-Pataky, A6-0212/2005, sul programma Galileo).

Emendamento 16
Considerando 20 ter (nuovo)

(20 ter) Le domande di adesione all'impresa comune di nuovi membri dovrebbero essere accolte favorevolmente, con riserva delle disposizioni dell'articolo 1, paragrafo 3 dell'Allegato.

Motivazione

L'emendamento andrebbe collegato all'emendamento che introduce l'articolo 5 bis (nuovo) e con gli emendamenti relativi all'articolo 1, paragrafo 3 bis (nuovo), all'articolo 4, paragrafo 1 dell'Allegato.

Emendamento 17
Considerando 22 bis (nuovo)

(22 bis) La Commissione dovrebbe riferire ogni tre anni al Parlamento europeo e al Consiglio in merito all'applicazione del presente regolamento e, se del caso, proporre emendamenti allo stesso.

Motivazione

L'emendamento andrebbe collegato all'emendamento che introduce l'articolo 6 bis (nuovo).

Emendamento 18
Articolo 1, paragrafo 1

1. Per l'esecuzione delle attività di sviluppo della fase di attuazione del progetto di modernizzazione della gestione del traffico aereo in Europa (nel seguito "il progetto SESAR") è costituita un'impresa comune denominata "Impresa comune SESAR", per un periodo che scade il 31 dicembre 2013.

1. È costituita un'impresa comune (in appresso denominata "Impresa comune"). Il suo obiettivo primario è di gestire le attività della fase di sviluppo del progetto, modernizzare la gestione del traffico aereo in Europa (ATM) (di seguito "il progetto SESAR"), per un periodo che va dalla data in cui il Consiglio approva il Piano di massima ATM di cui al paragrafo 1 bis, lettera a) fino alla fine della fase di sviluppo.

Motivazione

L'emendamento è inteso rendere il testo della Commissione più chiaro e a precisare i concetti utilizzati nonché la definizione della fase di sviluppo.

Emendamento 19
Articolo 1, paragrafo 1 bis (nuovo)

1 bis. Il progetto SESAR comprende tre fasi :

a) una "fase di definizione" è volta a

definire le opzioni tecniche, le misure da adottare e le priorità nei programmi di modernizzazione, nonché i piani operativi di attuazione. Tale fase, iniziata nell'ottobre 2005, dovrebbe terminare nel dicembre 2007 con l'elaborazione di un Piano direttore ATM. Tale Piano direttore ATM è realizzato da un consorzio di imprese poste sotto la sorveglianza di Eurocontrol.

b) una "fase di sviluppo" » inizierà il 1 gennaio 2008 dopo l'approvazione del Piano direttore ATM da parte del Consiglio, sulla base di una proposta della Commissione e previa consultazione del Parlamento europeo. Tale fase terminerà il 31 dicembre 2013.

c) una "fase di impiantazione" » inizierà il 1 gennaio 2014 e terminerà il 31 dicembre 2020. Essa comprenderà la produzione e l'attuazione su grande scala delle nuove infrastrutture ATM. La Commissione presenterà al Parlamento europeo e al Consiglio una proposta volta a definire:

i) il passaggio dalla fase di sviluppo alla fase di impiantazione,

ii) i meccanismi di rimborso che sarà tenuto ad applicare ogni organismo che succederà all'impresa comune SESAR, e

iii) il trasferimento dei beni materiali e immateriali al nuovo organismo che succederà all'impresa comune SESAR.

Or. en

Motivazione

Per una migliore regolamentazione, e al fine di precisare le responsabilità, il regolamento dovrebbe definire le fasi in termini di durata e di compiti da svolgere nel corso di ciascuna di esse, senza dimenticare le responsabilità dei legislatori e degli altri organismi interessati.

Emendamento 20
Articolo 1, paragrafo 1 ter (nuovo)

1 ter. L'ambito d'azione, la governance, il finanziamento e la durata dell'impresa comune sono rivisti, se del caso, dal Consiglio, in base allo sviluppo del progetto e del "piano di massima ATM". Il Consiglio terrà conto della valutazione di cui all'articolo 6 e delle disposizioni di cui all'articolo 6 bis.

Motivazione

L'emendamento costituisce una disposizione giuridica necessaria, sulla base dell'esperienza dell'impresa comune Galileo.

Emendamento 21
Articolo 1, paragrafo 2, alinea

2. Scopo dell'impresa comune è *di* provvedere alla modernizzazione del sistema di gestione del traffico aereo europeo coordinando ***gli sforzi*** di ricerca e sviluppo ***nella Comunità***. L'impresa comune è in particolare responsabile dell'esecuzione dei seguenti compiti:

2. Scopo dell'impresa comune *di* provvedere alla modernizzazione del sistema di gestione del traffico aereo europeo coordinando ***e concentrando tutte le pertinenti attività*** di ricerca e sviluppo. L'impresa comune è in particolare responsabile dell'esecuzione dei seguenti compiti:

Motivazione

La modifica è conseguente agli emendamenti che precedono relativi alla definizione della fase di sviluppo.

Emendamento 22
Articolo 1, paragrafo 2, trattino 1

– organizzare e coordinare ***la realizzazione*** del progetto SESAR, in conformità ***con il piano di modernizzazione della gestione del traffico aereo in Europa (nel seguito "il piano") predisposto*** dall'agenzia dell'Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea (Eurocontrol) mediante la combinazione di

– organizzare e coordinare ***le attività della fase di sviluppo*** del progetto SESAR, in conformità ***del piano di massima ATM risultante dalla fase di definizione del progetto e gestito*** dall'agenzia dell'Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea (Eurocontrol) mediante la combinazione ***e***

fondi pubblici e privati;

la gestione nell'ambito di una struttura unica di fondi pubblici e privati;

Motivazione

La modifica è conseguente agli emendamenti che precedono relativi alla definizione della fase di sviluppo.

Emendamento 23

Articolo 1, paragrafo 2, trattino 2 bis (nuovo)

– garantire i finanziamenti necessari per le attività della fase di sviluppo in conformità del piano di massima ATM;

Motivazione

L'aspetto relativo ai finanziamenti merita un riferimento particolare.

Emendamento 24

Articolo 1, paragrafo 2, trattino 2 ter (nuovo)

– garantire la partecipazione degli attori della gestione del traffico aereo in Europa sia al processo decisionale che al finanziamento.

Motivazione

L'aggiunta è necessaria dato il ruolo rilevante che i gestori del traffico aereo svolgono in Europa in virtù della loro esperienza e delle conoscenze acquisite.

Emendamento 25

Articolo 1, paragrafo 3

3. *L'impresa comune ha sede in Bruxelles.*

3. La sede dell'impresa comune è stabilita in conformità delle disposizioni del regolamento (CE) n. 58/2003 del Consiglio del 19 dicembre 2002 che definisce lo statuto delle agenzie esecutive incaricate dello svolgimento di alcuni compiti relativi alla gestione dei programmi comunitari¹.

Motivazione

La sede dell'impresa comune SESAR non dovrebbe essere stabilita dal regolamento. La decisione relativa alla sede andrebbe presa dal Consiglio europeo, in conformità dei principi che stanno alla base della decisione sulla sede delle agenzie (cfr. regolamento (CE) n. 58/2003 del Consiglio del 19 dicembre 2002) e di altri organi e servizi delle Comunità europee.

Emendamento 26
Articolo 2, paragrafo 2

2. L'impresa comune è assimilata ad un organismo internazionale ai sensi dell'articolo 15, paragrafo 10, secondo trattino, della direttiva 77/388/CEE e dell'articolo 23, paragrafo 1, secondo trattino, della direttiva 92/12/CEE. **soppresso**

Motivazione

Le direttive 77/388/CEE e 92/12/CEE non consentono di assimilare le imprese comuni ad "organismi internazionali", a meno che non si tratti di organismi interamente pubblici. Un'impresa comune – che coinvolge nei suoi organi decisionali i settori sia pubblico che privato – cui si riconosca il potere di concludere accordi internazionali rappresenterebbe un nuovo sviluppo nell'ordine giuridico dell'Unione europea, mai sperimentato prima nella legislazione CE.

Emendamento 27
Articolo 2, paragrafo 3

3. L'impresa comune beneficia, da parte degli Stati membri, dell'esenzione dalle imposte diverse dall'IVA e dalle accise. In particolare, l'IC è esentata dal pagamento dei diritti di registro e dall'imposta sulle società o altri tributi assimilati. Gli stipendi corrisposti al personale dell'impresa comune **sono esenti da qualsiasi imposta nazionale sul reddito.**

3. L'impresa comune beneficia, da parte degli Stati membri, dell'esenzione dalle imposte diverse dall'IVA e dalle accise. In particolare, l'IC è esentata dal pagamento dei diritti di registro e dall'imposta sulle società o altri tributi assimilati. Gli stipendi **sono** corrisposti al personale dell'impresa comune **in conformità delle condizioni d'assunzione di altri agenti delle Comunità europee.**

Motivazione

A fini di coerenza giuridica e sociale occorre chiarire che gli stipendi devono essere conformi alle disposizioni del "Regime applicabile agli altri agenti delle Comunità europee".

Emendamento 28
Articolo 3, paragrafo 1

1. È adottato lo statuto dell'impresa comune, allegato al presente regolamento.

1. È adottato lo statuto dell'impresa comune, allegato al presente regolamento ***che costituisca parte integrante di quest'ultimo.***

Motivazione

L'emendamento è inteso a precisare che gli allegati ad uno strumento giuridico sono parte integrante della relativa proposta. Numerose sentenze della Corte hanno sottolineato tale punto, ma per quanto riguarda le "imprese comuni" non si dispone ancora di una giurisprudenza. È quindi necessario mettere in evidenza tale aspetto.

Emendamento 29
Articolo 3, paragrafo 2

2. Lo statuto può essere modificato con la procedura di cui ***all'articolo 5, paragrafo 2, in particolare per quanto riguarda gli articoli 3, 4, 5, 6, ed 8.***

2. Lo statuto può essere modificato con la procedura di cui ***all'articolo 6 bis.***

Motivazione

Per motivi di chiarezza e seguendo le direttive sul miglioramento della regolamentazione, in qualsiasi proposta legislativa dovrebbe figurare un articolo che definisca la procedura relativa alle modifiche ritenute necessarie dalle istituzioni dell'Unione europea e non avviate o effettuate da un organo di un'"impresa comune". Si veda anche l'emendamento che introduce l'articolo 6 bis (nuovo) del regolamento.

Amendment 30
Articolo 4, paragrafo 1, lettera a)

a) dai contributi dei suoi membri, ai sensi ***dell'articolo 1*** del suo statuto *e*

a) dai contributi dei suoi membri, ai sensi ***dell'articolo 1, 3 e 11*** del suo statuto.

Motivazione

Il relatore non ha ancora visto alcun meccanismo alternativo che imponga al settore privato il suo contributo finanziario. Tuttavia una disposizione giuridica viene proposta in quanto stabilisce gli obblighi finanziari del settore privato in un partenariato pubblico-privato (PPP). È soltanto opportuno e auspicabile che questi argomenti siano discussi a livello di PE e si definiscano alcuni orientamenti sulle PPP.

Emendamento 31 Articolo 4, paragrafo 1, lettera b)

b) da un prelievo eventualmente effettuato sulle tariffe di navigazione aerea ai sensi dell'articolo 15, paragrafo 3, lettera e), secondo trattino, del regolamento (CE) n. 550/2004. La Commissione definisce, secondo la procedura di cui all'articolo 15, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 550/2004, le modalità di riscossione e di utilizzazione di tale prelievo. ***soppressa***

Motivazione

Occorre evitare un ulteriore prelievo sulle tariffe di navigazione aerea. Le tariffe degli utenti contribuiranno già al programma attraverso Eurocontrol. Una fase di definizione riuscita dovrebbe presentare l'iniziativa in modo sufficientemente chiaro da stimolare i necessari investimenti privati (e finanziamenti pubblici).

Emendamento 32 Articolo 4, paragrafo 3

3. L'insieme dei contributi finanziari comunitari all'impresa comune cessano quando scade *il periodo indicato all'articolo 1.*

3. L'insieme dei contributi finanziari comunitari all'impresa comune cessano quando scade *la fase di sviluppo, a meno che il Parlamento europeo e il Consiglio decidano altrimenti sulla base di una proposta della Commissione.*

Motivazione

L'opzione di un contributo comunitario addizionale dovrebbe essere contemplata in uno strumento giuridico. Ma un contributo finanziario della Comunità dovrebbe seguire la prevista procedura di bilancio.

Emendamento 33
Articolo 5, paragrafo 1

1. Il comitato del cielo unico istituito all'articolo 5 del regolamento (CE) n. 549/2004, (nel prosieguo "il comitato") è regolarmente informato in merito allo svolgimento dei lavori dell'impresa comune. A tal fine la Commissione mette all'ordine del giorno di ogni riunione del comitato un punto relativo al progetto SESAR.

1. Il comitato del cielo unico istituito all'articolo 5 del regolamento (CE) n. 549/2004, (nel prosieguo "il comitato") è regolarmente informato in merito allo svolgimento dei lavori dell'impresa comune. A tal fine la Commissione mette all'ordine del giorno di ogni riunione del comitato un punto relativo al progetto SESAR.

Motivazione

L'emendamento è inteso ad aggiungere un semplice chiarimento.

Emendamento 34
Articolo 5, paragrafo 2 bis (nuovo)

2 bis. La posizione della Commissione per quanto concerne le decisioni in seno al consiglio di amministrazione concernenti gli adeguamenti tecnici al piano di massima ATM è adottata in conformità della procedura di cui all'articolo 3 della decisione 1999/468/CE.

Motivazione

L'emendamento andrebbe collegato al nuovo articolo 6 bis sulla clausola di revisione. In altre parole, l'emendamento semplicemente incarica la Commissione di adottare la propria posizione sulle modifiche tecniche da apportare al piano di massima ATM in conformità della procedura del comitato consultivo.

Emendamento 35
Articolo 5 bis (nuovo)

Articolo 5 bis

Adesione di nuovi membri

La Commissione riferisce al Parlamento e al Consiglio sull'adesione di nuovi membri all'impresa comune. L'adesione di nuovi membri, inclusi i membri di paesi

terzi, è sottoposta all'approvazione del Parlamento europeo e del Consiglio .

Motivazione

Il testo è preso in prestito dal regolamento (CE) n. 876/2002 sull'impresa comune Galileo, con lievi modifiche per quanto concerne il ruolo del Parlamento europeo. È una condizione necessaria per un partenariato pubblico-privato (PPE) quale l'impresa comune SESAR.

Emendamento 36
Articolo 6

Ogni tre anni, con decorrenza dall'inizio dell'attività dell'impresa comune e fino al momento della sua cessazione, la Commissione procede a valutazioni dell'attuazione del presente regolamento, dei risultati ottenuti dall'impresa comune e dei suoi metodi di lavoro.

A norma dell'articolo 173 del trattato CE, con decorrenza dall'inizio dell'attività dell'impresa comune e fino al momento della sua cessazione, la Commissione procede a valutazioni dell'attuazione del presente regolamento, dei risultati ottenuti dall'impresa comune e dei suoi metodi di lavoro. **La Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio relazioni sui risultati di tali valutazioni e sulle conclusioni da trarne.**

Motivazione

Occorre garantire che il Parlamento europeo e il Consiglio dei ministri siano tenuti informati in modo completo e regolare sui risultati e sui metodi di lavoro dell'impresa comune.

L'impresa comune SESAR è un progetto a lungo termine; sono indispensabili valutazioni a scadenze regolari per poter identificare eventuali mancanze o ritardi nelle fasi più precoci. La partecipazione del Parlamento a questo processo dev'essere esplicitata.

Emendamento 37
Articolo 6 bis (nuovo)

Articolo 6 bis

Revisione

Se la Commissione ritiene necessario o se il Parlamento europeo o il Consiglio chiedono, nel quadro della procedura di comitatologia, la revisione del presente regolamento o degli statuti dell'impresa comune, la Commissione presenta una proposta legislativa appropriata in conformità della procedura prevista dal

Trattato.

Motivazione

Si tratta di un importante emendamento procedurale inteso a salvaguardare le prerogative del Parlamento europeo nella legislazione comunitaria.

Emendamento 38

Allegato, articolo 1, paragrafo 2, trattino 3

– qualsiasi altra impresa o ente pubblico o privato.

– qualsiasi altra impresa o ente pubblico o privato ***che abbia concluso almeno un accordo con la Comunità europea nel settore del trasporto aereo.***

Motivazione

Dato il partenariato pubblico-privato su cui si basa l'impresa comune SESAR, dovrebbero essere previste condizioni ragionevoli connesse con la partecipazione all'impresa comune. L'emendamento è inteso ad inserire una condizione, vale a dire la conclusione di un accordo con la Comunità europea.

Emendamento 39

Allegato, articolo 1, paragrafo 3, comma 2

Il consiglio di amministrazione ***decide se*** accogliere o respingere la domanda di adesione. In caso di decisione favorevole, il direttore esecutivo negozia le condizioni di adesione e le presenta per approvazione al consiglio di amministrazione. Le suddette condizioni possono contemplare, in particolare, disposizioni relative al contributo finanziario e alla rappresentanza in seno al consiglio d'amministrazione.

Il consiglio di amministrazione ***consiglia la Commissione quanto all'opportunità di*** accogliere o respingere la domanda di adesione ***e la Commissione, applicando la procedura di cui all'articolo 5 bis, elabora una proposta in tal senso.*** In caso di decisione favorevole, il direttore esecutivo negozia le condizioni di adesione e le presenta per approvazione al consiglio di amministrazione. Le suddette condizioni possono contemplare, in particolare, disposizioni relative al contributo finanziario e alla rappresentanza in seno al consiglio d'amministrazione.

Motivazione

Si tratta di un chiarimento necessario dettato dal nuovo articolo 5 bis sull'adesione di nuovi membri. La procedura dovrebbe essere chiaramente definita, per evitare interpretazioni errate o la creazione di precedenti. Sono le istituzioni dell'Unione europea ad essere

competenti per tali questioni e non un'impresa comune basata su un partenariato pubblico-privato quale il SESAR.

Emendamento 40
Allegato, articolo 1, paragrafo 3 bis (nuovo)

3 bis. Nel raccomandare di autorizzare o meno i negoziati di adesione con un'impresa o un ente pubblico o privato, dato l'accordo di cui al terzo trattino dell'articolo 1 (2) dell'Allegato, il consiglio di amministrazione tiene particolarmente conto dei seguenti criteri:

- la conoscenza e l'esperienza provate in materia di gestione del traffico aereo e/o di fornitura di attrezzature e/o servizi da utilizzare nella gestione del traffico aereo;***
- il contributo che l'impresa o l'ente possono presumibilmente fornire all'attuazione del piano di massima ATM;***
- la sicurezza finanziaria dell'impresa o dell'ente;***
- l'eventuale conflitto di interessi.***

Motivazione

L'emendamento è conseguenza della condizione essenziale cui si fa riferimento nell'emendamento all'articolo 1, paragrafo 2, trattino 2 ter (nuovo). Esso è inoltre inteso a chiarire i criteri e la procedura. Il gruppo di lavoro del Consiglio ha definito un testo analogo. L'emendamento andrebbe collegato all'emendamento che introduce l'articolo 5 bis (nuovo).

Emendamento 41
Allegato, articolo 3, paragrafo 1, lettera a bis) (nuova)

a bis) un rappresentante dell'autorità militare;

Or. en

Motivazione

I rappresentanti dell'industria dovrebbero essere nominati dalle competenti organizzazioni di

rappresentanza a livello europeo. I rappresentanti dell'autorità militare dovrebbe essere nominati dalla competenti organizzazioni di rappresentanza che si occupano dell'ATM a livello europeo.

Emendamento 42
Allegato, articolo 3, paragrafo 2

2. I rappresentanti di cui al paragrafo 1, lettere b, c), d), e) e f) sono designati dall'Organo consultivo del settore, istituito dall'articolo 6 del regolamento (CE) n. 549/2004.

2. Il Parlamento europeo dispone di uno status di osservatore al consiglio di amministrazione.

Motivazione

L'aggiunta riguarda il ruolo svolto dal Parlamento europeo in un'"impresa comune" basata su un partenariato pubblico-privato. Lo status di osservatore che va riconosciuto al Parlamento europeo si giustifica per i due seguenti motivi: il controllo parlamentare su un PPP coinvolto nella trasformazione dei finanziamenti alla ricerca in un servizio pubblico e lo svolgimento del ruolo di bilancio del Parlamento su un piede di parità con il Consiglio.

Emendamento 43
Allegato, articolo 3, paragrafo 2 bis (nuovo)

2 bis. Il consiglio di amministrazione è presieduto dalla Commissione.

Motivazione

Si tratta di una disposizioni necessaria convenuta a livello del Consiglio.

Emendamento 44
Allegato, articolo 4, paragrafo 1

1. I rappresentanti di cui all'articolo 3, paragrafo 1, **lettere a) e b)**, hanno diritto di voto.

1. **Tutti** i rappresentanti di cui all'articolo 3, paragrafo 1 **dispongono di un voto ponderato in proporzione al loro contributo al capitale dell'impresa comune e in base alle disposizioni del paragrafo 2.**

Motivazione

L'emendamento è inteso a proporre un nuovo equilibrio nella rappresentanza e la

ponderazione dei voti, che sono connessi con il contributo finanziario di ciascun rappresentante al consiglio di amministrazione.

Emendamento 45
Allegato, articolo 4, paragrafo 2

2. I membri dell'impresa comune dispongono di un numero di voti proporzionale al loro contributo al capitale dell'impresa comune. Tuttavia, la Comunità ed Eurocontrol dispongono ciascuno almeno del 30 % del numero totale dei voti ed il rappresentante degli utenti dello spazio aereo di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), dispone almeno del 10 % del totale dei voti.

2. *A norma dell'articolo 4, paragrafo 1, i* membri dell'impresa comune dispongono di un numero di voti proporzionale al loro contributo al capitale dell'impresa comune. Tuttavia, la Comunità ed Eurocontrol dispongono ciascuno almeno del 30 % del numero totale dei voti ed il rappresentante degli utenti dello spazio aereo di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera b) dispone almeno del 10 % del totale dei voti.

Motivazione

Per chiarezza giuridica.

Emendamento 46
Allegato, articolo 4, paragrafo 5

5. *Ogni decisione relativa all'adesione di nuovi membri ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 2, alla nomina del direttore esecutivo e allo scioglimento dell'impresa comune deve avere il parere favorevole del rappresentante della Comunità nel consiglio di amministrazione.*

soppresso

Motivazione

L'emendamento è conseguente all'emendamento presentato dalla relatrice che introduce l'articolo 5 bis (nuovo) sull'adesione di nuovi membri.

Emendamento 47
Allegato, articolo 4, paragrafo 5 bis (nuovo)

5 bis. *Le decisioni relative al piano generale della gestione del traffico aereo e le relative modifiche sono adottate con il voto favorevole di tutti i membri fondatori. In deroga al disposto del paragrafo 1, dette decisioni non sono adottate se i*

rappresentanti di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettere da c) a f bis) esprimono all'unanimità il proprio disaccordo.

Motivazione

L'aggiunta è motivata dalla necessità di assicurare la coerenza decisionale in caso di presentazione di eventuali modifiche del piano generale della gestione del traffico aereo.

Emendamento presentato da Rebecca Harms

Emendamento 48
Allegato, articolo 4, paragrafo 5 bis (nuovo)

5 bis. Il Piano direttore ATM viene comunicato e trasmesso al Parlamento europeo.

Emendamento 49
Allegato, articolo 5, paragrafo 1, lettera b)

b) **decidere** in merito all'adesione di nuovi membri;

b) **formulare proposte** in merito all'adesione di nuovi membri;

Motivazione

Il testo deve essere coerente con l'emendamento che introduce l'articolo 5 bis (nuovo) e con gli emendamenti all'articolo 1, paragrafo 3 e all'articolo 4, paragrafo 5 dell'Allegato. Il consiglio di amministrazione semplicemente "formula proposte" – fermo restando il soddisfacimento dei criteri – ma non decide. Spetta alle istituzioni dell'Unione europea decidere sull'adesione di nuovi membri.

Emendamento 50
Allegato, articolo 5, paragrafo 1, lettera c)

c) nominare il direttore e approvare l'organigramma dell'impresa comune,

c) nominare il direttore, **sulla base della procedura di cui all'articolo 6, paragrafi 1 e 2 dell'Allegato**, e approvare l'organigramma dell'impresa comune,

Motivazione

L'emendamento andrebbe collegato all'emendamento all'articolo 6, paragrafi 1 e 2 dell'Allegato, riguardanti la procedura di nomina del direttore esecutivo.

Articolo 5 bis

Prevenzione dei conflitti di interesse

1. I membri dell'impresa comune o del consiglio di amministrazione e il personale di detta impresa comune non partecipano alle procedure di preparazione delle gare d'appalto pubbliche o alla valutazione o all'aggiudicazione di contratti se hanno concluso accordi di partenariato con organismi che sono potenziali candidati a gare d'appalto pubbliche o con soggetti che rappresentano tali organismi.

2. I membri dell'impresa comune SESAR e i partecipanti al consiglio di amministrazione devono notificare qualsiasi interesse personale o corporativo diretto o indiretto nell'esito delle deliberazioni del consiglio di amministrazione, in relazione alle questioni iscritte all'ordine del giorno. Tale requisito si applica anche al personale dell'impresa comune in relazione ai compiti che gli sono assegnati.

3. In base a eventuali notifiche di cui al paragrafo 2, il consiglio di amministrazione può decidere di escludere i membri, i partecipanti o il personale dal processo decisionale o dai compiti imprenditoriali laddove è probabile che si configuri un conflitto di interessi. Agli esclusi è precluso l'accesso alle informazioni relative agli argomenti che possano essere oggetto di conflitti di interesse.

Motivazione

L'emendamento è il risultato di consultazioni fra la relatrice e rappresentanti del Consiglio e della Commissione sulla necessità di chiarire la questione del conflitto di interessi. Il gruppo

di lavoro del Consiglio ha proposto il testo di cui sopra.

Amendment 52
Allegato, articolo 6, paragrafo 1

1. Il direttore esecutivo è ***incaricato dell'amministrazione corrente dell'impresa comune ed è il suo rappresentante legale. È*** nominato dal consiglio di amministrazione ***su proposta della Commissione. Esercita le proprie funzioni in assoluta indipendenza.***

1. Il direttore esecutivo è nominato dal consiglio di amministrazione ***in base al merito e alle provate capacità in campo amministrativo e gestionale, nonché alla competenza e all'esperienza in materia, a partire da un elenco di almeno tre candidati proposto dalla Commissione e da Eurocontrol in base al concorso pubblico di assunzione e sentito il parere del rappresentante nominato dal Parlamento europeo. Il consiglio di amministrazione adotta la sua decisione a maggioranza di tre quarti dei suoi membri.***

Motivazione

Le disposizioni sono state prese dalla relazione Gargani (A6-0355/2005), approvata dal Parlamento europeo il 13 dicembre 2005, ma ancora pendente dinanzi al Consiglio. La proposta della Commissione e la relazione in questione riguardano il mandato del direttore esecutivo dell'Autorità di vigilanza europea GNSS. Quindi, è più che mai opportuno che la stessa procedura giuridica sia applicata al direttore esecutivo dell'"impresa comune SESAR".

Emendamento 53
Allegato, articolo 6, paragrafo 1 bis (nuovo)

1 bis. Il mandato del direttore esecutivo è di cinque anni. Su proposta della Commissione, ascoltato il parere del rappresentante nominato dal Parlamento europeo e previa valutazione, può essere prorogato una volta per un periodo non superiore ai tre anni.

Motivazione

Le disposizioni sono state prese dalla relazione Gargani (A6-0355/2005), approvata dal Parlamento europeo il 13 dicembre 2005, ma ancora pendente dinanzi al Consiglio. La proposta della Commissione e la relazione in questione riguardano il mandato del direttore esecutivo dell'Autorità di vigilanza europea GNSS. Quindi, è più che mai opportuno che la

stessa procedura giuridica sia applicata al direttore esecutivo dell'impresa comune SESAR".

Emendamento 54
Allegato, articolo 8, alinea

Al fine di eseguire i compiti di cui all'articolo 1 del presente regolamento, l'impresa comune conclude con ***Eurocontrol un accordo in base al quale:***

1. Al fine di eseguire i compiti di cui all'articolo 1 del presente regolamento, l'impresa comune conclude con i suoi membri accordi specifici.

1 bis. Il ruolo e il contributo di Eurocontrol sono definiti in un accordo con l'impresa comune. Tale accordo:

Motivazione

Data la logica che sta alla base dell'emendamento all'articolo 3, tutti i membri dell'impresa comune dovrebbero concludere accordi.

Emendamento 55
Allegato, articolo 8, lettere a) e b)

a) ***Eurocontrol condivide i*** risultati della fase di definizione ***con*** l'impresa comune;

a) ***definisce le modalità del trasferimento e dell'uso dei*** risultati della fase di definizione ***all'***impresa comune;

b) ***a Eurocontrol è affidata la responsabilità dei*** compiti ***qui di seguito elencati, che derivano dall'obbligo di eseguire il "piano", nonché la gestione dei fondi ad essi relativi:***

b) ***descrive i*** compiti ***di Eurocontrol e definisce le sue responsabilità nell'esecuzione del "Piano direttore ATM":***

Or. en

Motivazione

Cerca di chiarire il ruolo e le responsabilità di Eurocontrol durante la "fase di sviluppo".

Emendamento 56
Allegato, articolo 11, paragrafo 3, comma 1

3. I membri di cui all'articolo 1, paragrafo 2, secondo e terzo trattino, si impegnano a versare un contributo iniziale minimo di 10 mio EUR entro un anno decorrente dall'accettazione della loro

3. I membri di cui all'articolo 1, paragrafo 2, secondo e terzo trattino, si impegnano a versare un contributo iniziale minimo di 10 mio EUR entro un anno decorrente dall'accettazione della loro

adesione all'impresa comune. **Tale importo è ridotto a 5 mio EUR per i membri che sottoscrivono all'impresa comune entro 12 mesi dalla sua costituzione.**

adesione all'impresa comune.

Motivazione

Questa clausola favorevole è discriminatoria nei confronti degli altri membri di cui all'articolo 1, paragrafo 1 riguardante i membri fondatori.

Emendamento 57

Allegato, articolo 11, paragrafo 3, comma 2

Nel caso di imprese che sottoscrivono a titolo individuale o collettivo e che possono essere qualificate come piccole o medie imprese ai sensi della raccomandazione della Commissione del 6 maggio 2003 concernente la definizione delle piccole e medie imprese, il suddetto importo è ridotto a 250 000 EUR indipendentemente dal momento in cui acquistano la qualità di membro.

Nel caso di imprese che sottoscrivono a titolo individuale o collettivo e che possono essere qualificate come piccole o medie imprese ai sensi della raccomandazione della Commissione del 6 maggio 2003 concernente la definizione delle piccole e medie imprese, il suddetto importo è ridotto a 250 000 EUR indipendentemente dal momento in cui acquistano la qualità di membro **e i membri fondatori possono scaglionare il pagamento di diverse rate per un periodo determinato previo accordo fra le parti.**

Motivazione

Non esistono PMI con una disponibilità finanziaria sufficiente per versare 250 000 euro in una sola rata. Per eseguire il pagamento le PMI ricorrono al mercato finanziario per accendere a un prestito. Visto che la classificazione creditizia di una PMI di solito è inferiore a quella di una grande impresa, diventa importante suddividere il suo contributo massimo in diverse rate, aumentando così la probabilità di un finanziamento esterno, riducendo gli oneri finanziari a breve termine e aumentando la probabilità di recupero a lungo termine.

Emendamento 58

Allegato, articolo 11, paragrafo 5

5. Sono ammessi i conferimenti in natura. I conferimenti in natura sono oggetto di una valutazione del loro valore e della loro utilità per la realizzazione dei compiti affidati all'impresa comune.

5. Sono ammessi i conferimenti in natura, **che sono stabiliti negli accordi di cui all'articolo 8 del presente Allegato.** I conferimenti in natura sono oggetto di una valutazione del loro valore e della loro utilità per la realizzazione dei compiti affidati all'impresa comune.

Motivazione

L'emendamento è conseguente all'emendamento relativo all'articolo 8, paragrafo 1 bis (nuovo) dell'Allegato.

Emendamento 59
Allegato, articolo 17

L'impresa comune è proprietaria di tutti i beni materiali ed immateriali da essa creati o ad essa ceduti per la fase di **attuazione** del progetto SESAR.

L'impresa comune è proprietaria di tutti i beni materiali ed immateriali da essa creati o ad essa ceduti per la fase di **sviluppo** del progetto SESAR, **in conformità degli accordi di adesione da essa conclusi. L'impresa comune può concedere diritti di accesso alle conoscenze risultanti dal progetto, segnatamente ai suoi membri ma anche agli Stati membri dell'Unione europea e/o ad Eurocontrol, per loro scopi propri non commerciali.**

Motivazione

Si tratta di un emendamento importante che merita un'attenzione particolare in quanto stabilisce le disposizioni in materia di diritti di proprietà. Una proposta simile è stata formulata dal gruppo di lavoro del Consiglio.

MOTIVAZIONE

Contesto

Nel 2004 la legislazione sul cielo unico europeo pone la base istituzionale e regolamentare per una gestione deframmentata e interoperabile del traffico aereo.

Nella fase attuale, che riguarda l'attuazione del cielo unico, si pone con urgenza il problema dello sviluppo delle tecnologie richieste.

A tal fine la Commissione ha avviato il progetto europeo di modernizzazione del controllo aereo (SESAR) in collaborazione con l'Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea (Eurocontrol) e, in linea di massima, con il sostegno finanziario del settore privato. Tale struttura costituisce un partenariato pubblico-privato (PPP) con un contributo finanziario tripartito.

L'obiettivo di SESAR consiste nell'istituzione di un'impresa comune per la realizzazione del sistema europeo di nuova generazione destinato alla gestione del traffico aereo.

Perché SESAR è necessario?

Le previsioni lasciano immaginare che entro il 2025 il volume del traffico aereo raddoppierà o triplicherà. Il settore inoltre contribuisce con un importo di 220 miliardi di euro al PIL europeo e impiega 3,1 milioni di persone.

Le strozzature nelle infrastrutture di trasporto aereo, in particolare nel campo della gestione del traffico aereo, sono ineluttabili. Ciò è tanto più vero quanto più si considera che i sistemi ATM attuali si basano su tecniche che risalgono almeno a venti anni orsono. Nell'epoca delle comunicazioni via satellite, GALILEO e la rete a banda larga, i piloti e i controllori comunicano sempre via radio.

Il sistema attuale può garantire il funzionamento e la sicurezza della gestione del traffico aereo, ma è evidente che sta raggiungendo i suoi limiti. L'infrastruttura di gestione del traffico aereo, frammentata e solo parzialmente interoperabile, non potrà affrontare le sfide dei prossimi anni: sicurezza rafforzata, aumento del traffico, efficienza energetica e vincoli ambientali. È urgente la necessità di innovare.

SESAR, così come la componente tecnica del cielo unico europeo, deve:

- adeguare il controllo del traffico aereo alle nuove tecnologie,
- assumersi la responsabilità della sicurezza e della regolarizzazione dei voli,
- organizzare i servizi di navigazione aerea,
- definire i ruoli e le responsabilità tra le autorità di sorveglianza e i prestatori di servizi.

Si tratta ora di sfruttare i sistemi di navigazione attraverso una gestione automatizzata in tempo reale delle traiettorie degli aeromobili. Spingendosi oltre, la relatrice insiste tuttavia

sulla necessità dell'interoperabilità di due sistemi, SESAR e GALILEO.

Oltre al notevole impatto sulla sicurezza, anche l'impatto ambientale è considerevole. La Commissione stima che la riduzione di gas a effetto serra sarà compresa tra il 4 e il 6% per ogni volo.

Contenuto di SESAR

La nuova generazione di sistemi di gestione del traffico aereo integrerà collegamenti complessi fra la terra e l'aereo e strumenti automatizzati per i controllori e i piloti. Il trasporto aereo è fondamentalmente internazionale, dunque l'implementazione dei sistemi non può avvenire in modo desincronizzato. Con 60 sistemi diversi ATM installati a terra e circa 5 000 aerei, SESAR costituirà l'anello mancante da un punto di vista legislativo grazie al quale l'Unione europea potrà, con gli strumenti legislativi del cielo unico, sincronizzare efficacemente l'implementazione della nuova tecnologia. Si può constatare che SESAR apporta un valore aggiunto comunitario perché nessuno Stato membro è in grado di sviluppare individualmente un sistema analogo.

L'impresa comune SESAR rappresenta finora il primo partenariato europeo pubblico-privato condotto con la partecipazione della Comunità europea.

Il progetto è organizzato in tre fasi.

La **fase di definizione**, avviata nel 2005, che durerà fino al 2007, definisce la tabella di marcia (ATM Master Plan), ossia le tecnologie da sviluppare e le modalità organizzative. Il finanziamento di 60 Mio EUR è garantito dal bilancio europeo e da Eurocontrol (50/50).

La **fase di sviluppo** (2008-2013), nella quale si tratta di ideare i sistemi e di realizzarne gli elementi critici, è stimata in circa 300 Mio EUR l'anno (1/3 bilancio europeo, 1/3 Eurocontrol, 1/3 settore privato).

La **fase di spiegamento** (2014-2020), secondo la comunicazione della Commissione, sarà finanziata dal settore privato. Il sistema sarà installato su larga scala in Europa e nei paesi associati.

Posizione della relatrice

La relatrice desidera ricordare che il rispetto del suddetto calendario riveste un'importanza decisiva per l'entità del programma.

Anche gli Stati Uniti lavorano a un sistema di gestione del traffico aereo di nuova generazione. Per la competitività europea è importante preservare il nostro vantaggio tecnologico.

La proposta della Commissione relativa alla creazione dell'impresa comune SESAR lascia tuttavia in sospeso alcuni problemi fondamentali, come la definizione esatta delle fasi, le garanzie della partecipazione finanziaria del settore privato, i diritti di proprietà intellettuale, i potenziali conflitti d'interesse, lo statuto dell'impresa comune e la revisione dello stesso, la procedura di adesione di nuovi membri e il diritto di voto in seno al consiglio di

amministrazione e, infine, il coinvolgimento del Parlamento europeo.

La relatrice ritiene necessario fornire chiarimenti sulla **definizione delle fasi**. Gli emendamenti definiscono chiaramente le tre fasi di SESAR e limitano l'esistenza dell'impresa comune alla seconda fase. La Commissione dovrà presentare una proposta legislativa che istituisca la terza fase.

La relatrice evidenzia inoltre l'importanza di una **clausola di revisione** dell'obiettivo, della governance e della durata dell'impresa comune. Visti i problemi legati all'avviamento di GALILEO, è essenziale prevenire tali ostacoli.

Per l'ammissione di **nuovi membri** all'impresa comune, la relatrice chiede l'approvazione del Parlamento europeo e del Consiglio. Considerando che l'impresa comune è un partenariato pubblico-privato, è importante anche stabilire specifiche condizioni di accesso. Occorre garantire che i nuovi membri abbiano già concluso precedentemente un accordo con l'Unione nel settore del traffico aereo. Essi dovranno inoltre presentare la documentazione riguardante la propria esperienza nel settore ATM, il proprio contributo all'esecuzione del Master Plan, il proprio contributo finanziario e i potenziali conflitti d'interesse.

Finanziamento

Poiché la prima fase del progetto è interamente finanziata dall'Unione europea e da Eurocontrol, è opportuno precisare le modalità del contributo del settore privato per la seconda fase. La proposta della Commissione sulla costituzione dell'impresa comune prevede la partecipazione finanziaria del settore privato alla fase di elaborazione del programma introducendo un eventuale prelievo sui canoni di navigazione aerea.

Fase	Anni	Finanziamento	Attori
Definizione	2005-2007	60 Mio EUR: Eurocontrol (30 Mio EUR) Comunità (30 Mio EUR)	Eurocontrol
Sviluppo	2008-2013	300 Mio EUR l'anno: Comunità (100 Mio EUR) Eurocontrol (100 Mio EUR) Industria e altri (100 Mio EUR)	Impresa comune
Spiegamento	2014-2020	Industria	Industria

(Fonte: COM(2005)0602, pag. 9)

I dati summenzionati mostrano che l'adesione di imprese private all'impresa comune può generare **conflitti d'interesse**. Questi ultimi si verificano anche quando un membro dell'impresa comune, pubblico o privato, è nella condizione di sfruttare la sua capacità professionale o ufficiale. Gli interessi del settore pubblico e privato sono pertanto fundamentalmente diversi. Mentre il programma presenta essenzialmente un interesse commerciale per il settore privato, il settore pubblico deve prefiggersi altri obiettivi,

d'interesse generale, e deve agire imperativamente senza dipendere da interessi industriali o commerciali.

Uno dei compiti essenziali dell'impresa comune consiste nel preparare ed eseguire i bandi di gara necessari per la fase di sviluppo. Al fine di evitare i conflitti di interesse, i membri dell'impresa comune devono essere al sicuro da potenziali conflitti d'interesse. Al termine della procedura saranno stipulati tra l'impresa comune e i suoi membri contratti specifici che definiscono le modalità di fondo, tecniche e finanziarie.

È chiarito anche il ruolo di Eurocontrol, membro fondatore dell'impresa comune. Accordi specifici con l'impresa devono definire le modalità di condivisione e l'utilizzo dei risultati della fase di definizione.

Coinvolgimento del Parlamento europeo

La relatrice fa notare che la proposta non menziona affatto l'autorità di controllo del bilancio, mentre gran parte delle attività dell'impresa comune deve essere finanziata dal bilancio comunitario. Visto che occuperà personale e sarà beneficiaria di un sostegno comunitario, sembra opportuno che l'impresa comune si adegui alle procedure di bilancio generali in modo che sia possibile controllare meglio le sue attività e rafforzare il controllo delle spese amministrative. Il Parlamento europeo dovrebbe essere consultato sulla nomina del direttore esecutivo, sulle modifiche apportate allo statuto, sul prolungamento dell'eventuale finanziamento dell'impresa comune e dovrebbe avere un osservatore nel consiglio di amministrazione.

Date le numerose e importanti missioni del **consiglio di amministrazione**, è opportuno equilibrare meglio le rappresentanze in base ai seguenti criteri: organismi pubblici, organizzazioni intergovernative, settore privato. Il diritto di voto sarà equilibrato e ponderato in funzione della partecipazione finanziaria.

Per la nomina del **direttore esecutivo**, la Commissione, dopo aver consultato il rappresentante del Parlamento europeo, deve presentare al consiglio di amministrazione una lista di tre potenziali candidati. Il mandato, valido cinque anni, è rinnovabile per un periodo massimo di tre anni.

Conclusioni

- SESAR sarà la prima impresa comune basata su un partenariato pubblico-privato (PPP) e costituirà in tal senso un precedente.
- SESAR e GALILEO sono progetti gemelli con obiettivi e ritorni finanziari fissati a medio e a lungo termine.
- SESAR e la legislazione sul cielo unico potranno garantire numerosi posti di lavoro stabili e tale opportunità è un altro argomento a favore della sua realizzazione.

PARERE DELLA COMMISSIONE GIURIDICA SULLA BASE GIURIDICA

On. Giles Chichester
Presidente
Commissione per l'industria, la ricerca e l'energia
BRUXELLES

Oggetto: Base giuridica della proposta di regolamento del Consiglio relativo alla costituzione di un'impresa comune per la realizzazione del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR) (COM(2005)0602 – C6-0002/2006 – 2005/0235(CNS))¹

Signor Presidente,

con lettera del 26 marzo 2006 Lei ha consultato la commissione giuridica, a norma dell'articolo 35, paragrafo 2, del regolamento, sulla legittimità della base giuridica della proposta della Commissione in oggetto.

La commissione ha esaminato la questione nella riunione del 20 aprile 2006.

La Sua lettera recita:

"Con questa lettera chiedo il parere della commissione che presiede, a norma dell'articolo 35 del regolamento, in ordine all'opportunità della base giuridica proposta della Commissione per la proposta citata su SESAR.

La relatrice dell'ITRE, on. Erna Hennicot-Schoepges, e il relatore per parere della TRAN, on. Philip Bradbourn, hanno discusso l'opportunità della base giuridica proposta, vale a dire *l'articolo 171 TCE* (consultazione) e contestano la scelta della Commissione per due motivi, vale a dire *l'obiettivo* e lo *scopo*.

In primo luogo, la proposta ha un unico obiettivo: "*provvedere alla modernizzazione del sistema di gestione del traffico aereo europeo*" (articolo 1, paragrafo 2). Questo obiettivo però è lo stesso di quello sancito dal regolamento (CE) n. 551, del 10 marzo 2004, sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo². I quattro regolamenti che costituiscono il cielo unico europeo hanno però come base giuridica l'articolo 80, paragrafo 2 TCE (codecisione).

Sia la proposta SESAR che il regolamento sullo spazio aereo condividono un obiettivo secondario di ammodernamento. Si tratta della *ristrutturazione* dello spazio aereo europeo al

¹ Non ancora pubblicata in Gazzetta ufficiale.

² Il cielo unico europeo è disciplinato da quattro regolamenti (CE): nn. 549/2004 (regolamento quadro); 550/2004 (regolamento sulla fornitura di servizi); 551/2004 (regolamento sullo spazio aereo) e 552/2004 (regolamento sull'interoperabilità).

fine di organizzare il flusso del traffico aereo in modo più efficiente e redditizio. Tuttavia essi *non* condividono la stessa base giuridica procedurale. La proposta SESAR si basa sulla consultazione, mentre il regolamento sullo spazio aereo si basava sulla codecisione.

In secondo luogo, si propone che il conseguimento dell'obiettivo globale sia realizzato mutuando il *metodo* e le *risorse* della proposta concernente il programma GALILEO relativo all'attuazione della fase costitutiva e della fase operativa (cfr. COM(2004)0477).

Per quanto riguarda il *metodo*, SESAR sarà realizzato nelle seguenti fasi: fase di definizione (2005-2007), fase di sviluppo (2008-2013) e fase di spiegamento (2014-2020). Il programma GALILEO comprende invece le *stesse* tre fasi, ma in periodi diversi. SESAR tuttavia sarà definito tramite consultazione, GALILEO tramite codecisione.

Per quanto riguarda le *risorse*, SESAR sarà finanziato da un'impresa tripartita: bilancio CE, Eurocontrol e settore privato. GALILEO sarà finanziato dal bilancio CE e dal settore privato. SESAR sarà finanziato attraverso la linea di bilancio 7PF (06.06 01) e reti transeuropee dei trasporti (06.03 01). La base giuridica di GALILEO si richiama invece alle RTE (articolo 156 TCE) ed è una *codecisione*, SESAR una consultazione.

I coordinatori della commissione ITRE hanno unanimemente ritenuto opportuno consultare la commissione giuridica per la verifica della base giuridica della proposta SESAR. La commissione ITRE ha inoltre ribadito la costante posizione del PE secondo la quale le prerogative del Parlamento nel settore della codecisione non dovrebbero essere pregiudicate rischiando di creare un precedente con l'accettazione della base giuridica di SESAR".

Valutazione

Pertinenti articoli del trattato CE

L'articolo utilizzato nella proposta di direttiva come base giuridica è l'articolo 171:

Articolo 171

La Comunità può creare imprese comuni o qualsiasi altra struttura necessaria alla migliore esecuzione dei programmi di ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione comunitari.

Occorre rilevare che il primo comma dell'articolo 172 sancisce:

"Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata su proposta della Commissione e previa consultazione del Parlamento europeo e del Comitato economico e sociale, adotta le disposizioni di cui all'articolo 171."

L'articolo proposto come base giuridica dalla commissione ITRE è l'articolo 80, paragrafo 2, il quale applica la politica comune dei trasporti:

Articolo 80

1. Le disposizioni del presente titolo si applicano ai trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili.

2. Il Consiglio, con deliberazione a maggioranza qualificata, potrà decidere se, in quale misura e con quale procedura potranno essere prese opportune disposizioni per la navigazione marittima e aerea.

Le disposizioni di procedura di cui all'articolo 71 sono applicabili.

I pertinenti articoli del trattato relativi alle RTE (basandosi GALILEO sull'articolo 156) sono i seguenti:

Articolo 155

1. Per conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 154, la Comunità:

- stabilisce un insieme di orientamenti che contemplino gli obiettivi, le priorità e le linee principali delle azioni previste nel settore delle reti transeuropee; in detti orientamenti sono individuati i progetti di interesse comune;
- intraprendere ogni azione che si riveli necessaria per garantire l'interoperabilità delle reti, in particolare nel campo dell'armonizzazione delle norme tecniche;
- può appoggiare progetti di interesse comune sostenuti dagli Stati membri, individuati nell'ambito degli orientamenti di cui al primo trattino, e in particolare mediante studi di fattibilità, garanzie di prestito o abbuoni di interesse; la Comunità può altresì contribuire al finanziamento negli Stati membri, mediante il Fondo di coesione istituito conformemente all'articolo 161, di progetti specifici nel settore delle infrastrutture dei trasporti.

L'azione della Comunità tiene conto della potenziale validità economica dei progetti.

2. Gli Stati membri coordinano tra loro, in collegamento con la Commissione le politiche svolte a livello nazionale che possono avere un impatto rilevante sulla realizzazione degli obiettivi di cui all'articolo 154. La Commissione può prendere, in stretta collaborazione con gli Stati membri, qualsiasi iniziativa utile per favorire detto coordinamento.

3. La Comunità può decidere di cooperare con i paesi terzi per promuovere progetti di interesse comune e garantire l'interoperabilità delle reti.

Articolo 156

Gli orientamenti e le altre misure di cui all'articolo 155, paragrafo 1, sono adottati dal Consiglio, che delibera in conformità della procedura di cui all'articolo 251 e previa consultazione del Comitato economico e sociale e del Comitato delle regioni.

Gli orientamenti ed i progetti di interesse comune che riguardano il territorio di uno Stato membro esigono l'approvazione dello Stato membro interessato.

Osservazioni generali sulla base giuridica

Tutti gli atti comunitari devono fondarsi su una base giuridica stabilita dal trattato (o da altro atto giuridico che intendono attuare). La base giuridica definisce la competenza della Comunità *ratione materiae* e specifica come tale competenza debba essere esercitata, vale a dire lo strumento o gli strumenti legislativi che possono essere utilizzati nonché la procedura decisionale.

Viste le conseguenze della base giuridica, la sua scelta riveste importanza fondamentale,

soprattutto per il Parlamento, in quanto determina il ruolo, eventuale, che il Parlamento esercita nel processo legislativo. Secondo la Corte di giustizia però la scelta della base giuridica non è una scelta soggettiva ma "deve basarsi su elementi oggettivi suscettibili di sindacato giurisdizionale"¹, tra i quali lo scopo e il contenuto dell'atto². Inoltre, il fattore decisivo dovrebbe essere l'oggetto principale di un atto³. Ciò significa che la preferenza del Parlamento a favore della codecisione rispetto alla consultazione non può prevalere su quanto risulta dall'analisi dello scopo e del contenuto dell'atto proposto.

Secondo la giurisprudenza della Corte di giustizia, un articolo generale del trattato costituisce una base giuridica sufficiente anche qualora l'atto in questione cerchi, in subordine, di conseguire un obiettivo perseguito da un articolo specifico del trattato⁴.

Analisi

La prima domanda da porsi è quale sia lo scopo e il contenuto dell'atto proposto. Ciò si può verificare esaminando i considerando e le disposizioni del regolamento proposto.

Il considerando 1 fa semplicemente riferimento ai quattro regolamenti citati nella lettera dell'ITRE che creano il cielo unico europeo.

Il considerando 2 descrive il progetto SESAR destinato ad ammodernare la gestione del traffico aereo in Europa come "componente tecnica del cielo unico europeo".

Il considerando 3 stabilisce che SESAR "è finalizzato all'integrazione e al coordinamento delle attività precedentemente svolte in maniera dispersa e disorganica nella Comunità".

I considerando 4, 5 e 6 illustrano che la fase di definizione di SESAR è già in corso, viene svolta da Eurocontrol e finanziata dalla CE a titolo delle reti transeuropee e finanziata da Eurocontrol. La fase di definizione sarà seguita dalla fase di sviluppo e dalla fase di spiegamento.

Il considerando 7 illustra come le tariffe di rotta possano fornire entrate per finanziare progetti.

Il considerando 8 stabilisce che l'UE contribuirà allo sviluppo di applicazioni spaziali.

Il considerando 9 illustra che, evitando la duplicazione delle attività di ricerca e sviluppo, SESAR non comporterà alcun aumento del volume globale del contributo degli utenti aerei agli sforzi di ricerca e di sviluppo.

Il considerando 10 illustra che, a seguito dell'adesione della Comunità europea a Eurocontrol, è stato firmato un accordo quadro di cooperazione per la realizzazione del cielo unico europeo e per le attività di ricerca e sviluppo nel settore del controllo del traffico aereo.

Il considerando 11 stabilisce che il settore privato deve contribuire al bilancio per la fase di attuazione del progetto SESAR.

Il considerando 12 stabilisce che, in considerazione del gran numero di soggetti che interverranno in questa operazione, dell'entità delle risorse finanziarie e delle capacità

¹ Causa 45/86, *Commissione contro Consiglio* [1987] Racc. 1439, paragrafo 11.

² Causa C-300/89, *Commissione contro Consiglio* [1991] Racc. I-287, paragrafo 10.

³ Causa C-377/98, *Paesi Bassi contro Parlamento europeo e Consiglio* [2001] Racc. I-7079, paragrafo 27.

⁴ Causa C-377/98 *Paesi Bassi contro il Parlamento europeo e il Consiglio* [2001] Racc. I-7079, paragrafi 27 e 28; Causa C-491/01 *British American Tobacco (Investments) e Imperial Tobacco* [2002] Racc. I-11453, paragrafi 93-94.

tecniche necessarie, è imperativo costituire un "soggetto giuridico capace di garantire l'unicità della gestione dei fondi assegnati al progetto SESAR durante la fase di sviluppo".

I considerando 13 e 14 stabiliscono che questo soggetto deve essere considerato un organismo internazionale a fini di IVA e accise, mentre il considerando 14 propone che esso benefici di un'esenzione fiscale da parte degli Stati membri con riferimento alle tasse diverse dall'IVA e dalle accise e che gli stipendi corrisposti al suo personale siano esenti da qualsiasi imposta nazionale sul reddito.

Il considerando 15 prevede che, essendo SESAR un progetto di ricerca e sviluppo avente i requisiti per beneficiare di un finanziamento in virtù dei programmi quadro comunitari di ricerca e di sviluppo, è necessario "creare un'impresa comune ai sensi dell'articolo 171 del trattato al fine di compiere progressi considerevoli nello sviluppo delle tecnologie relative ai sistemi di controllo aereo nella fase di sviluppo (2008-2013)".

Il considerando 16 cita il fatto che "l'articolo 4, lettera g) della decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transueropea dei trasporti prevede la possibilità di finanziare azioni di ricerca e di sviluppo".

Il considerando 17 fa riferimento al "compito principale" dell'impresa comune che deve essere "l'organizzazione e il coordinamento del progetto SESAR mediante la combinazione di fondi pubblici e privati sulla base di risorse tecniche esterne", fornite dai suoi membri, e in particolare l'esperienza di Eurocontrol.

Il considerando 18 tratta della sede dell'impresa comune.

Il considerando 19 prevede una rappresentanza in seno all'impresa comune degli utenti dello spazio aereo, poiché le tariffe di rotta sono interamente a carico loro e contribuiscono finanziariamente alle attività di ricerca e sviluppo nel settore della gestione del traffico aereo.

I considerando 20, 21 e 22 trattano dello statuto dell'impresa comune, di comitatologia e dell'esigenza che l'impresa comune sia costituita prima del termine della fase di definizione.

Quanto alle condizioni di applicazione, l'articolo 1 tratta della costituzione dell'impresa comune. Più specificamente, il paragrafo 2 cita il suo scopo:

Lo scopo dell'impresa comune è provvedere alla modernizzazione del sistema di gestione del traffico aereo euro coordinando gli sforzi di ricerca e sviluppo nella Comunità. Essa sarà responsabile in particolare dell'esecuzione dei seguenti compiti:

- organizzare e coordinare la realizzazione del progetto SESAR, in conformità con il piano di modernizzazione della gestione del traffico aereo in Europa (nel seguito "il piano") predisposto dall'agenzia dell'Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea (Eurocontrol) mediante la combinazione di fondi pubblici e privati;
- aggiornare il "piano" e verificarne l'esecuzione;
- organizzare il lavoro tecnico di ricerca e sviluppo, di convalida e di studio che sarà realizzato sotto la sua autorità;

- sovrintendere alle attività per lo sviluppo di prodotti comuni debitamente individuati nel “piano” ed – eventualmente – indire bandi di gara specifici.

L'articolo 2 si riferisce allo status giuridico dell'impresa comune. L'articolo 3 allo statuto, l'articolo 4 alle fonti di finanziamento e l'articolo 5 alla comitatologia. L'articolo 6 contiene una clausola di valutazione e l'articolo 7 tratta dell'entrata in vigore. L'allegato descrive lo statuto dell'impresa comune.

Conclusioni

La valutazione effettuata dalla relatrice della commissione per l'industria e dal relatore per parere della commissione per i trasporti sembra basarsi su una errata interpretazione. È chiaro dai considerando e dall'articolo 1, paragrafo 2 che lo scopo della proposta *non* è la "modernizzazione del sistema di gestione del traffico aereo europeo", anche se sarà funzionale a questo scopo, ma costituire un'impresa comune responsabile del coordinamento degli "sforzi di ricerca e sviluppo nella Comunità". Ciò si evince dall'articolo 1, paragrafo 2 della proposta e dai compiti dell'impresa comune in esso definiti (cfr. supra).

Ciò emerge inoltre dai considerando. Mentre i considerando da 1 a 11 definiscono il quadro generale di SESAR, ne stabiliscono gli scopi e chiariscono che non dovrebbe esserci un incremento del contributo degli utenti dello spazio alla R&S, essi non trovano riscontro nelle disposizioni sostanziali. Per contrasto, le disposizioni successive chiariscono che gli obiettivi e lo scopo dell'impresa comune sono garantire la gestione coordinata delle risorse assegnate al progetto SESAR durante la fase di attuazione (considerando 12), gestire un progetto di ricerca pubblico di interesse europeo (considerando 13), compiere progressi nello sviluppo delle tecnologie relative ai sistemi di controllo aereo (considerando 15), organizzare e coordinare il progetto SESAR mediante la combinazione di fondi pubblici e privati sulla base di risorse tecniche esterne, fornite dai suoi membri, e in particolare l'esperienza di Eurocontrol (considerando 16), che è descritta come "compito principale" dell'impresa comune.

Anche se è innegabile che l'impresa comune dovrebbe "provvedere alla modernizzazione del sistema di gestione del traffico aereo europeo", ciò non costituisce lo scopo immediato del regolamento proposto che è quello di stabilire detta impresa comune. Ciò potrebbe essere opposto al regolamento n. 551/2004, cui fa riferimento la lettera del presidente della commissione per l'industria, il cui obiettivo e scopo era l'organizzazione e l'utilizzo dello spazio aereo.

Il principale oggetto della proposta, in base alla giurisprudenza, è rappresentato dalla costituzione di un'impresa comune per l'efficace esecuzione della ricerca e dello sviluppo tecnologico comunitario (cfr. tra l'altro considerando 9), niente di più e niente di meno.

Di conseguenza, l'unica base giuridica possibile è l'articolo 171 (*La Comunità può creare imprese comuni o qualsiasi altra struttura necessaria alla migliore esecuzione dei programmi di ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione comunitari.*), trattandosi dell'unica disposizione del trattato CE in materia di costituzione di un'impresa comune ai fini di ricerca e sviluppo tecnologico. Il fatto che detta disposizione preveda solo la consultazione del Parlamento anziché la codecisione è irrilevante.

Nella riunione del 20 aprile 2006 la commissione giuridica ha pertanto deciso, all'unanimità¹,

¹ Erano presenti al momento della votazione Giuseppe Gargani (presidente), Andrzej Jan Szejna (vicepresidente), Katalin Lévai (vicepresidente), Diana Wallis (relatrice), Maria Berger, Rosa Díez González, Adeline Hazan (in sostituzione di Nicola Zingaretti), Hans-Peter Mayer, Aloyzas Sakalas e Jaroslav Zvěřina.

di raccomandare che l'articolo 171 del trattato CE costituisce la idonea base giuridica.

Voglia gradire, Signor Presidente, i sensi della mia profonda stima.

Giuseppe Gargani

20.9.2006

PARERE DELLA COMMISSIONE PER I TRASPORTI E IL TURISMO

destinato alla commissione per l'industria, la ricerca e l'energia

sulla proposta di regolamento del Consiglio relativo alla costituzione di un'impresa comune per la realizzazione del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR)
(COM(2005)0602 – C6-0002/2006 – 2005/0235(CNS))

Relatore per parere (*): Philip Bradbourn

(*): Cooperazione rafforzata tra le commissioni – articolo 47 del regolamento

am

BREVE MOTIVAZIONE

Proposta della Commissione

In base alle previsioni, il traffico aereo in Europa dovrebbe più che raddoppiare nei prossimi vent'anni, e addirittura triplicare in alcune regioni. Lo sviluppo di un'infrastruttura adeguata del trasporto aereo costituisce quindi una sfida importante l'Europa: la forte crescita del traffico aereo nel corso degli ultimi decenni non è stata accompagnata da una sostanziale modernizzazione del sistema di controllo del traffico aereo.

Il complesso normativo sul «cielo unico europeo», adottato nel 2004, introduce una profonda riforma dell'organizzazione dei servizi di navigazione aerea: esso definisce con chiarezza la ripartizione dei ruoli e delle responsabilità fra le autorità di vigilanza e i prestatori di servizi e stabilisce blocchi di spazio aereo transfrontalieri. Ciò condurrà a un'importante riorganizzazione del settore.

La Commissione presenta ora un progetto relativo a un sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR) ed alla costituzione dell'impresa comune SESAR. SESAR rappresenta l'aspetto tecnologico del cielo unico europeo.

L'obiettivo della proposta è quello di sviluppare tecnologie, modalità organizzative e componenti industriali atte a garantire la sicurezza e la fluidità del trasporto aereo nei prossimi vent'anni. SESAR è anzitutto un progetto di ricerca e sviluppo teso a riunire e a coordinare le attività di ricerca e di sviluppo. Consentirà l'uniformazione delle attrezzature di controllo aereo nell'Unione europea. La Commissione intende conseguire tale obiettivo nell'ambito di un partenariato pubblico-privato che unifichi le risorse pubbliche e private attorno a un obiettivo comune, e propone di creare un'impresa comune (articolo 171 del trattato CE).

SESAR si prospetta in tre fasi.

1. La fase di definizione (2005-2007)

In questa fase si deve realizzare il piano di modernizzazione della gestione del traffico aereo in Europa: si definiranno le diverse fasi tecnologiche da superare, le priorità in termini di modernizzazione e i calendari di attuazione operativa. Questa fase richiederà un importo di 60 milioni di euro, metà dei quali viene fornita dalla Comunità a titolo delle reti transeuropee di trasporto, mentre l'altra metà proverrà da Eurocontrol.

2. La fase di sviluppo (2008 - 2013)

In questa fase saranno sviluppate le tecnologie di base per la nuova generazione di sistemi. Questa fase richiede un finanziamento di 300 milioni di euro l'anno: 100 milioni di euro dai fondi comunitari (questa fase termina con il quadro finanziario 2007-2013), 100 milioni di euro da Eurocontrol e 100 milioni di euro dall'industria. Il finanziamento comunitario proviene in particolare dal bilancio dei programmi quadro di ricerca e sviluppo e dal bilancio delle reti transeuropee.

3. La fase di impiantazione (2014 - 2020)

Questa fase prevede l'installazione su larga scala dei nuovi sistemi e la realizzazione generalizzata delle funzionalità a essi associate. Nella fase di impiantazione l'industria sarà responsabile per il 100 per cento del finanziamento.

Commenti

In linea di principio il relatore accoglie con favore la proposta della Commissione. SESAR è una componente necessaria del cielo unico europeo. Tuttavia, numerosi aspetti della proposta di regolamento, nonché degli statuti, richiedono ulteriore chiarimento e rielaborazione.

In primo luogo si deve notare che l'industria ha ripetutamente espresso il proprio impegno nei confronti del SESAR, considerato un approccio integrato alla modernizzazione del sistema di gestione del traffico aereo in Europa. Affinché SESAR abbia successo si deve garantire che tutte le parti collaborino strettamente e che l'industria sia adeguatamente coinvolta in tutte le fasi. SESAR dev'essere un'iniziativa dell'industria, e il settore privato deve di conseguenza essere messo in condizione di acquisire un numero sufficiente di diritti di voto in seno al consiglio di amministrazione. È per ciò che il relatore per parere suggerisce di ridurre il numero dei diritti di voto della Comunità: i suoi diritti di voto dovrebbero essere limitati al 25 per cento del numero totale dei voti. Per quanto concerne Eurocontrol, il suo ruolo si

dovrebbe riconsiderare: Eurocontrol dovrebbe essere un membro del consiglio di amministrazione solo in veste tecnica o di consulente.

In secondo luogo, relativamente al finanziamento, nella fase di sviluppo la Commissione prevede un terzo di finanziamenti comunitari, un terzo di contributi dell'Eurocontrol e un terzo dall'industria. Il relatore ritiene che il finanziamento del settore pubblico e privato dovrebbe suddividersi in uguale misura in questa fase particolare, e presenta un emendamento su questo punto. Con riferimento alla fase di impiantazione l'idea della Commissione è plausibile: questa fase può essere finanziata completamente dall'industria.

L'idea di un prelievo aggiuntivo sulle tariffe di navigazione aerea dovrebbe essere abbandonata. Il relatore ritiene che i diritti d'utenza siano sufficientemente alti. Attraverso i finanziamenti Eurocontrol i diritti d'utenza contribuiranno già al finanziamento del SESAR. Se la fase di definizione avrà buon esito, dovrebbe essere possibile raccogliere i mezzi necessari dal settore pubblico e privato senza creare un'ulteriore prelievo.

Si dovrebbe aggiungere che vi sono timori in merito alla base giuridica della proposta: la Commissione ha scelto l'articolo 171 del trattato (procedura di consultazione), perché la proposta legislativa riguarda la creazione di un'impresa comune. D'altra parte, la proposta garantirà la modernizzazione del sistema di gestione del traffico aereo europeo ed è quindi strettamente correlata alla legislazione sul cielo unico europeo, basata sulla codecisione. Mentre la commissione giuridica del Parlamento (JURI) non ha riscontrato motivi sufficienti per modificare la base giuridica a favore della codecisione, il relatore intende esaminare ulteriormente la questione in stretto contatto con l'on. Hennicot-Schoepges, relatrice della commissione per l'industria, la ricerca e l'energia (ITRE), competente per il merito.

Infine, il relatore propone alcuni emendamenti alla nomina del direttore esecutivo, alla possibilità di indire riunioni straordinarie del consiglio di amministrazione e alla definizione della maggioranza in consiglio. Data l'importanza del progetto SESAR, si propone anche di consolidare il ruolo del Parlamento europeo attraverso la richiesta esplicita di relazioni sullo stato di avanzamento dalla Commissione europea ogni tre anni.

EMENDAMENTI

La commissione per i trasporti e il turismo invita la commissione per l'industria, la ricerca e l'energia, competente per il merito, a includere nella sua relazione i seguenti emendamenti:

Progetto di risoluzione legislativa

Testo della Commissione ¹	Emendamenti del Parlamento
Emendamento 1 Trattino 1	
– visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare <i>l'articolo</i> 171,	– visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare <i>gli articoli</i> 171 e 173,
<i>Motivazione</i>	
<i>In conformità della giurisprudenza applicabile, segnatamente le sentenze del 26 marzo 1987 (Commissione - Consiglio, causa 45/86, Racc. 1493), dell'11 febbraio 1991 (Commissione - Consiglio, sentenza 300/89, Racc. I-2867) e del 26 aprile 1996 (Parlamento - Consiglio, causa C-271/94, Racc. I-1689) l'aggiunta consente una maggiore partecipazione del Parlamento europeo nella creazione, nello sviluppo e nella costituzione dell'impresa comune.</i>	
Emendamento 2 Considerando 3	
(3) Il progetto SESAR è finalizzato all'integrazione e al coordinamento delle attività precedentemente svolte in maniera dispersa e disorganica nella Comunità.	(3) Il progetto SESAR è finalizzato all'integrazione e al coordinamento delle attività precedentemente svolte in maniera dispersa e disorganica nella Comunità, <i>comprese le sue regioni più remote e ultraperiferiche di cui all'articolo 299, paragrafo 2 del trattato.</i>
<i>Motivazione</i>	
A fini di maggiore chiarezza giuridica in conformità con il trattato.	
Emendamento 3 Considerando 7	

¹ Non ancora pubblicato in Gazzetta ufficiale.

(7) Ai sensi dell'articolo 15, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 550/2004, le tariffe di rotta possono fornire le entrate necessarie per finanziare progetti finalizzati al sostegno di specifiche categorie di utenti dello spazio aereo e/o di prestatori di servizi di navigazione aerea allo scopo di migliorare le infrastrutture collettive di navigazione aerea, l'offerta di servizi di navigazione aerea e l'utilizzazione dello spazio aereo.

soppresso

Motivazione

Occorre evitare un ulteriore prelievo sulle tariffe di navigazione aerea. Le tariffe degli utenti contribuiranno già al programma attraverso Eurocontrol. Una fase di definizione riuscita dovrebbe presentare l'iniziativa in modo sufficientemente chiaro da stimolare i necessari investimenti privati (e finanziamenti pubblici).

Emendamento 4
Considerando 11

(11) I contributi delle autorità pubbliche per la fase di attuazione del progetto SESAR dovrebbero essere integrati da contributi del settore privato.

(11) I contributi delle autorità pubbliche per la fase di attuazione del progetto SESAR dovrebbero essere integrati da contributi del settore privato. ***Durante la fase di sviluppo (2008-2013), tali contributi dovrebbero ammontare al 50% del bilancio.***

Motivazione

SESAR dovrebbe consentire una piena partecipazione dell'industria del settore e della sua esperienza. Se l'iniziativa deve essere gestita dal settore privato, ciò deve riflettersi anche nel finanziamento della fase di sviluppo.

Emendamento 5
Considerando 14

(14) È inoltre opportuno che questo soggetto benefici di un'esenzione fiscale da parte degli Stati membri con riferimento alle tasse e alle imposte diverse dall'IVA e dalle accise e che gli stipendi corrisposti al suo personale siano ***esenti da qualsiasi imposta nazionale sul reddito.***

(14) È inoltre opportuno che questo soggetto benefici di un'esenzione fiscale da parte degli Stati membri con riferimento alle tasse e alle imposte diverse dall'IVA e dalle accise e che gli stipendi corrisposti al suo personale siano ***conformi alle condizioni d'assunzione applicabili agli altri agenti delle Comunità europee.***

Motivazione

A fini di coerenza giuridica e sociale occorre chiarire che gli stipendi devono essere conformi alle disposizioni del "Regime applicabile agli altri agenti delle Comunità europee".

Emendamento 6
Considerando 15

(15) SESAR è un progetto di ricerca e sviluppo avente i requisiti per beneficiare di un finanziamento in virtù dei programmi quadro comunitari di ricerca e sviluppo. È quindi necessario creare un'impresa comune ai sensi **dell'articolo** 171 del trattato al fine di compiere progressi considerevoli nello sviluppo delle tecnologie relative ai sistemi di controllo aereo nella fase di sviluppo (2008-2013).

(15) SESAR è un progetto di ricerca e sviluppo avente i requisiti per beneficiare di un finanziamento in virtù dei programmi quadro comunitari di ricerca e sviluppo. È quindi necessario creare un'impresa comune ai sensi **degli articoli** 171 e 173 del trattato al fine di compiere progressi considerevoli nello sviluppo delle tecnologie relative ai sistemi di controllo aereo nella fase di sviluppo (2008-2013).

Motivazione

In conformità con la doppia base giuridica proposta, precisamente gli articoli 171 e 173 TCE.

Emendamento 7
Considerando 17 bis (nuovo)

(17 bis) Per il settore privato risulta auspicabile un'adeguata partecipazione in tutte le fasi, specialmente in quella di sviluppo (2008-2013), al fine di definire le responsabilità dei rappresentanti del settore privato nel corso della fase di impiantazione (2014-2020).

Motivazione

Se non partecipa in misura adeguata allo sviluppo delle basi tecnologiche, l'industria può incontrare problemi legati ai suoi obblighi quando si introduce un nuovo sistema.

Emendamento 8
Articolo 2, paragrafo 3

3. L'impresa comune beneficia, da parte degli Stati membri, dell'esenzione dalle imposte diverse dall'IVA e dalle accise. In particolare, l'IC è esentata dal pagamento dei diritti di registro e dall'imposta sulle società o altri tributi assimilati. Gli stipendi corrisposti al personale dell'impresa comune sono **esenti da qualsiasi imposta nazionale sul reddito**.

3. L'impresa comune beneficia, da parte degli Stati membri, dell'esenzione dalle imposte diverse dall'IVA e dalle accise. In particolare, l'IC è esentata dal pagamento dei diritti di registro e dall'imposta sulle società o altri tributi assimilati. Gli stipendi corrisposti al personale dell'impresa comune sono **conformi alle condizioni d'assunzione applicabili agli altri agenti delle Comunità europee**.

Motivazione

A fini di coerenza giuridica e sociale occorre chiarire che gli stipendi devono essere conformi alle disposizioni del "Regime applicabile agli altri agenti delle Comunità europee".

Emendamento 9

Articolo 4, paragrafo 1, lettera b)

b) da un prelievo eventualmente effettuato sulle tariffe di navigazione aerea ai sensi dell'articolo 15, paragrafo 3, lettera e), secondo trattino, del regolamento (CE) n. 550/2004. La Commissione definisce, secondo la procedura di cui all'articolo 15, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 550/2004, le modalità di riscossione e di utilizzazione di tale prelievo.

soppressa

Motivazione

Occorre evitare un ulteriore prelievo sulle tariffe di navigazione aerea. Le tariffe degli utenti contribuiranno già al programma attraverso Eurocontrol. Una fase di definizione riuscita dovrebbe presentare l'iniziativa in modo sufficientemente chiaro da stimolare i necessari investimenti privati (e finanziamenti pubblici).

Emendamento 10

Articolo 4, paragrafo 2

2. Il contributo della Comunità proviene in particolare dal bilancio dei programmi quadro di ricerca e sviluppo **e dal bilancio delle reti transeuropee**.

2. Il contributo della Comunità proviene in particolare dal bilancio dei programmi quadro di ricerca e sviluppo.

Motivazione

Le reti transeuropee di trasporto rappresentano il principale strumento per attuare la strategia di Lisbona e gli obiettivi del Libro bianco sulla politica dei trasporti. Il bilancio previsto per dette reti già ora risulta insufficiente per la realizzazione dei progetti prioritari.

Emendamento 11

Articolo 6

Ogni tre anni, con decorrenza dall'inizio dell'attività dell'impresa comune e fino al momento della sua cessazione, la Commissione procede a valutazioni dell'attuazione del presente regolamento, dei risultati ottenuti dall'impresa comune e dei suoi metodi di lavoro.

A norma dell'articolo 173 del trattato CE, con decorrenza dall'inizio dell'attività dell'impresa comune e fino al momento della sua cessazione, la Commissione procede a valutazioni dell'attuazione del presente regolamento, dei risultati ottenuti dall'impresa comune e dei suoi metodi di lavoro. **La Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio relazioni sui risultati di tali valutazioni e sulle conclusioni da trarne.**

Motivazione

Occorre garantire che il Parlamento europeo e il Consiglio dei ministri siano tenuti informati in modo completo e regolare sui risultati e sui metodi di lavoro dell'impresa comune.

L'impresa comune SESAR è un progetto a lungo termine; sono indispensabili valutazioni a scadenze regolari per poter identificare eventuali mancanze o ritardi nelle fasi più precoci. La partecipazione del Parlamento a questo processo dev'essere esplicitata

Emendamento 12

Allegato, articolo 3, paragrafo 1, lettera f bis) (nuova)

f bis) da un rappresentante degli organismi scientifici interessati o della comunità scientifica interessata, nominato dall'organizzazione rappresentativa a livello europeo.

Motivazione

L'aggiunta è motivata da evidenti ragioni legate all'indispensabile valutazione scientifica.

Emendamento 13
Allegato, articolo 4, paragrafo 2

2. I membri dell'impresa comune dispongono di un numero di voti proporzionale al loro contributo al capitale dell'impresa comune. Tuttavia, la Comunità ed Eurocontrol dispongono ciascuno almeno del 30 % del numero totale dei voti ed il rappresentante degli utenti dello spazio aereo di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), dispone almeno del 10 % del totale dei voti.

2. ***A norma dell'articolo 4, paragrafo 1, i membri dell'impresa comune dispongono di un numero di voti proporzionale al loro contributo al capitale dell'impresa comune. Tuttavia, la Comunità ed Eurocontrol dispongono ciascuno almeno del 30 % del numero totale dei voti ed il rappresentante degli utenti dello spazio aereo di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera b) e il rappresentante dei fornitori di servizi di navigazione di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera c) dispongono ciascuno almeno del 10 % del totale dei voti.***

Motivazione

Visto il ruolo rilevante dei fornitori di servizi di navigazione, è opportuno che il loro rappresentante disponga di almeno il 10% del totale dei voti.

Emendamento 14
Allegato, articolo 4, paragrafo 5 bis (nuovo)

5 bis. Le decisioni relative al piano generale della gestione del traffico aereo e le relative modifiche sono adottate con il voto favorevole di tutti i membri fondatori. In deroga al disposto del paragrafo 1, dette decisioni non sono adottate se i rappresentanti di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettere da c) a f bis) esprimono all'unanimità il proprio disaccordo.

Motivazione

L'aggiunta è motivata dalla necessità di assicurare la coerenza decisionale in caso di presentazione di eventuali modifiche del piano generale della gestione del traffico aereo

Emendamento 15
Allegato, articolo 5, paragrafo 1, lettera c)

c) nominare il direttore e approvare l'organigramma dell'impresa comune,

c) nominare il direttore ***esecutivo a norma dell'articolo 6, paragrafo 1***, e approvare

l'organigramma dell'impresa comune,

Motivazione

Chiarimento giuridico in linea con gli emendamenti presentati.

Emendamento 16

Allegato, articolo 5, paragrafo 2, comma 2

Le riunioni straordinarie hanno luogo o su richiesta di un terzo dei membri del consiglio di amministrazione che rappresentino almeno il 30 % dei diritti di voto **o a richiesta della Comunità** o a richiesta del direttore esecutivo.

Le riunioni straordinarie hanno luogo o su richiesta di un terzo dei membri del consiglio di amministrazione che rappresentino almeno il 30 % dei diritti di voto o a richiesta del direttore esecutivo.

Motivazione

La possibilità di convocare riunioni straordinarie su richiesta di un terzo dei membri del consiglio di amministrazione dovrebbe essere sufficiente per la Comunità; non dovrebbe essere necessario prevedere altre condizioni.

Emendamento 17

Allegato, articolo 6, paragrafo 1

1. Il direttore esecutivo è incaricato dell'amministrazione corrente dell'impresa comune ed è il suo rappresentante legale. È nominato dal consiglio di amministrazione su proposta della Commissione. Esercita le proprie funzioni in assoluta indipendenza.

1. Il direttore esecutivo è incaricato dell'amministrazione corrente dell'impresa comune ed è il suo rappresentante legale. È nominato dal consiglio di amministrazione su proposta della Commissione **sulla base dei risultati di un concorso pubblico di ammissione**. Esercita le proprie funzioni in assoluta indipendenza.

Motivazione

L'aggiunta punta a rafforzare la completa apertura e trasparenza della procedura di assunzione, che dovrà essere basata sulla ricerca del candidato migliore, considerando il merito delle diverse candidature.

Emendamento 18

Allegato, articolo 11, paragrafo 3, comma 2

Nel caso di imprese che sottoscrivono a titolo individuale o collettivo e che possono essere qualificate come piccole o medie imprese ai sensi della raccomandazione della Commissione del 6 maggio 2003 concernente la definizione delle piccole e medie imprese, il suddetto importo è ridotto a 250 000 EUR indipendentemente dal momento in cui acquistano la qualità di membro.

Nel caso di imprese che sottoscrivono a titolo individuale o collettivo e che possono essere qualificate come piccole o medie imprese ai sensi della raccomandazione della Commissione del 6 maggio 2003 concernente la definizione delle piccole e medie imprese, il suddetto importo è ridotto a 250 000 EUR indipendentemente dal momento in cui acquistano la qualità di membro **e i membri fondatori possono scaglionare il pagamento di diverse rate per un periodo determinato.**

Motivazione

Non esistono PMI con una disponibilità finanziaria sufficiente per versare 250 000 euro in una sola rata. Per eseguire il pagamento le PMI ricorrono al mercato finanziario per accendere a un prestito. Visto che la classificazione creditizia di una PMI di solito è inferiore a quella di una grande impresa, diventa importante suddividere il suo contributo massimo in diverse rate, aumentando così la probabilità di un finanziamento esterno, riducendo gli oneri finanziari a breve termine e aumentando la probabilità di recupero a lungo termine.

Emendamento 19 Allegato, articolo 11, paragrafo 6

6. Il consiglio di amministrazione propone *soppresso*
alla Commissione il livello e la base
imponibile del prelievo sulle tariffe di
navigazione aerea di cui al paragrafo 1.

Motivazione

Occorre evitare un ulteriore prelievo sulle tariffe di navigazione aerea. Le tariffe degli utenti contribuiranno già al programma attraverso Eurocontrol. Una fase di definizione riuscita dovrebbe presentare l'iniziativa in modo sufficientemente chiaro da stimolare i necessari investimenti privati (e finanziamenti pubblici).

PROCEDURA

Titolo	Proposta di regolamento del Consiglio relativo alla costituzione di un'impresa comune per la realizzazione del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR)	
Riferimenti	COM(2005)0602 – C6-0002/2006 – 2005/0235(CNS)	
Commissione competente per il merito	ITRE	
Parere espresso da Annuncio in Aula	TRAN 17.1.2006	
Cooperazione rafforzata – annuncio in Aula	18.5.2006	
Relatore per parere Nomina	Philip Bradbourn 6.2.2006	
Relatore per parere sostituito		
Esame in commissione	20.6.2006	13.9.2006
Approvazione	13.9.2006	
Esito della votazione finale	+ : 37 - : 0 0 : 1	
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	Gabriele Albertini, Margrete Auken, Philip Bradbourn, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Luis de Grandes Pascual, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Jörg Leichtfried, Fernand Le Rachinel, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Robert Navarro, Janusz Onyszkiewicz, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Marta Vincenzi	
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Zsolt László Becsey, Guy Bono, Helmuth Markov, Willem Schuth, Luis Yañez-Barnuevo García	
Supplenti (art. 178, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Brian Simpson	
Osservazioni (disponibili in una sola lingua)		

PROCEDURA

Titolo	Proposta di regolamento del Consiglio relativo alla costituzione di un'impresa comune per la realizzazione del sistema europeo di nuova generazione per la gestione del traffico aereo (SESAR)			
Riferimenti	COM(2005)0602 – C6-0002/2006 – 2005/0235(CNS)			
Consultazione del PE	4.1.2006			
Commissione competente per il merito Annuncio in Aula	ITRE 17.1.2006			
Commissione(i) competente(i) per parere Annuncio in Aula	BUDG 17.1.2006	TRAN 17.1.2006	JURI 17.1.2006	
Pareri non espressi Decisione	BUDG 23.3.2006			
Cooperazione rafforzata Annuncio in Aula	TRAN 18.5.2006			
Relatore(i) Nomina	Erna Hennicot-Schoepges 26.1.2006		Philip Bradbourn 6.2.2006	
Relatore(i) sostituito(i)				
Procedura semplificata – decisione				
Contestazione della base giuridica Parere JURI			JURI 20.4.2006	
Modifica della dotazione finanziaria Parere BUDG				
Consultazione del Comitato economico e sociale europeo – decisione in Aula				
Consultazione del Comitato delle regioni – decisione in Aula				
Esame in commissione	19.4.2006	30.5.2006	11.9.2006	9.10.2006
Approvazione	23.10.2006			
Esito della votazione finale	+: -: 0:	38: -: 0:		
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	John Attard-Montalto, Jan Březina, Jerzy Buzek, Joan Calabuig Rull, Pilar del Castillo Vera, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Lena Ek, Nicole Fontaine, Norbert Glante, Umberto Guidoni, András Gyürk, Fiona Hall, David Hammerstein Mintz, Rebecca Harms, Erna Hennicot-Schoepges, Ján Hudacký, Romana Jordan Cizelj, Pia Elda Locatelli, Eluned Morgan, Reino Paasilinna, Miloslav Ransdorf, Vladimír Remek, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Paul Rübig, Andres Tarand, Britta Thomsen, Patrizia Toia, Catherine Trautmann, Claude Turmes, Nikolaos Vakalis, Alejo Vidal-Quadras, Dominique Vlasto			
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Den Dover, Jan Christian Ehler, Lambert van Nistelrooij, Vittorio Prodi			
Supplenti (art. 178, par. 2) presenti al momento della votazione finale				
Deposito	27.10.2006			

Osservazioni (disponibili in una sola lingua)	...
--	-----