

7.3.2014

A7-0095/ 001-143

**EMENDAMENTI 001-143**

presentati da Commissione per i trasporti e il turismo

**Relazione**

**Marian-Jean Marinescu**

**A7-0095/2014**

Istituzione del cielo unico europeo

Proposta di regolamento (COM(2013)0410 – C7-0171/2013 – 2013/0186(COD))

---

**Emendamento 1**

**Proposta di regolamento**

**Considerando 2**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(2) L'attuazione della politica comune dei trasporti richiede un sistema di trasporto aereo efficace, che consenta l'esercizio in condizioni di sicurezza e regolarità dei servizi di trasporto aereo, agevolando così la libera circolazione delle merci, delle persone e dei servizi.*

*soppresso*

*Motivazione*

*Il presente considerando è ridondante rispetto al considerando 5, ma è preferibile mantenere quest'ultimo, in quanto più completo.*

**Emendamento 2**

**Proposta di regolamento**

**Considerando 5 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(5 bis) Onde evitare che il previsto aumento del traffico aereo generi o*

*accentui la congestione dello spazio aereo europeo, con tutti i costi che ne conseguono a livello economico, ambientale e di sicurezza, è opportuno porre fine alla frammentazione dello spazio aereo e dunque attuare quanto prima il presente regolamento.*

### **Emendamento 3**

#### **Proposta di regolamento Considerando 5 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*(5 ter) L'attuazione del cielo unico europeo dovrebbe avere un ruolo positivo per la crescita, l'occupazione e la competitività in Europa, in particolare stimolando la domanda di posti di lavoro altamente qualificati.*

### **Emendamento 4**

#### **Proposta di regolamento Considerando 6**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(6) Il perseguimento parallelo degli obiettivi del potenziamento delle norme sulla sicurezza del traffico aereo e del miglioramento dell'efficienza globale della gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea per il traffico aereo generale in Europa impone di tener conto del fattore umano. È quindi opportuno che gli Stati membri *valutino* l'introduzione dei principi della "cultura di equità".

(6) Il perseguimento parallelo degli obiettivi del potenziamento delle norme sulla sicurezza del traffico aereo e del miglioramento dell'efficienza globale della gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea per il traffico aereo generale in Europa impone di tener conto del fattore umano. È quindi opportuno che, *oltre all'*introduzione dei principi della "cultura di equità", *il sistema di prestazioni del cielo unico europeo contenga degli indicatori di prestazione pertinenti.*

### **Emendamento 5**

#### **Proposta di regolamento Considerando 7**

*Testo della Commissione*

(7) Gli Stati membri hanno adottato una dichiarazione generale sulle questioni militari connesse con il cielo unico europeo<sup>18</sup>. Conformemente a tale dichiarazione, gli Stati membri dovrebbero, in particolare, rafforzare la cooperazione civile/militare e, se e nella misura ritenuta necessaria da tutti gli Stati membri interessati, facilitare la cooperazione tra le rispettive forze armate in tutte le questioni inerenti alla gestione del traffico aereo.

---

<sup>18</sup> Cfr. pagina 9 della presente Gazzetta ufficiale.

*Emendamento*

(7) Gli Stati membri hanno adottato una dichiarazione generale sulle questioni militari connesse con il cielo unico europeo<sup>18</sup>. Conformemente a tale dichiarazione, gli Stati membri dovrebbero, in particolare, rafforzare la cooperazione civile/militare e, se e nella misura ritenuta necessaria da tutti gli Stati membri interessati, facilitare la cooperazione tra le rispettive forze armate in tutte le questioni inerenti alla gestione del traffico aereo ***al fine di agevolare un uso flessibile dello spazio aereo.***

---

<sup>18</sup> Cfr. pagina 9 della presente Gazzetta ufficiale.

**Emendamento 6**

**Proposta di regolamento  
Considerando 10**

*Testo della Commissione*

(10) Per assicurare un controllo coerente ***ed*** affidabile della fornitura di servizi in Europa, è opportuno garantire alle autorità nazionali ***di vigilanza un grado sufficiente di indipendenza e risorse sufficienti.*** Tale indipendenza non dovrebbe impedire a tali autorità di esercitare le loro funzioni nell'ambito di un quadro amministrativo.

*Emendamento*

(10) Per assicurare un controllo coerente, affidabile ***e indipendente*** della fornitura di servizi in Europa, è opportuno garantire alle autorità ***aeronautiche*** nazionali ***le risorse necessarie, sia sul piano finanziario che su quello del personale.*** Tale indipendenza non dovrebbe impedire a tali autorità di esercitare le loro funzioni nell'ambito di un quadro amministrativo.

**Emendamento 7**

**Proposta di regolamento  
Considerando 11**

*Testo della Commissione*

(11) Le autorità nazionali ***di vigilanza*** hanno un ruolo fondamentale nella realizzazione del cielo unico europeo ***e*** la Commissione ***dovrebbe*** pertanto agevolare la cooperazione tra di esse ai fini dello

*Emendamento*

(11) Le autorità ***aeronautiche*** nazionali hanno un ruolo fondamentale nella realizzazione del cielo unico europeo. La Commissione ***e l'Agenzia dell'Unione europea per l'aviazione (EAA) dovrebbero***

scambio di migliori prassi e lo sviluppo di un approccio comune, anche attraverso una maggiore cooperazione a livello regionale. Tale cooperazione dovrebbe avvenire periodicamente.

pertanto agevolare la cooperazione tra di esse ai fini dello scambio di migliori prassi e lo sviluppo di un approccio comune, anche attraverso una maggiore cooperazione a livello regionale, ***predisponendo una piattaforma per tali scambi***. Tale cooperazione dovrebbe avvenire periodicamente.

## Emendamento 8

### Proposta di regolamento Considerando 12

#### *Testo della Commissione*

(12) È opportuno che le parti sociali siano ***meglio*** informate e consultate su qualsiasi provvedimento che abbia importanti ripercussioni sociali. A livello di Unione, è inoltre opportuno consultare il comitato del dialogo sociale, istituito in base alla decisione 98/500/CE della Commissione<sup>19</sup>.

---

<sup>19</sup> GU L 225 del 12.8.1998, pag. 27.

#### *Emendamento*

(12) ***Ai fini dell'attuazione del cielo unico europeo***, è opportuno che le parti sociali siano informate e consultate su qualsiasi provvedimento che abbia importanti ripercussioni sociali. A livello di Unione, è inoltre opportuno consultare il comitato del dialogo sociale, istituito in base alla decisione 98/500/CE della Commissione<sup>19</sup>.

---

<sup>19</sup> GU L 225 del 12.8.1998, pag. 27.

## Emendamento 9

### Proposta di regolamento Considerando 13

#### *Testo della Commissione*

(13) La fornitura di servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza, nonché di servizi di informazione meteorologica e aeronautica, ***dovrebbe*** essere organizzata secondo condizioni di mercato, tenendo conto delle speciali caratteristiche di tali servizi ***e mantenendo*** un livello elevato di sicurezza.

#### *Emendamento*

(13) La fornitura di servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza, nonché di servizi di informazione meteorologica, ***configurazione dello spazio aereo e aeronautica, unitamente ai servizi di formattazione e fornitura di dati al traffico aereo generale, potrebbe*** essere organizzata secondo condizioni di mercato, tenendo conto delle speciali caratteristiche di tali servizi, ***assicurando*** un livello elevato di sicurezza ***e riducendo l'impatto climatico***.

## Emendamento 10

### Proposta di regolamento Considerando 15

#### *Testo della Commissione*

(15) Il concetto di progetti comuni volti ad assistere gli utenti dello spazio aereo e/o i fornitori di servizi di navigazione aerea al fine di migliorare le infrastrutture collettive della navigazione aerea, la prestazione di servizi di navigazione aerea e l'uso dello spazio aereo, in particolare i progetti che potrebbero essere necessari per l'attuazione del piano generale ATM, quale approvato con decisione 2009/320/CE<sup>20</sup> del Consiglio conformemente all'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 219/2007 del Consiglio, non dovrebbe pregiudicare i progetti preesistenti, messi a punto da uno o più Stati membri con obiettivi analoghi. Le disposizioni sul finanziamento della realizzazione dei progetti comuni non dovrebbero pregiudicare le modalità secondo cui detti progetti **vengono** organizzati. La Commissione può proporre che i finanziamenti, quali **i fondi delle reti transeuropee** o della Banca europea per gli investimenti siano utilizzati a sostegno di progetti comuni, in particolare per accelerare la realizzazione del programma SESAR, nell'ambito del quadro finanziario pluriennale. Fatto salvo l'accesso a tali finanziamenti, gli Stati membri dovrebbero essere liberi di decidere in merito all'utilizzo dei proventi della vendita all'asta delle quote del settore dell'aviazione ai sensi del Sistema di scambio di quote di emissione e di esaminare, in questo contesto, se una quota di tali proventi possa essere utilizzata per finanziare progetti comuni a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo.

#### *Emendamento*

(15) Il concetto di progetti comuni volti ad assistere gli utenti dello spazio aereo e/o i fornitori di servizi di navigazione aerea al fine di migliorare le infrastrutture collettive della navigazione aerea, la prestazione di servizi di navigazione aerea e l'uso dello spazio aereo, in particolare i progetti che potrebbero essere necessari per l'attuazione del piano generale ATM, quale approvato con decisione 2009/320/CE<sup>20</sup> del Consiglio conformemente all'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 219/2007 del Consiglio, non dovrebbe pregiudicare i progetti preesistenti, messi a punto da uno o più Stati membri con obiettivi analoghi. Le disposizioni sul finanziamento della realizzazione dei progetti comuni non dovrebbero pregiudicare le modalità secondo cui detti progetti **sono** organizzati. La Commissione può proporre che i finanziamenti, quali **il Meccanismo per collegare l'Europa, l'Orizzonte 2020** o della Banca europea per gli investimenti siano utilizzati a sostegno di progetti comuni, in particolare per accelerare la realizzazione del programma SESAR, nell'ambito del quadro finanziario pluriennale. Fatto salvo l'accesso a tali finanziamenti, gli Stati membri dovrebbero essere liberi di decidere in merito all'utilizzo dei proventi della vendita all'asta delle quote del settore dell'aviazione ai sensi del Sistema di scambio di quote di emissione e di esaminare, in questo contesto, se una quota di tali proventi possa essere utilizzata per finanziare progetti comuni a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo. **Ove possibile, i progetti comuni mirano a garantire che un insieme di capacità interoperabili di base esistano in tutti gli Stati membri.**

---

<sup>20</sup> GU L 95 del 9.4.2009, pag. 41.

---

<sup>20</sup> GU L 95 del 9.4.2009, pag. 41.

## Emendamento 11

### Proposta di regolamento Considerando 15 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***(15 bis) A meno che non siano istituiti meccanismi specifici, i progetti di investimento aerei e terrestri relativi al piano generale ATM possono svolgersi in modo non coordinato, il che potrebbe rallentare l'effettiva applicazione delle tecnologie SESAR.***

## Emendamento 12

### Proposta di regolamento Considerando 16

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

(16) Il concetto di gestore della rete riveste un'importanza centrale per migliorare le prestazioni della gestione del traffico aereo a livello di rete, centralizzando la fornitura di determinati servizi che possono essere realizzati meglio a tale livello. In caso di crisi nel settore dell'aviazione è opportuno che il coordinamento ***della situazione*** sia affidato al gestore della rete.

(16) Il concetto di gestore della rete riveste un'importanza centrale per migliorare le prestazioni della gestione del traffico aereo a livello di rete, centralizzando la fornitura di determinati servizi che possono essere realizzati meglio a tale livello. In caso di crisi nel settore dell'aviazione, è opportuno che il coordinamento ***delle misure da adottare per prevenire e reagire a tali situazioni*** sia affidato al gestore della rete. ***In tale contesto, spetta alla Commissione garantire che non sorgano conflitti d'interesse tra la fornitura di servizi centralizzati e il ruolo dell'organo di valutazione delle prestazioni.***

*Motivazione*

*Un organo dell'UE come regolatore economico per il settore ATM, sotto la responsabilità della Commissione, garantirebbe un più elevato livello di indipendenza e flessibilità.*

## Emendamento 13

### Proposta di regolamento

#### Considerando 17

##### *Testo della Commissione*

(17) La Commissione è persuasa che l'utilizzo sicuro ed efficiente dello spazio aereo può essere conseguito soltanto grazie alla stretta cooperazione degli utenti civili e militari dello spazio stesso, basandosi principalmente sul concetto di uso flessibile dello spazio aereo e su un efficace coordinamento civile-militare quale stabilito dall'ICAO e sottolinea l'importanza di migliorare la cooperazione tra utenti civili e militari dello spazio aereo.

##### *Emendamento*

(17) La Commissione è persuasa che l'utilizzo sicuro ed efficiente dello spazio aereo può essere conseguito soltanto grazie alla stretta cooperazione degli utenti civili e militari dello spazio stesso, basandosi principalmente sul concetto di uso flessibile dello spazio aereo e su un efficace coordinamento civile-militare quale stabilito dall'ICAO e sottolinea l'importanza di migliorare la cooperazione tra utenti civili e militari dello spazio aereo ***al fine di agevolare un uso flessibile dello spazio aereo.***

## Emendamento 14

### Proposta di regolamento

#### Considerando 18

##### *Testo della Commissione*

(18) L'accuratezza delle informazioni sulla condizione dello spazio aereo e su specifiche situazioni di traffico aereo, oltre alla loro tempestiva comunicazione ai controllori di volo civili e militari, ha un impatto diretto sulla sicurezza ed efficienza delle operazioni. L'accesso tempestivo ad informazioni aggiornate sulla condizione dello spazio aereo è un requisito essenziale per tutti i soggetti interessati che desiderano avvalersi delle strutture di spazio aereo rese disponibili al momento della compilazione o modifica dei loro piani di volo.

##### *Emendamento*

(18) L'accuratezza delle informazioni sulla condizione dello spazio aereo e su specifiche situazioni di traffico aereo, oltre alla loro tempestiva comunicazione ai controllori di volo civili e militari, ha un impatto diretto sulla sicurezza ed efficienza delle operazioni ***e dovrebbe migliorarne la prevedibilità.*** L'accesso tempestivo ad informazioni aggiornate sulla condizione dello spazio aereo è un requisito essenziale per tutti i soggetti interessati che desiderano avvalersi delle strutture di spazio aereo rese disponibili al momento della compilazione o modifica dei loro piani di volo.

## Emendamento 15

### Proposta di regolamento

#### Considerando 22

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(22) È opportuno modificare la portata geografica del regolamento per quanto riguarda la regione NAT dell'ICAO per tenere conto degli accordi di fornitura di servizi esistenti e pianificati e della necessità di garantire la coerenza nell'applicazione della normativa ai fornitori di servizi di navigazione aerea e agli utenti dello spazio aereo operanti in tale zona.**

**soppresso**

*Motivazione*

*L'inclusione della regione ICAO dell'Atlantico del Nord (NAT) è inappropriata dal momento che si tratta di spazio aereo in alto mare ed esula quindi dall'ambito di applicazione dei trattati dell'UE.*

## **Emendamento 16**

### **Proposta di regolamento Considerando 24**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**(24) Il concetto di blocchi funzionali di spazio aereo, finalizzato a migliorare la cooperazione tra fornitori di servizi di navigazione aerea, costituisce uno strumento importante per migliorare le prestazioni del sistema ATM europeo. Per svilupparlo ulteriormente è opportuno che i blocchi funzionali di spazio aereo siano maggiormente orientati alle prestazioni sulla base di un partenariato settoriale, lasciando al settore aeronautico un margine di manovra maggiore per modificare tali blocchi allo scopo di conseguire e, se possibile, superare gli obiettivi prestazionali.**

**(24) Il concetto di blocchi funzionali di spazio aereo, finalizzato a migliorare la cooperazione tra fornitori di servizi di navigazione aerea, costituisce uno strumento importante per migliorare le prestazioni del sistema ATM europeo. Per completarlo, i fornitori di servizi di navigazione aerea possono aderire liberamente a partenariati settoriali basati sulle prestazioni che possono sovrapporsi ai blocchi funzionali di spazio aereo stabiliti.**

*Motivazione*

*I blocchi funzionali di spazio aereo sono iniziative statali e non devono limitare le possibilità di partenariati settoriali. Anche identificare i partenariati settoriali come un secondo tipo di blocchi funzionali di spazio aereo può creare confusione. Questo tuttavia non significa che i partenariati settoriali non possano costituire uno stimolo o migliorare le prestazioni di uno o più blocchi funzionali di spazio aereo.*



## Emendamento 17

### Proposta di regolamento Considerando 26

#### *Testo della Commissione*

(26) Per migliorare l'orientamento al cliente dei fornitori di servizi di navigazione aerea e per consentire agli utenti dello spazio aereo di influire maggiormente sulle decisioni che li riguardano, è opportuno rendere più efficace la **partecipazione** dei soggetti interessati alle principali decisioni operative dei fornitori di servizi di navigazione aerea.

#### *Emendamento*

(26) Per migliorare l'orientamento al cliente dei fornitori di servizi di navigazione aerea e per consentire agli utenti dello spazio aereo di influire maggiormente sulle decisioni che li riguardano, è opportuno rendere più efficace la **consultazione** dei soggetti interessati alle principali decisioni operative dei fornitori di servizi di navigazione aerea.

#### *Motivazione*

*La responsabilità ultima per gli investimenti deve ricadere sul fornitore di servizi di navigazione aerea dal momento che esso è responsabile del raggiungimento degli obiettivi prestazionali. Le questioni relative alla necessità di coordinare gli investimenti aerei e terrestri del SESAR dovrebbero essere affrontate con opportuni meccanismi nel sistema di tariffazione.*

## Emendamento 18

### Proposta di regolamento Considerando 28

#### *Testo della Commissione*

(28) **Allo scopo** di tenere conto degli sviluppi tecnici o operativi, in particolare modificando gli allegati o integrando le disposizioni relative al gestore della rete e al sistema di prestazioni, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti in conformità all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. Il contenuto e la portata di ogni delega sono stabiliti in dettaglio nei pertinenti articoli. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati è necessario che la Commissione provveda alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei

#### *Emendamento*

(28) **Al fine** di tenere conto degli sviluppi tecnici o operativi, in particolare modificando gli allegati o integrando le disposizioni relative al gestore della rete e al sistema di prestazioni, **selezionando il soggetto responsabile per l'attuazione del piano generale ATM (gestore della realizzazione) e definendone le responsabilità**, dovrebbe essere delegato alla Commissione il potere di adottare atti in conformità all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. Il contenuto e la portata di ogni delega sono stabiliti in dettaglio nei pertinenti articoli. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e

documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

## Emendamento 19

### Proposta di regolamento Considerando 29

#### *Testo della Commissione*

(29) Se decide di ampliare la gamma di servizi del gestore della rete, è necessario che la Commissione si consulti adeguatamente con le parti *interessate* del settore aeronautico.

#### *Emendamento*

(29) Se decide di ampliare la gamma di servizi del gestore della rete, è opportuno che la Commissione si consulti adeguatamente con *i soggetti interessati e* le parti *sociali* del settore aeronautico.

## Emendamento 20

### Proposta di regolamento Considerando 30

#### *Testo della Commissione*

(30) Al fine di assicurare condizioni uniformi per l'attuazione del presente regolamento, in particolare per quanto riguarda i seguenti aspetti: l'esercizio delle competenze delle autorità nazionali *di vigilanza*, la fornitura di servizi su base esclusiva da parte di un prestatore o raggruppamenti di fornitori di servizi, le misure correttive necessarie per assicurare il conseguimento di obiettivi prestazionali a livello di Unione e locale, la revisione della conformità in relazione al sistema di tariffazione, la governance e l'adozione di progetti comuni per le funzioni relative alla rete, i blocchi funzionali di spazio aereo, le modalità di partecipazione dei soggetti interessati alle decisioni operative dei fornitori di servizi di navigazione aerea, l'accesso ai dati e la loro protezione, le informazioni aeronautiche in formato elettronico e lo sviluppo tecnologico e l'interoperabilità della gestione del traffico aereo, è opportuno conferire alla Commissione competenze di esecuzione.

#### *Emendamento*

(30) Al fine di assicurare condizioni uniformi per l'attuazione del presente regolamento, in particolare per quanto riguarda i seguenti aspetti: l'esercizio delle competenze delle autorità *aeronautiche* nazionali, la fornitura di servizi su base esclusiva da parte di un prestatore o raggruppamenti di fornitori di servizi, le misure correttive necessarie per assicurare il conseguimento di obiettivi prestazionali a livello di Unione e locale, la revisione della conformità in relazione al sistema di tariffazione, la governance e l'adozione di progetti comuni per le funzioni relative alla rete, i blocchi funzionali di spazio aereo, le modalità di partecipazione dei soggetti interessati alle decisioni operative dei fornitori di servizi di navigazione aerea, l'accesso ai dati e la loro protezione, le informazioni aeronautiche in formato elettronico e lo sviluppo tecnologico e l'interoperabilità della gestione del traffico aereo, alla Commissione dovrebbero essere conferite competenze di esecuzione. Tali

Tali competenze devono essere esercitate in conformità al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione<sup>22</sup>.

---

<sup>22</sup> GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione<sup>22</sup>.

---

<sup>22</sup> GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

## **Emendamento 21**

### **Proposta di regolamento Considerando 34**

#### *Testo della Commissione*

(34) L'appalto di servizi di assistenza dovrebbe avvenire, se pertinente, in conformità alla direttiva 2004/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, relativa al coordinamento delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, di forniture e di servizi<sup>23</sup> e alla direttiva 2004/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e servizi postali<sup>24</sup>. Se del caso, è opportuno tenere conto inoltre degli orientamenti di cui alla comunicazione interpretativa della Commissione (2006/C179/02) relativa al diritto comunitario applicabile alle aggiudicazioni di appalti non o solo parzialmente disciplinate dalle direttive appalti pubblici<sup>25</sup>.

---

<sup>23</sup> GU L 134 del 30.4.2004, pag. 114.

<sup>24</sup> GU L 134 del 30.4.2004, pag. 1.

<sup>25</sup> GU C 179 del 1.8.2006, pag. 2.

#### *Emendamento*

(34) ***Ove opportuno***, l'appalto di servizi di assistenza dovrebbe avvenire, se pertinente, in conformità alla direttiva 2004/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, relativa al coordinamento delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, di forniture e di servizi<sup>23</sup> e alla direttiva 2004/17/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e servizi postali<sup>24</sup>. Se del caso, è opportuno tenere conto inoltre degli orientamenti di cui alla comunicazione interpretativa della Commissione (2006/C179/02) relativa al diritto comunitario applicabile alle aggiudicazioni di appalti non o solo parzialmente disciplinate dalle direttive appalti pubblici<sup>25</sup>.

---

<sup>23</sup> GU L 134 del 30.4.2004, pag. 114.

<sup>24</sup> GU L 134 del 30.4.2004, pag. 1.

<sup>25</sup> GU C 179 del 1.8.2006, pag. 2.

## Emendamento 22

### Proposta di regolamento

#### Considerando 35

##### *Testo della Commissione*

**(35) La dichiarazione ministeriale sull'aeroporto di Giberterra, concordata a Cordova il 18 settembre 2006 durante la prima riunione ministeriale del forum di dialogo su Giberterra (“la dichiarazione ministeriale”), sostituirà la dichiarazione comune su detto aeroporto adottata a Londra il 2 dicembre 1987, e il pieno rispetto della dichiarazione ministeriale equivarrà al rispetto della dichiarazione del 1987.**

##### *Emendamento*

**(35) Il 2 dicembre 1987 a Londra il Regno di Spagna e il Regno Unito, hanno convenuto con una dichiarazione comune dei rispettivi ministri degli Affari esteri, accordi intesi a rafforzare la cooperazione sull'utilizzo dell'aeroporto di Giberterra. Tali accordi non hanno ancora cominciato a produrre i loro effetti.**

## Emendamento 23

### Proposta di regolamento

#### Considerando 36

##### *Testo della Commissione*

**(36) Il presente regolamento si applica pienamente all'aeroporto di Giberterra nel contesto e in virtù della dichiarazione ministeriale. Fatta salva la dichiarazione ministeriale, l'applicazione all'aeroporto di Giberterra e tutte le misure connesse alla sua attuazione rispettano pienamente la dichiarazione e tutte le disposizioni in essa contenute.**

##### *Emendamento*

**soppresso**

## Emendamento 24

### Proposta di regolamento

#### Articolo 1 – paragrafo 1

##### *Testo della Commissione*

1. Il presente regolamento fissa le norme per l'istituzione e l'adeguato funzionamento del cielo unico europeo allo scopo di garantire l'attuale livello di sicurezza del traffico aereo, di contribuire allo sviluppo sostenibile del sistema di trasporto aereo e di migliorare l'efficienza globale della

##### *Emendamento*

1. Il presente regolamento fissa le norme per l'istituzione e l'adeguato funzionamento del cielo unico europeo allo scopo di garantire l'attuale livello di sicurezza del traffico aereo, di contribuire allo sviluppo sostenibile del sistema di trasporto aereo, **ad esempio riducendone**

gestione del traffico aereo (ATM) e dei servizi di navigazione aerea (ANS) per il traffico aereo generale in Europa, al fine di rispondere alle esigenze di tutti gli utenti dello spazio aereo. Il cielo unico europeo prevede una rete **paneuropea** coerente di rotte, uno spazio aereo che operi in modo integrato, e sistemi di gestione della rete e del traffico aereo basati unicamente su considerazioni tecniche, di sicurezza, di efficienza e di interoperabilità, a beneficio di tutti utenti dello spazio aereo.

***l'impatto climatico***, e di migliorare l'efficienza globale della gestione del traffico aereo (ATM) e dei servizi di navigazione aerea (ANS) per il traffico aereo generale in Europa, al fine di rispondere alle esigenze di tutti gli utenti dello spazio aereo. Il cielo unico europeo prevede una rete coerente di rotte ***paneuropea e comprendente tramite accordi specifici con paesi limitrofi anche paesi terzi***, uno spazio aereo che operi in modo integrato, e sistemi di gestione della rete e del traffico aereo basati unicamente su considerazioni tecniche, di sicurezza, di efficienza e di interoperabilità, a beneficio di tutti utenti dello spazio aereo.

#### *Motivazione*

*L'attuazione di un cielo unico europeo è stata differita, anche per le carenze riscontrate in termini di coordinamento e applicazione tassativa delle applicazioni tecnologiche a terra e, in misura minore, nello spazio aereo. L'intervento di un "gestore della realizzazione" ha lo scopo di coordinare, monitorare e supervisionare il processo.*

### **Emendamento 25**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 1 – paragrafo 4**

##### *Testo della Commissione*

4. Il presente regolamento si applica allo spazio aereo nell'ambito delle regioni EUR, AFI e NAT dell'ICAO, per il quale gli Stati membri sono responsabili della fornitura di servizi di traffico aereo, ai sensi del presente regolamento. Gli Stati membri possono altresì applicare il presente regolamento allo spazio aereo di loro responsabilità nell'ambito di altre regioni dell'ICAO, a condizione che essi ne informino la Commissione e gli altri Stati membri.

##### *Emendamento*

4. Il presente regolamento si applica allo spazio aereo nell'ambito delle regioni EUR e AFI dell'ICAO, per il quale gli Stati membri sono responsabili della fornitura di servizi di traffico aereo, ai sensi del presente regolamento. Gli Stati membri possono altresì applicare il presente regolamento allo spazio aereo di loro responsabilità nell'ambito di altre regioni dell'ICAO, a condizione che essi ne informino la Commissione e gli altri Stati membri.

#### *Motivazione*

*L'inclusione della regione ICAO dell'Atlantico del Nord (NAT) è inappropriata dal momento che si tratta di spazio aereo in alto mare ed esula quindi dall'ambito di applicazione dei trattati dell'UE.*

## Emendamento 26

### Proposta di regolamento

#### Articolo 1 – paragrafo 5

##### *Testo della Commissione*

5. L'applicazione del presente regolamento all'aeroporto di Gibilterra non pregiudica le rispettive posizioni giuridiche del Regno di Spagna e del Regno Unito **per quanto riguarda la** controversia relativa alla sovranità sul territorio **in cui** è situato **tale aeroporto**.

##### *Emendamento*

5. L'applicazione del presente regolamento all'aeroporto di Gibilterra non pregiudica le rispettive posizioni giuridiche del Regno di Spagna e del Regno Unito **in merito alla** controversia relativa alla sovranità sul territorio **nel quale detto aeroporto** è situato.

##### *Motivazione*

*Il 20 novembre 2012, la Spagna ha comunicato ufficialmente all'UE di non poter accettare che il regolamento dell'UE concernente l'aviazione civile continui a far riferimento alla cosiddetta "dichiarazione ministeriale di Cordoba" del 2006. Di conseguenza, la Spagna ha chiesto il ritorno alla situazione antecedente il 2006, ossia alla sospensione dell'applicazione della normativa europea in materia di aviazione civile così come proposto dall'emendamento presentato.*

## Emendamento 27

### Proposta di regolamento

#### Articolo 1 – paragrafo 5 bis (nuovo)

##### *Testo della Commissione*

##### *Emendamento*

**5 bis. L'applicazione del presente regolamento all'aeroporto di Gibilterra è sospesa fino alla data in cui gli accordi definiti nella dichiarazione comune resa dai ministri degli Affari esteri del Regno di Spagna e del Regno Unito il 2 dicembre 1987 cominciano ad esercitare i loro effetti. I governi della Spagna e del Regno Unito comunicheranno al Consiglio tale data.**

##### *Motivazione*

*Il 20 novembre 2012, la Spagna ha comunicato ufficialmente all'UE di non poter accettare che il regolamento dell'UE concernente l'aviazione civile continui a far riferimento alla cosiddetta "dichiarazione ministeriale di Cordoba" del 2006. Di conseguenza, la Spagna ha chiesto il ritorno alla situazione antecedente il 2006, ossia alla sospensione dell'applicazione della normativa europea in materia di aviazione civile così come proposta nell'emendamento presentato.*

## Emendamento 28

### Proposta di regolamento

#### Articolo 2 – punto 7

##### *Testo della Commissione*

7) «gestione dello spazio aereo»: un servizio di pianificazione con l'obiettivo primario di massimizzare l'utilizzo dello spazio aereo disponibile mediante una ripartizione temporale dinamica (time-sharing) e, talvolta, la segregazione dello spazio aereo tra varie categorie di utenti dello spazio aereo in funzione di esigenze a breve termine;

##### *Emendamento*

7) «gestione dello spazio aereo»: un servizio di pianificazione con l'obiettivo primario di massimizzare l'utilizzo dello spazio aereo disponibile mediante una ripartizione temporale dinamica (time-sharing) e, talvolta, la segregazione dello spazio aereo tra varie categorie di utenti dello spazio aereo in funzione di esigenze a breve termine **e una funzione strategica legata alla progettazione dello spazio aereo**;

## Emendamento 29

### Proposta di regolamento

#### Articolo 2 – punto 12

##### *Testo della Commissione*

12) «servizio di controllo di area»: il servizio di controllo del traffico aereo per voli controllati in **un blocco di spazio aereo**;

##### *Emendamento*

12) «servizio di controllo di area»: il servizio di controllo del traffico aereo per voli controllati in **una zona di controllo**;

## Emendamento 30

### Proposta di regolamento

#### Articolo 2 – punto 15

##### *Testo della Commissione*

15) «crisi nel settore dell'aviazione»: circostanze in cui la capacità dello spazio aereo è notevolmente ridotta a seguito di condizioni climatiche particolarmente sfavorevoli o dell'indisponibilità di ampie porzioni dello spazio aereo per motivi naturali o politici;

##### *Emendamento*

15) «crisi nel settore dell'aviazione»: circostanze in cui la capacità dello spazio aereo è notevolmente ridotta a seguito di condizioni climatiche particolarmente sfavorevoli o dell'indisponibilità di ampie porzioni dello spazio aereo per motivi naturali, **sanitari, legati alla sicurezza militare** o politici;

## Emendamento 31

### Proposta di regolamento

#### Articolo 2 – punto 16

##### *Testo della Commissione*

16) «pacchetto di servizi»: due o più servizi di navigazione aerea;

##### *Emendamento*

16) «pacchetto di servizi»: due o più servizi di navigazione aerea **forniti dallo stesso soggetto**;

## Emendamento 32

### Proposta di regolamento

#### Articolo 2 – punto 17

##### *Testo della Commissione*

17) «certificato»: un documento rilasciato da un'autorità nazionale **di vigilanza** nella forma prevista **dalla legislazione nazionale** che certifica l'idoneità di un fornitore di servizi di navigazione aerea a fornire **un servizio specifico**;

##### *Emendamento*

17) "certificato": un documento rilasciato **dall'Agenzia europea per l'aviazione (EAA) o da un'autorità aeronautica nazionale** nella forma prevista **dal diritto pertinente** che certifica l'idoneità di un fornitore di servizi di navigazione aerea a fornire **un'attività specifica**;

## Emendamento 33

### Proposta di regolamento

#### Articolo 2 – punto 18 bis (nuovo)

##### *Testo della Commissione*

##### *Emendamento*

**18 bis) "rete europea di gestione del traffico aereo: una rete paneuropea di sistemi e costituenti, nonché una tabella di marcia per le modifiche operative e tecnologiche essenziali esposte nel piano generale ATM, tale da consentire la fornitura di servizi di navigazione aerea integralmente interoperativi, tra cui interfacce alle frontiere con paesi terzi, al fine di conseguire gli obiettivi di efficienza stabiliti nel presente regolamento;**

## Emendamento 34

### Proposta di regolamento

#### Articolo 2 – punto 19



*Testo della Commissione*

19. «costituenti»: gli oggetti tangibili come hardware e gli oggetti intangibili come software dai quali dipende l'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo;

*Emendamento*

*(Non concerne la versione italiana)*

**Emendamento 35**

**Proposta di regolamento  
Articolo 2 – punto 19 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**19 bis) "gestore della realizzazione": un gruppo di soggetti operativi interessati selezionati dalla Commissione mediante un invito a presentare proposte responsabile per il livello gestionale della governance della realizzazione del piano generale ATM;**

**Emendamento 36**

**Proposta di regolamento  
Articolo 2 – punto 24**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

24) «blocco funzionale di spazio aereo»: un blocco di spazio aereo **basato su requisiti operativi e** istituito indipendentemente dai confini tra Stati, nel quale la fornitura dei servizi di navigazione aerea e le funzioni correlate sono orientate alle prestazioni e ottimizzate **in vista dell'introduzione, in ciascun blocco funzionale di spazio aereo, di** una cooperazione rafforzata tra fornitori di servizi di navigazione aerea o, se del caso, un fornitore integrato;

24) «blocco funzionale di spazio aereo»: un blocco di spazio aereo istituito indipendentemente dai confini tra Stati, nel quale la fornitura dei servizi di navigazione aerea e le funzioni correlate sono orientate alle prestazioni e ottimizzate **tramite** una cooperazione rafforzata tra fornitori di servizi di navigazione aerea o, se del caso, un fornitore integrato,

**Emendamento 37**

**Proposta di regolamento  
Articolo 2 – punto 25 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**25 bis) "fattore umano": le condizioni sociali, culturali e di personale nel settore ATM;**

*Motivazione*

*Il fattore umano deve essere monitorato e messo al centro del quadro di riferimento del cielo unico europeo, in particolare in considerazione delle importanti modifiche operative richieste dal piano generale ATM.*

### **Emendamento 38**

#### **Proposta di regolamento Articolo 2 – punto 31**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

31) «rete di rotte»: una rete di rotte specificate per incanalare il flusso di traffico aereo generale come necessario per la fornitura di servizi di controllo del traffico aereo;

31) «rete di rotte»: una rete di rotte specificate per incanalare il flusso di traffico aereo generale come necessario per la fornitura **più efficiente** di servizi di controllo del traffico aereo;

### **Emendamento 39**

#### **Proposta di regolamento Articolo 2 – punto 33**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

33) «sistema»: i costituenti terrestri **e** aerei **nonché** l'attrezzatura spaziale, che fornisce un supporto ai servizi di navigazione aerea in tutte le fasi di volo;

33) «sistema»: i costituenti terrestri **e/o** aerei **e/o** l'attrezzatura spaziale, che fornisce un supporto ai servizi di navigazione aerea in tutte le fasi di volo;

### **Emendamento 40**

#### **Proposta di regolamento Articolo 2 – punto 36**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

36) «autorità nazionale **di vigilanza**»: l'organismo **o gli organismi nazionali** cui lo Stato membro ha affidato compiti **di vigilanza** a norma del presente regolamento **e le autorità nazionali**

36) "autorità **aeronautica** nazionale": l'organismo nazionale **con accreditamento dell'EAA** cui lo Stato membro ha affidato **i** compiti a norma del presente regolamento e del regolamento (CE) n. 216/2008;

*competenti responsabili delle mansioni previste dall'articolo 8 ter del regolamento (CE) n. 216/2008;*

#### **Emendamento 41**

##### **Proposta di regolamento Articolo 2 – punto 37**

*Testo della Commissione*

37) «servizi di assistenza»: servizi *di* navigazione *aerea diversi dai servizi di traffico aereo*, come pure altri servizi e attività collegati alla fornitura di servizi di navigazione aerea o prestati a supporto degli stessi;

*Emendamento*

37) "servizi di assistenza": servizi **CNS (comunicazione, navigazione e sorveglianza), MET (meteorologici) e AIS (informazioni aeronautiche)**, come pure altri servizi e attività collegati alla fornitura di servizi di navigazione aerea o prestati a supporto degli stessi;

#### **Emendamento 42**

##### **Proposta di regolamento Articolo 2 – punto 38 bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*38 bis) "partenariato settoriale": accordi di cooperazione nel contesto di un contratto stipulato con la finalità di migliorare la gestione del traffico tra diversi fornitori di servizi di navigazione aerea, tra cui il gestore di rete, gli utenti dello spazio aereo, gli aeroporti e gli altri operatori economici comparabili;*

*Emendamento*

#### **Emendamento 43**

##### **Proposta di regolamento Articolo 2 – punto 38 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*38 ter) "spazio aereo operativo integrato": lo spazio aereo controllato di dimensioni definite comprendente lo spazio aereo europeo e, in virtù di adeguati accordi, di paesi terzi limitrofi in cui sono applicate una struttura dinamica di assegnazione e ripartizione temporale, risorse di controllo ottimizzate in termini*

*Emendamento*

*di efficienza, servizi di navigazione aerea integralmente interoperabili e soluzioni combinate ai fini di un uso ottimale, prevedibile e sicuro dello spazio aereo nell'ottica di completare il cielo unico europeo;*

#### **Emendamento 44**

##### **Proposta di regolamento Articolo 2 – punto 38 quater (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*38 quater) "piani locali di miglioramento delle prestazioni": piani elaborati da una o più autorità aeronautiche nazionali a livello locale, segnatamente a livello di blocchi funzionali di spazio aereo, regionale o nazionale;*

#### **Emendamento 45**

##### **Proposta di regolamento Articolo 2 – punto 38 quinquies (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*38 quinquies) "organizzazione riconosciuta": un organismo cui possono essere assegnati specifici compiti di certificazione o sorveglianza da parte, e sotto il controllo e la responsabilità, dell'Agenzia o di un'autorità aeronautica nazionale.*

#### **Emendamento 46**

##### **Proposta di regolamento Articolo 3 – titolo**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

Autorità nazionali *di vigilanza*

Autorità *aeronautiche* nazionali

#### **Emendamento 47**

##### **Proposta di regolamento Articolo 3 – paragrafo 1**

*Testo della Commissione*

1. Gli Stati membri, agendo congiuntamente o singolarmente, designano o istituiscono in qualità di autorità nazionale **di vigilanza uno o più enti** che assumano le funzioni assegnate a detta autorità dal presente regolamento.

*Emendamento*

1. Gli Stati membri, agendo congiuntamente o singolarmente, designano o istituiscono in qualità di autorità **aeronautica** nazionale **un ente** che assuma le funzioni assegnate a detta autorità dal presente regolamento **e dal regolamento (CE) n. 216/2008**.

**Emendamento 48**

**Proposta di regolamento  
Articolo 3 – paragrafo 2**

*Testo della Commissione*

2. Le autorità nazionali **di vigilanza** sono giuridicamente distinte e indipendenti, in particolare per quanto riguarda l'organizzazione, la gerarchia e il processo decisionale, da qualsiasi prestatore di servizi di navigazione aerea o da qualsiasi soggetto pubblico o privato che abbia un interesse nelle attività di tali fornitori.

*Emendamento*

2. Le autorità **aeronautiche** nazionali sono giuridicamente distinte e indipendenti, in particolare per quanto riguarda l'organizzazione, la gerarchia e il processo decisionale, **comprese dotazioni distinte nel bilancio annuale**, da qualsiasi **impresa, organizzazione**, soggetto pubblico o privato o personale **rientranti nell'ambito delle proprie attività a norma della articolo 1 del regolamento (CE) n. 216/2008 o che abbia un interesse nelle attività di tali soggetti**.

**Emendamento 49**

**Proposta di regolamento  
Articolo 3 – paragrafo 3**

*Testo della Commissione*

3. Fatto salvo il paragrafo 2, le autorità nazionali **di vigilanza** possono essere accorpate a livello organizzativo con altri organismi di regolamentazione e/o autorità preposte alla sicurezza.

*Emendamento*

3. Fatto salvo il paragrafo 2, le autorità **aeronautiche** nazionali possono essere accorpate a livello organizzativo con altri organismi di regolamentazione e/o autorità preposte alla sicurezza.

**Emendamento 50**

**Proposta di regolamento  
Articolo 3 – paragrafo 4**

*Testo della Commissione*

4. Le autorità nazionali **di vigilanza che non sono giuridicamente distinte da fornitori di servizi di navigazione aerea o da soggetti pubblici o privati che hanno un interesse nelle attività di tali fornitori, come stabilito al paragrafo 2**, alla data di entrata in vigore del presente regolamento, **sono tenute al rispetto di tale requisito** entro il 1° gennaio **2020**.

**Emendamento 51**

**Proposta di regolamento  
Articolo 3 – paragrafo 5**

*Testo della Commissione*

5. Le autorità nazionali **di vigilanza** esercitano i propri poteri con imparzialità, indipendenza e trasparenza. In particolare dispongono di personale idoneo e sono organizzate, gestite e finanziate in modo da esercitare tali poteri con le modalità descritte.

**Emendamento 52**

**Proposta di regolamento  
Articolo 3 – paragrafo 6 – parte introduttiva**

*Testo della Commissione*

6. Il personale delle autorità nazionali **di vigilanza**:

**Emendamento 53**

**Proposta di regolamento  
Articolo 3 – paragrafo 6 – lettera a**

*Testo della Commissione*

a) è assunto sulla base di norme **chiare** e trasparenti che ne garantiscono l'indipendenza **e, per quanto riguarda le figure chiamate ad adottare decisioni strategiche, è nominato dal governo o da**

*Emendamento*

4. Le autorità **aeronautiche** nazionali **provvedono all'osservanza delle disposizioni di cui al presente articolo** alla data di entrata in vigore del presente regolamento **oppure** entro il 1° gennaio **2017**.

*Emendamento*

5. Le autorità **aeronautiche** nazionali esercitano i propri poteri con imparzialità, indipendenza e trasparenza. In particolare dispongono di personale idoneo e sono organizzate, gestite e finanziate in modo da esercitare tali poteri con le modalità descritte.

*Emendamento*

6. Il personale delle autorità **aeronautiche** nazionali:

*Emendamento*

a) è assunto sulla base di norme **e criteri chiari** e trasparenti che ne garantiscono l'indipendenza;

*un'altra autorità pubblica che non controlla direttamente fornitori di servizi di navigazione aerea, né trae beneficio dagli stessi;*

#### **Emendamento 54**

##### **Proposta di regolamento Articolo 3 – paragrafo 6 – lettera b**

###### *Testo della Commissione*

b) è selezionato mediante una procedura trasparente sulla base delle sue qualifiche specifiche, comprese le competenze adeguate e un'esperienza **maturata, tra l'altro, negli ambiti dell'audit e dei sistemi e servizi di navigazione aerea;**

###### *Emendamento*

b) è selezionato mediante una procedura trasparente sulla base delle sue qualifiche specifiche, comprese le competenze adeguate e un'esperienza **pertinente;**

#### **Emendamento 55**

##### **Proposta di regolamento Articolo 3 – paragrafo 6 – lettera b bis (nuova)**

###### *Testo della Commissione*

###### *Emendamento*

**b bis) non siano distaccati da fornitori di servizi di navigazione aerea o da società controllate da fornitori di servizi di navigazione aerea;**

#### **Emendamento 56**

##### **Proposta di regolamento Articolo 3 – paragrafo 6 – lettera c**

###### *Testo della Commissione*

c) opera con indipendenza, **in particolare non ha interessi relativi ai fornitori di servizi di navigazione aerea** e, nello svolgimento dei compiti dell'autorità nazionale **di vigilanza**, non chiede o prende istruzioni dall'amministrazione statale o da qualsiasi organismo pubblico o privato;

###### *Emendamento*

c) opera con indipendenza e, nello svolgimento dei compiti dell'autorità  **aeronautica** nazionale non chiede o prende istruzioni dall'amministrazione statale o da qualsiasi organismo pubblico o privato, **fatta salva una stretta cooperazione con altre autorità nazionali competenti;**

#### **Emendamento 57**

##### **Proposta di regolamento Articolo 3 – paragrafo 6 – lettera e**

*Testo della Commissione*

e) le persone chiamate ad adottare decisioni strategiche e a svolgere audit o altre funzioni direttamente collegate a obiettivi di vigilanza o prestazionali dei fornitori di servizi di navigazione aerea, per un periodo **di almeno un anno** dopo la fine del loro mandato presso l'autorità nazionale **di vigilanza** non possono rivestire alcuna posizione o responsabilità professionale presso fornitori di servizi di navigazione aerea.

*Emendamento*

e) le persone chiamate ad adottare decisioni strategiche e a svolgere audit o altre funzioni direttamente collegate a obiettivi di vigilanza o prestazionali dei fornitori di servizi di navigazione aerea, per un periodo **superiore a sei mesi** dopo la fine del loro mandato presso l'autorità **aeronautica** nazionale non possono rivestire alcuna posizione o responsabilità professionale presso fornitori di servizi di navigazione aerea **per un periodo pari a:**

**Emendamento 58**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 3 – paragrafo 6 – lettera e – punto i (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**i) almeno 12 mesi per il personale con compiti direttivi;**

**Emendamento 59**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 3 – paragrafo 6 – lettera e – punto ii (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**ii) almeno sei mesi per il personale con compiti non direttivi.**

**Emendamento 60**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 3 – paragrafo 6 – lettera e bis (nuova)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**e bis) gli alti dirigenti dell'autorità sono nominati per un periodo determinato da tre a sette anni, rinnovabile una sola volta, e possono essere sollevati dall'incarico durante il loro mandato solo se non soddisfano più le condizioni previste dal presente articolo o se sono colpevoli di condotta scorretta ai sensi**



## **Emendamento 61**

### **Proposta di regolamento Articolo 3 – paragrafo 7**

#### *Testo della Commissione*

7. Gli Stati membri provvedono affinché le autorità nazionali **di vigilanza** dispongano delle risorse e capacità necessarie per svolgere i compiti loro assegnati dal presente regolamento in modo efficiente e tempestivo. Le autorità nazionali **di vigilanza** hanno piena autorità in materia di assunzione e gestione del personale sulla base dei loro stanziamenti che provengono, tra l'altro, dalle tariffe di rotta fissate in proporzione ai compiti che l'autorità è chiamata a svolgere in conformità all'articolo 4.

#### *Emendamento*

7. Gli Stati membri provvedono affinché le autorità **aeronautiche** nazionali dispongano delle risorse e capacità necessarie per svolgere i compiti loro assegnati dal presente regolamento in modo efficiente e tempestivo. Le autorità **aeronautiche** nazionali hanno piena autorità in materia di assunzione e gestione del personale sulla base dei loro stanziamenti che provengono, tra l'altro, dalle tariffe di rotta fissate in proporzione ai compiti che l'autorità è chiamata a svolgere in conformità all'articolo 4.

## **Emendamento 62**

### **Proposta di regolamento Articolo 3 – paragrafo 8**

#### *Testo della Commissione*

8. Gli Stati membri notificano alla Commissione i nomi e gli indirizzi delle autorità nazionali **di vigilanza**, nonché gli eventuali cambiamenti, e la informano delle misure adottate per garantire l'osservanza del presente articolo.

#### *Emendamento*

8. Gli Stati membri notificano alla Commissione i nomi e gli indirizzi delle autorità **aeronautiche** nazionali, nonché gli eventuali cambiamenti, e la informano delle misure adottate per garantire l'osservanza del presente articolo.

## **Emendamento 63**

### **Proposta di regolamento Articolo 3 – paragrafo 9**

#### *Testo della Commissione*

9. La Commissione definisce norme di esecuzione per stabilire le modalità delle procedure di selezione e assunzione ai fini del paragrafo 6, lettere a) e b). Tali atti di esecuzione sono adottati **secondo la** procedura d'esame di cui all'articolo 27,

#### *Emendamento*

9. La Commissione definisce norme di esecuzione per stabilire le modalità delle procedure di selezione e assunzione ai fini del paragrafo 6, lettere a) e b). Tali atti di esecuzione sono adottati **in conformità alla** procedura d'esame di cui all'articolo 27,

paragrafo 3.

paragrafo 3, *e precisano:*

#### **Emendamento 64**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 3 – paragrafo 9 – lettera a (nuova)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*a) il livello di separazione richiesto dall'autorità di nomina per qualsiasi impresa, organizzazione, soggetto pubblico o privato o personale rientranti nell'ambito delle attività dell'autorità a norma della articolo 1 del regolamento (CE) n. 216/2008 o per un soggetto che abbia un interesse nelle attività di detti soggetti, al fine di salvaguardare l'equilibrio tra la prevenzione dei conflitti di interesse e l'efficienza amministrativa;*

#### **Emendamento 65**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 3 – paragrafo 9 – lettera b (nuova)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

*b) le pertinenti qualifiche tecniche richieste per il personale che svolge gli audit.*

#### **Emendamento 66**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 4 – titolo**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

Compiti delle autorità nazionali *di vigilanza*

Compiti delle autorità *aeronautiche* nazionali

#### **Emendamento 67**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 4 – paragrafo 1 – parte introduttiva**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

1. Alle autorità nazionali *di vigilanza di*

1. Alle autorità *aeronautiche* nazionali

*cui all'articolo 3 sono* affidati in particolare i seguenti compiti:

*sono* affidati in particolare i seguenti compiti:

#### **Emendamento 68**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 4 – paragrafo 1 – lettera a**

###### *Testo della Commissione*

a) garantire un'adeguata vigilanza dell'applicazione del presente regolamento, con particolare riguardo all'efficienza e alla sicurezza delle operazioni dei fornitori di servizi di navigazione aerea che forniscono servizi relativi allo spazio aereo di responsabilità dello Stato membro che ha designato o ha istituito l'autorità in questione;

###### *Emendamento*

a) garantire un'adeguata vigilanza dell'applicazione del presente regolamento **e del regolamento (CE) n. 216/2008**, con particolare riguardo all'efficienza e alla sicurezza delle operazioni dei fornitori di servizi di navigazione aerea che forniscono servizi relativi allo spazio aereo di responsabilità dello Stato membro che ha designato o ha istituito l'autorità in questione;

#### **Emendamento 69**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 4 – paragrafo 1 – lettera b**

###### *Testo della Commissione*

b) *rilasciare certificati ai fornitori di servizi di navigazione aerea in conformità all'articolo 8 ter del regolamento (CE) n. 216/2008 e vigilare sul rispetto delle condizioni che ne hanno determinato il rilascio;*

###### *Emendamento*

b) ***l'esecuzione o la delega, in tutto o in parte, dei compiti di cui agli articoli 8 ter, 8 quater e 10 del regolamento (CE) n. 216/2008 e l'esecuzione del compito di provvedere alla supervisione dell'applicazione del presente regolamento, in particolare per quanto riguarda lo svolgimento sicuro ed efficiente delle attività dei prestatori di servizi di navigazione aerea collegati allo spazio aereo di competenza degli Stati membri;***

#### **Emendamento 70**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 4 – paragrafo 1 – lettera c**

###### *Testo della Commissione*

c) ***rilasciare licenze, abilitazioni, specializzazioni e certificati ai controllori***

###### *Emendamento*

***soppresso***

*del traffico aereo in conformità all'articolo 8 quater del regolamento (CE) n. 216/2008 e vigilare sul rispetto delle condizioni che ne hanno determinato il rilascio;*

#### **Emendamento 71**

##### **Proposta di regolamento Articolo 4 – paragrafo 1 – lettera e**

*Testo della Commissione*

e) monitorare l'attuazione del sistema di tariffazione in conformità agli articoli 12 e 13;

*Emendamento*

e) monitorare l'attuazione del sistema di tariffazione in conformità agli articoli 12 e 13, **comprese le disposizioni sulle sovvenzioni trasversali di cui all'articolo 13, paragrafo 7;**

#### **Emendamento 72**

##### **Proposta di regolamento Articolo 4 – paragrafo 1 – lettera g bis (nuova)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**g bis) presentare annualmente una relazione sull'attività svolta e sull'esecuzione dei suoi compiti alle autorità competenti degli Stati membri, all'EAA e alla Commissione. Tali relazioni descrivono le iniziative prese e i risultati ottenuti in ordine a ciascuno dei compiti indicati nel presente articolo;**

#### **Emendamento 73**

##### **Proposta di regolamento Articolo 4 – paragrafo 2**

*Testo della Commissione*

2. Ogni autorità nazionale **di vigilanza** svolge le opportune ispezioni e indagini per verificare l'osservanza delle norme del presente regolamento. Il fornitore del servizio di navigazione aerea interessato facilita tali operazioni.

*Emendamento*

2. Ogni autorità **aeronautica** nazionale svolge le opportune ispezioni e indagini per verificare l'osservanza delle norme del presente regolamento. Il fornitore del servizio di navigazione aerea interessato facilita tali operazioni **e il pertinente Stato membro offre tutta l'assistenza necessaria per garantire l'efficacia del monitoraggio**

della conformità.

#### Emendamento 74

##### Proposta di regolamento Articolo 5 – titolo

*Testo della Commissione*

Cooperazione tra autorità nazionali **di vigilanza**

*Emendamento*

Cooperazione tra **le** autorità **aeronautiche** nazionali

#### Emendamento 75

##### Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 1 – comma 1

*Testo della Commissione*

1. Le autorità nazionali **di vigilanza** si scambiano informazioni sul rispettivo operato, sui loro principi, le pratiche e le procedure decisionali e sull'attuazione del diritto dell'Unione europea. Esse cooperano al fine di coordinare i loro processi decisionali all'interno dell'Unione. Le autorità nazionali **di vigilanza** partecipano e collaborano in seno a una rete che si riunisce a intervalli periodici. **La Commissione e l'Agenzia dell'Unione europea per l'aviazione (di seguito "EAA") sono membri di tale rete e ne coordinano e sostengono l'operato, oltre a formulare eventuali raccomandazioni.** La Commissione e l'EAA facilitano la cooperazione attiva delle autorità nazionali **di vigilanza** e gli scambi e l'utilizzo di personale tra le stesse autorità **sulla base di un pool di esperti che deve essere istituito dall'EAA in conformità all'articolo 17, paragrafo 2, lettera f), del regolamento (CE) n. 216/2008.**

*Emendamento*

1. Le autorità aeronautiche nazionali si scambiano informazioni sul rispettivo operato, sui loro principi, le pratiche e le procedure decisionali e sull'attuazione del diritto dell'Unione europea. Esse cooperano al fine di coordinare i loro processi decisionali all'interno dell'Unione. Le autorità **aeronautiche** nazionali partecipano e collaborano in seno a una rete che si riunisce a intervalli periodici **e quantomeno una volta all'anno.** La Commissione e l'EAA facilitano la cooperazione attiva delle autorità **aeronautiche** nazionali e gli scambi e l'utilizzo di personale tra le stesse autorità.

**La rete può, tra l'altro:**

- a) elaborare e divulgare metodologie e orientamenti semplificati per la realizzazione dei compiti dell'autorità di cui all'articolo 4;**
- b) fornire assistenza alle singole autorità**

*aeronautiche nazionali su questioni normative;*

*c) formulare pareri alla Commissione e all'EAA in merito al processo normativo e alla certificazione;*

*d) formulare pareri, orientamenti e raccomandazioni su come agevolare la fornitura transfrontaliera di servizi;*

*e) elaborare soluzioni comuni da attuare a livello di uno o più Stati al fine di conseguire gli obiettivi del piano generale ATM o della convenzione di Chicago.*

#### *Motivazione*

*Lo scopo e i compiti della rete devono essere definiti in modo più dettagliato. In particolare, oltre ai compiti delle autorità nazionali di vigilanza ai sensi dell'articolo 4, sarebbe opportuno identificare gli ostacoli alla fornitura transfrontaliera di servizi, sia al fine di risolvere casi bilaterali sia per fornire consulenza alla Commissione in merito al processo normativo.*

#### **Emendamento 76**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 5 – paragrafo 1 – comma 2**

###### *Testo della Commissione*

Fatte salve le norme sulla protezione dei dati di cui all'articolo 22 del presente regolamento e al regolamento (CE) n. 45/2001, la Commissione *sostiene* lo scambio di informazioni, **di cui al primo e secondo comma del presente paragrafo**, tra i membri della rete, eventualmente mediante strumenti elettronici, nel rispetto della riservatezza dei segreti commerciali **dei fornitori di servizi di navigazione aerea.**

###### *Emendamento*

Fatte salve le norme sulla protezione dei dati di cui all'articolo 22 del presente regolamento e al regolamento (CE) n. 45/2001, la Commissione **predispone una piattaforma per** lo scambio di **dette** informazioni tra i membri della rete, eventualmente mediante strumenti elettronici, nel rispetto della riservatezza dei segreti commerciali **delle imprese, delle organizzazioni o dei soggetti coinvolti.**

#### **Emendamento 77**

##### **Proposta di regolamento**

##### **Articolo 5 – paragrafo 2**

###### *Testo della Commissione*

2. Le autorità nazionali **di vigilanza** cooperano strettamente, anche attraverso accordi di lavoro, a fini di assistenza

###### *Emendamento*

2. Le autorità **aeronautiche** nazionali cooperano strettamente, anche attraverso accordi di lavoro, a fini di assistenza

reciproca nelle loro funzioni di monitoraggio e svolgimento di indagini e sondaggi.

reciproca nelle loro funzioni di monitoraggio e svolgimento di indagini e sondaggi.

## Emendamento 78

### Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 3

#### *Testo della Commissione*

3. Per quanto riguarda i blocchi funzionali di spazio aereo ***che si estendono nello spazio aereo che è di responsabilità di più Stati membri***, gli Stati membri interessati concludono accordi sulla vigilanza ***prevista dal presente*** articolo nei confronti dei fornitori di servizi di navigazione aerea che forniscono servizi connessi ai suddetti blocchi. Le autorità nazionali ***di vigilanza*** interessate elaborano un piano in cui specificano le modalità della loro cooperazione allo scopo di concretizzare tale accordo.

#### *Emendamento*

3. Per quanto riguarda i blocchi funzionali di spazio aereo gli Stati membri interessati concludono accordi sulla vigilanza ***di cui all'articolo 4*** nei confronti dei fornitori di servizi di navigazione aerea che forniscono servizi connessi ai suddetti blocchi. Le autorità ***aeronautiche*** nazionali interessate elaborano un piano in cui specificano le modalità della loro cooperazione allo scopo di concretizzare tale accordo.

## Emendamento 79

### Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 4

#### *Testo della Commissione*

4. Le autorità nazionali ***di vigilanza*** cooperano strettamente al fine di garantire una vigilanza adeguata dei fornitori di servizi di navigazione aerea, titolari di un certificato valido rilasciato in uno Stato membro, che forniscono altresì servizi nello spazio aereo di responsabilità di un altro Stato membro. Tale cooperazione include accordi per il trattamento di casi che implicano l'inosservanza del presente regolamento e dei requisiti comuni applicabili adottati in conformità all'articolo 8 ter, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 216/2008

#### *Emendamento*

4. Le autorità ***aeronautiche*** nazionali cooperano strettamente al fine di garantire una vigilanza adeguata dei fornitori di servizi di navigazione aerea, titolari di un certificato valido rilasciato in uno Stato membro, che forniscono altresì servizi nello spazio aereo di responsabilità di un altro Stato membro. Tale cooperazione include accordi per il trattamento di casi che implicano l'inosservanza del presente regolamento e dei requisiti comuni applicabili adottati in conformità all'articolo 8 ter, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 216/2008

## Emendamento 80

### Proposta di regolamento

## Articolo 5 – paragrafo 5

### *Testo della Commissione*

5. In caso di fornitura di servizi di navigazione aerea in uno spazio aereo di pertinenza di un altro Stato membro, gli accordi di cui ai paragrafi 2 e 4 comprendono un accordo relativo al reciproco riconoscimento dei compiti di vigilanza di cui all'articolo 4, paragrafi 1 e 2 e dei risultati degli stessi. Il mutuo riconoscimento si applica anche quando gli accordi di riconoscimento fra le autorità nazionali di vigilanza sono conclusi ai fini del processo di certificazione dei fornitori di servizi.

### *Emendamento*

5. In caso di fornitura di servizi di navigazione aerea in uno spazio aereo di pertinenza di un altro Stato membro, gli accordi di cui ai paragrafi 2, 3 e 4 comprendono un accordo relativo al reciproco riconoscimento dei compiti di vigilanza di cui all'articolo 4, paragrafi 1 e 2 e dei risultati degli stessi. Il mutuo riconoscimento si applica anche quando gli accordi di riconoscimento fra le autorità nazionali di vigilanza sono conclusi ai fini del processo di certificazione dei fornitori di servizi.

### *Motivazione*

*Anche il riconoscimento reciproco è importante relativamente ai blocchi funzionali di spazio aereo.*

## Emendamento 81

### Proposta di regolamento Articolo 5 – paragrafo 6

#### *Testo della Commissione*

6. Se consentito **dalla legislazione** nazionale, le autorità nazionali **di vigilanza** possono, a fini di cooperazione regionale, concludere anche accordi sulla ripartizione dei compiti in materia di vigilanza.

#### *Emendamento*

6. Se consentito **dal diritto** nazionale, le autorità **aeronautiche** nazionali possono, a fini di cooperazione regionale, concludere anche accordi sulla ripartizione dei compiti in materia di vigilanza.

## Emendamento 82

### Proposta di regolamento Articolo 6 – paragrafo 1

#### *Testo della Commissione*

1. Le autorità nazionali **di vigilanza** possono decidere di delegare interamente o in parte le ispezioni **e** le indagini **di cui all'articolo 4, paragrafo 2**, ad organizzazioni riconosciute che soddisfano i requisiti stabiliti nell'allegato I.

#### *Emendamento*

1. **L'EAA e** le autorità **aeronautiche** nazionali possono decidere di delegare interamente o in parte le ispezioni, le indagini **e altri compiti assegnati a norma del presente regolamento** ad organizzazioni riconosciute che soddisfano i requisiti stabiliti nell'allegato I.



## Emendamento 83

### Proposta di regolamento

#### Articolo 6 – paragrafo 2

##### *Testo della Commissione*

2. Tale delega **concessa da un'autorità nazionale di vigilanza** è valida nell'intera Unione per un periodo di tre anni rinnovabile. Le autorità nazionali **di vigilanza** possono incaricare una qualsiasi delle organizzazioni riconosciute, con sede nell'Unione, di effettuare le ispezioni e le indagini.

##### *Emendamento*

2. Tale delega è valida nell'intera Unione per un periodo di tre anni rinnovabile. **L'EEA e** le autorità **aeronautiche** nazionali possono incaricare una qualsiasi delle organizzazioni riconosciute, con sede nell'Unione, di effettuare le ispezioni e le indagini.

## Emendamento 84

### Proposta di regolamento

#### Articolo 6 – paragrafo 3

##### *Testo della Commissione*

3. **Gli Stati membri** notificano alla Commissione, **all'EEA e** agli altri Stati membri le organizzazioni riconosciute cui hanno delegato compiti in conformità al paragrafo 1 indicando il settore di competenza di ciascuna organizzazione e i loro numeri di identificazione, nonché eventuali modifiche di tali informazioni. La Commissione pubblica nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* l'elenco delle organizzazioni riconosciute, i loro numeri di identificazione e settori di competenza e mantiene aggiornato tale elenco.

##### *Emendamento*

3. **L'EEA e le autorità aeronautiche nazionali** notificano alla Commissione, agli altri Stati membri **e, se del caso, all'EEA,** le organizzazioni riconosciute cui hanno delegato compiti in conformità del paragrafo 1 indicando il settore di competenza di ciascuna organizzazione e i loro numeri di identificazione, nonché eventuali modifiche di tali informazioni. La Commissione pubblica nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* l'elenco delle organizzazioni riconosciute, i loro numeri di identificazione e i loro settori di competenza e mantiene aggiornato tale elenco.

## Emendamento 85

### Proposta di regolamento

#### Articolo 6 – paragrafo 4

##### *Testo della Commissione*

4. **Gli Stati membri** ritirano la delega alle organizzazioni riconosciute che non risultano più conformi ai requisiti di cui all'allegato I e ne informano senza indugio

##### *Emendamento*

4. **L'EEA e le autorità aeronautiche nazionali** ritirano la delega alle organizzazioni riconosciute che non risultano più conformi ai requisiti di cui

la Commissione, l'EAA e gli altri Stati membri.

all'allegato I e ne informano senza indugio la Commissione e gli altri Stati membri.

## Emendamento 86

### Proposta di regolamento Articolo 7 – paragrafo 1

#### *Testo della Commissione*

1. Le autorità nazionali **di vigilanza** che operano in conformità alle rispettive legislazioni nazionali, istituiscono meccanismi di consultazione per coinvolgere in modo appropriato le parti interessate, inclusi gli enti rappresentativi del personale per l'esercizio delle loro mansioni, nell'attuazione del cielo unico europeo.

#### *Emendamento*

1. Le autorità **aeronautiche** nazionali che operano in conformità alle rispettive legislazioni nazionali, istituiscono meccanismi di consultazione per coinvolgere in modo appropriato le parti interessate, inclusi gli enti rappresentativi del personale per l'esercizio delle loro mansioni, nell'attuazione del cielo unico europeo.

## Emendamento 87

### Proposta di regolamento Articolo 8 – paragrafo 1

#### *Testo della Commissione*

1. La fornitura di tutti i servizi di navigazione aerea all'interno dell'Unione è soggetta alla certificazione da parte delle autorità nazionali **di vigilanza** o dell'EAA o alla dichiarazione alle stesse, in conformità all'articolo 8 ter del regolamento (CE) n. 216/2008.

#### *Emendamento*

1. La fornitura di tutti i servizi di navigazione aerea all'interno dell'Unione è soggetta alla certificazione da parte delle autorità **aeronautiche** nazionali o dell'EAA o alla dichiarazione alle stesse, in conformità all'articolo 8 ter del regolamento (CE) n. 216/2008.

## Emendamento 88

### Proposta di regolamento Articolo 8 – paragrafo 4

#### *Testo della Commissione*

4. Il rilascio dei certificati conferisce ai fornitori di servizi di navigazione aerea la possibilità di offrire i loro servizi **agli Stati membri**, ad altri fornitori di servizi di navigazione aerea, agli utenti dello spazio aereo e agli aeroporti all'interno dell'Unione. **Per quanto riguarda i servizi di assistenza, tale possibilità è subordinata**

#### *Emendamento*

4. Il rilascio dei certificati conferisce ai fornitori di servizi di navigazione aerea la possibilità di offrire i loro servizi **a qualsiasi Stato membro**, ad altri fornitori di servizi di navigazione aerea, agli utenti dello spazio aereo e agli aeroporti all'interno dell'Unione **e nei paesi terzi confinanti, inclusi, se del caso, i blocchi**

*alla conformità all'articolo 10, paragrafo 2.*

*funzionali di spazio aereo, soggetti a un accordo reciproco tra le parti interessate.*

## **Emendamento 89**

### **Proposta di regolamento Articolo 9 – paragrafo 5**

#### *Testo della Commissione*

5. Per i blocchi funzionali di spazio aereo, stabiliti a norma dell'articolo 16, ***che si estendono nello spazio aereo di responsabilità di più Stati membri***, gli Stati membri interessati designano congiuntamente, conformemente al paragrafo 1 del presente articolo, uno o più fornitori di servizi di traffico aereo, almeno un mese prima dell'istituzione del blocco funzionale di spazio aereo.

#### *Emendamento*

5. Per i blocchi funzionali di spazio aereo, stabiliti a norma dell'articolo 16, gli Stati membri interessati designano congiuntamente, conformemente al paragrafo 1 del presente articolo, uno o più fornitori di servizi di traffico aereo, almeno un mese prima dell'istituzione del blocco funzionale di spazio aereo.

## **Emendamento 90**

### **Proposta di regolamento Articolo 10**

#### *Testo della Commissione*

1. In conformità al presente articolo, gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire che i fornitori di servizi di assistenza ***possano*** competere all'interno dell'Unione per la fornitura di tali servizi sulla base di condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti.

***Il requisito di cui al presente articolo deve essere soddisfatto entro il 1° gennaio 2020.***

2. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire ***che la fornitura*** di servizi di ***traffico aereo sia separata dalla fornitura*** di servizi di assistenza. ***Ciò implica che i servizi di traffico aereo e i servizi di assistenza devono essere forniti da due imprese distinte.***

#### *Emendamento*

1. In conformità al presente articolo, gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire ***che non vi siano ostacoli legali per*** i fornitori di servizi di assistenza ***che ne pregiudichino la capacità di*** competere all'interno dell'Unione per la fornitura di tali servizi sulla base di condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti.

2. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire ***che i fornitori*** di servizi di ***navigazione aerea, all'atto dell'elaborazione dei loro piani aziendali, chiedano offerte a diversi fornitori*** di servizi di assistenza, ***al fine di scegliere il fornitore finanziariamente e qualitativamente più vantaggioso.*** ***L'organo di valutazione delle prestazioni previsto a norma dell'articolo 11,***

3. Nella scelta del prestatore di servizi di assistenza gli enti appaltatori **tengono conto, in particolare, dell'efficienza** in rapporto ai costi, **della** qualità generale e **della** sicurezza dei servizi.

4. Un prestatore di servizi di assistenza può essere selezionato per fornire servizi nello spazio aereo di uno Stato membro soltanto se:

- a) è certificato a norma dell'articolo 8 ter del regolamento (CE) n. 216/2008;
- b) la sua sede principale di attività si trova nel territorio di uno Stato membro;
- c) gli Stati membri e/o i cittadini degli Stati membri detengono oltre il 50% del prestatore di servizi e lo controllano di fatto, direttamente o indirettamente, attraverso una o più imprese intermedie, salvo quanto previsto in un accordo con un paese terzo di cui l'Unione è parte contraente; e
- d) il prestatore di servizi è conforme ai requisiti in materia di difesa e sicurezza nazionale.

5. I servizi di assistenza relativi al funzionamento della rete europea di gestione del traffico aereo (EATMN) possono essere forniti a livello centralizzato dal gestore della rete, aggiungendo tale servizi all'elenco di cui all'articolo 17, paragrafo 2, in conformità all'articolo 17, paragrafo 3. Tali servizi, e in particolare quelli relativi alla infrastrutture ATM, possono anche essere forniti su base esclusiva da un prestatore di servizi di navigazione aerea o da raggruppamenti di tali fornitori. La Commissione precisa le modalità per la selezione dei fornitori o gruppi di fornitori

**paragrafo 2, nel valutare i piani di miglioramento delle prestazioni, controlla il livello di conformità con le disposizioni del presente paragrafo.**

3. Nella scelta del prestatore **esterno** di servizi di assistenza **si osservano le disposizioni della direttiva 2004/18/CE**. Gli enti appaltatori **si attengono a criteri vincolanti di selezione quali l'efficienza** in rapporto ai costi **e all'energia, la** qualità generale, **l'interoperabilità e la** sicurezza dei servizi, **nonché la trasparenza delle procedure di aggiudicazione.**

4. Un prestatore di servizi di assistenza può essere selezionato per fornire servizi nello spazio aereo di uno Stato membro soltanto se:

- a) è certificato a norma dell'articolo 8 ter del regolamento (CE) n. 216/2008;
- b) la sua sede principale di attività si trova nel territorio di uno Stato membro;
- c) gli Stati membri e/o i cittadini degli Stati membri detengono oltre il 50% del prestatore di servizi e lo controllano di fatto, direttamente o indirettamente, attraverso una o più imprese intermedie, salvo quanto previsto in un accordo con un paese terzo di cui l'Unione è parte contraente; e
- d) il prestatore di servizi è conforme ai requisiti in materia di difesa e sicurezza nazionale.

5. I servizi di assistenza relativi al funzionamento della rete europea di gestione del traffico aereo (EATMN) possono essere forniti a livello centralizzato dal gestore della rete, aggiungendo tale servizi all'elenco di cui all'articolo 17, paragrafo 2, in conformità all'articolo 17, paragrafo 3. Tali servizi, e in particolare quelli relativi alla infrastrutture ATM, possono anche essere forniti su base esclusiva da un prestatore di servizi di navigazione aerea o da raggruppamenti di tali fornitori. La Commissione precisa le modalità per la selezione dei fornitori o gruppi di fornitori

sulla base della capacità professionale e della capacità di fornire servizi in modo imparziale ed efficace sul piano dei costi e predispone una valutazione generale dei costi e benefici stimati della fornitura di servizi di assistenza a livello centralizzato. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3. La Commissione designa i fornitori, o raggruppamenti di fornitori, in conformità agli atti di esecuzione citati.

sulla base della capacità professionale e della capacità di fornire servizi in modo imparziale ed efficace sul piano dei costi e predispone una valutazione generale dei costi e benefici stimati della fornitura di servizi di assistenza a livello centralizzato. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3. La Commissione designa i fornitori, o raggruppamenti di fornitori, in conformità agli atti di esecuzione citati.

***5 bis. La Commissione definisce norme dettagliate che chiariscono le modalità di selezione dei servizi di cui al presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3.***

***5 ter. La Commissione condurrà uno studio complessivo sugli impatti operativi, economici, di sicurezza e sociali dell'introduzione dei principi di mercato alla fornitura di servizi di assistenza e lo presenta al Parlamento europeo e al Consiglio entro il 1° gennaio 2016. Lo studio tiene in considerazione la realizzazione del piano generale ATM e l'impatto delle tecnologie SESAR sul settore dei servizi di assistenza.***

## **Emendamento 91**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 11 – paragrafo 1 – lettera a**

##### *Testo della Commissione*

a) obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e obiettivi associati a livello locale relativi a settori di prestazione essenziali quali la sicurezza, l'ambiente, la capacità e l'efficacia sotto il profilo dei costi;

##### *Emendamento*

a) obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e obiettivi associati a livello locale relativi a settori di prestazione essenziali quali la sicurezza, l'ambiente, la capacità e l'efficacia sotto il profilo dei costi, ***conformemente agli obiettivi di alto livello del piano generale ATM fissati per un intero periodo di riferimento;***

## Emendamento 92

### Proposta di regolamento

#### Articolo 11 – paragrafo 1 – lettera b

##### *Testo della Commissione*

b) piani ***nazionali o piani per blocchi funzionali di spazio aereo***, comprendenti obiettivi prestazionali, a garanzia della conformità agli obiettivi prestazionali dell'Unione e agli obiettivi associati a livello locale; e

##### *Emendamento*

b) piani ***locali di miglioramento delle prestazioni***, comprendenti obiettivi prestazionali, a garanzia della conformità agli obiettivi prestazionali dell'Unione e agli obiettivi associati a livello locale; e

## Emendamento 93

### Proposta di regolamento

#### Articolo 11 – paragrafo 2

##### *Testo della Commissione*

2. La Commissione designa un organismo indipendente, imparziale e competente come “organo di valutazione delle prestazioni”. Il ruolo ***dell'organo di valutazione delle prestazioni*** consiste nel fornire consulenza alla Commissione, coordinandosi con le autorità nazionali ***di vigilanza, e***, nell'assisterle ***su richiesta*** nell'attuazione del sistema di prestazioni di cui al paragrafo 1. ***All'organo di valutazione delle prestazioni*** può essere prestata assistenza tecnica dall'EAA ***e*** da Eurocontrol o da un altro organismo competente.

##### *Emendamento*

2. La Commissione designa un organismo indipendente, imparziale e competente come "organo di valutazione delle prestazioni" (***OVP***). ***L'OVP è istituito come un regolatore economico europeo sotto la sorveglianza della Commissione, con effetto dal 1° luglio 2015.*** Il ruolo ***dell'OVP*** consiste nel fornire consulenza alla Commissione, coordinandosi con le autorità ***aeronautiche*** nazionali, nell'assisterle ***e nel monitorarle*** nell'attuazione del sistema di prestazioni di cui al paragrafo 1. ***L'OVP deve essere separato funzionalmente e giuridicamente da qualsiasi fornitore di servizi, a livello nazionale o paneuropeo.*** ***All'OVP*** può essere prestata assistenza tecnica dall'EAA, ***dal gestore della rete***, da Eurocontrol o da un altro organismo competente.

## Emendamento 94

### Proposta di regolamento

#### Articolo 11 – paragrafo 3

##### *Testo della Commissione*

3. I piani ***nazionali o i piani per i blocchi***

##### *Emendamento*

3. I piani locali ***di miglioramento delle***

**funzionali di spazio aereo** di cui al paragrafo 1, lettera b), sono elaborati dalle autorità nazionali **di vigilanza** e adottati dagli Stati membri. Detti piani includono obiettivi locali di carattere vincolante e un adeguato sistema di incentivi quale approvato dagli Stati membri. L'elaborazione dei piani è soggetta a consultazioni con i fornitori di servizi di navigazione aerea, con i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo e, qualora opportuno, con gli operatori e i coordinatori aeroportuali.

**prestazioni** di cui al paragrafo 1, lettera b), sono elaborati dalle autorità **aeronautiche** nazionali e adottati dagli Stati membri. Detti piani includono obiettivi locali di carattere vincolante e un adeguato sistema di incentivi quale approvato dagli Stati membri. L'elaborazione dei piani è soggetta a consultazioni con **la Commissione, l'OVP**, i fornitori di servizi di navigazione aerea, con i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo e, qualora opportuno, con gli operatori e i coordinatori aeroportuali.

## Emendamento 95

### Proposta di regolamento

#### Articolo 11 – paragrafo 4 – comma 1

##### *Testo della Commissione*

**4. La conformità** degli obiettivi **dei piani nazionali o di blocco funzionale di spazio aereo** e degli obiettivi locali agli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione è valutata dalla Commissione in cooperazione con l'**organo di valutazione delle prestazioni**.

##### *Emendamento*

**4. La conformità** degli obiettivi **dei piani locali di miglioramento delle prestazioni** e degli obiettivi locali agli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione è valutata dalla Commissione in cooperazione con l'**OVP**.

## Emendamento 96

### Proposta di regolamento

#### Articolo 11 – paragrafo 4 – comma 2

##### *Testo della Commissione*

Qualora accerti che i piani **nazionali o per blocco funzionale di spazio aereo** o gli obiettivi a livello locale non soddisfano gli obiettivi a livello di Unione, la Commissione, può esigere che gli Stati membri interessati adottino le necessarie misure correttive. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità alla procedura consultiva di cui all'articolo 27, paragrafo 2.

##### *Emendamento*

Qualora accerti che i piani **locali di miglioramento delle prestazioni** o gli obiettivi a livello locale non soddisfano gli obiettivi a livello di Unione, la Commissione può esigere che gli Stati membri interessati adottino le necessarie misure correttive. Tali atti di esecuzione sono adottati in conformità alla procedura consultiva di cui all'articolo 27, paragrafo 2.

## Emendamento 97

### Proposta di regolamento

#### Articolo 11 – paragrafo 6

##### *Testo della Commissione*

6. La Commissione **compie** valutazioni periodiche in merito al conseguimento degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e degli obiettivi prestazionali associati a livello locale.

##### *Emendamento*

6. La Commissione **e l'EAA, insieme con l'OVP, compiono** valutazioni periodiche in merito al conseguimento degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e degli obiettivi prestazionali associati a livello locale.

## Emendamento 98

### Proposta di regolamento

#### Articolo 11 – paragrafo 7 – comma 1 – lettera a

##### *Testo della Commissione*

a) la raccolta, la convalida, l'esame, la valutazione e la diffusione dei dati attinenti relativi alle prestazioni dei servizi di navigazione aerea e dei servizi di rete forniti da tutte le pertinenti parti interessate, tra le quali i fornitori di servizi di navigazione aerea, gli utenti dello spazio aereo, gli operatori aeroportuali, le autorità nazionali **di vigilanza**, gli Stati membri e Eurocontrol;

##### *Emendamento*

a) la raccolta, la convalida, l'esame, la valutazione e la diffusione dei dati attinenti relativi alle prestazioni dei servizi di navigazione aerea e dei servizi di rete forniti da tutte le pertinenti parti interessate, tra le quali i fornitori di servizi di navigazione aerea, gli utenti dello spazio aereo, gli operatori aeroportuali, **l'EAA**, le autorità **aeronautiche** nazionali, gli Stati membri e Eurocontrol;

## Emendamento 99

### Proposta di regolamento

#### Articolo 11 – paragrafo 7 – comma 1 – lettera b

##### *Testo della Commissione*

b) la selezione di adeguati settori essenziali di prestazione, sulla base del documento n. 9854 dell'ICAO «Global Air Traffic Management Operational Concept», e coerenti con quelli identificati nel quadro delle prestazioni del piano generale ATM, tra i quali la sicurezza, l'ambiente, la capacità e l'efficacia sotto il profilo dei costi, con gli adattamenti eventualmente necessari per tenere conto delle esigenze specifiche del cielo unico europeo e degli

##### *Emendamento*

b) la selezione di adeguati settori essenziali di prestazione, sulla base del documento n. 9854 dell'ICAO «Global Air Traffic Management Operational Concept», e coerenti con quelli identificati nel quadro delle prestazioni del piano generale ATM, tra i quali la sicurezza, l'ambiente, la capacità, l'efficacia sotto il profilo dei costi **e il fattore umano**, con gli adattamenti eventualmente necessari per tenere conto delle esigenze specifiche del cielo unico



obiettivi specifici di tali settori e definizione di un gruppo limitato di indicatori essenziali per misurare le prestazioni;

europeo e degli obiettivi specifici di tali settori e definizione di un gruppo limitato di indicatori essenziali per misurare le prestazioni; ***occorre prestare particolare attenzione agli indicatori di prestazione in materia di sicurezza;***

## **Emendamento 100**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 11 – paragrafo 7 – comma 1 – lettera c**

##### *Testo della Commissione*

c) la definizione e revisione degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e degli obiettivi prestazionali associati a livello locale tenendo in considerazione i contributi identificati a livello nazionale o a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo;

##### *Emendamento*

c) la definizione e revisione degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e degli obiettivi prestazionali associati a livello locale tenendo in considerazione i contributi identificati a livello nazionale o a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo; ***gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione sono istituiti al fine di assicurare che ogni blocco funzionale di spazio aereo abbia la flessibilità sufficiente per conseguire i migliori risultati;***

##### *Motivazione*

*È necessario stimolare i blocchi funzionali di spazio aereo affinché abbiano prestazioni migliori assicurando al contempo che gli obiettivi a livello dell'Unione non eliminino la flessibilità necessaria per raggiungere risultati migliori.*

## **Emendamento 101**

### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 11 – paragrafo 7 – comma 1 – lettera d – parte introduttiva**

##### *Testo della Commissione*

d) i criteri a cui le autorità nazionali ***di vigilanza*** ricorrono per l'elaborazione dei piani ***nazionali o a livello di blocchi funzionali di spazio aereo di*** miglioramento delle prestazioni, compresi gli obiettivi prestazionali a livello locale e il sistema di incentivi. I piani di miglioramento delle prestazioni:

##### *Emendamento*

d) i criteri a cui le autorità ***aeronautiche*** nazionali ricorrono per l'elaborazione dei piani ***locali*** di miglioramento delle prestazioni, compresi gli obiettivi prestazionali a livello locale e il sistema di incentivi. I piani di miglioramento delle prestazioni:

## Emendamento 102

### Proposta di regolamento

#### Articolo 11 – paragrafo 7 – comma 1 – lettera d – punto i

##### *Testo della Commissione*

i) sono basati sui piani aziendali dei fornitori di servizi di navigazione aerea;

##### *Emendamento*

i) sono basati sui piani aziendali dei fornitori di servizi di navigazione aerea, ***i quali dovrebbero a loro volta tenere conto dell'attuazione del piano generale ATM;***

## Emendamento 103

### Proposta di regolamento

#### Articolo 11 – paragrafo 7 – comma 1 – lettera e

##### *Testo della Commissione*

e) la valutazione degli obiettivi prestazionali a livello locale sulla base dei piani ***nazionali o dei piani per i blocchi funzionali di spazio aereo;***

##### *Emendamento*

e) la valutazione degli obiettivi prestazionali a livello locale sulla base dei piani ***locali di miglioramento delle prestazioni;***

## Emendamento 104

### Proposta di regolamento

#### Articolo 11 – paragrafo 7 – comma 1 – lettera f

##### *Testo della Commissione*

f) monitoraggio dei piani ***nazionali o dei piani per i blocchi funzionali di spazio aereo***, compresi adeguati meccanismi d'allarme;

##### *Emendamento*

f) ***il*** monitoraggio dei piani ***locali di miglioramento delle prestazioni***, compresi adeguati meccanismi d'allarme;

## Emendamento 105

### Proposta di regolamento

#### Articolo 11 – paragrafo 7 – comma 1 – lettera g

##### *Testo della Commissione*

g) i criteri per imporre sanzioni nei casi di non conformità agli obiettivi ***prestazionali a*** livello dell'***Unione e*** agli obiettivi associati a livello locale durante il periodo di riferimento, nonché a sostenere meccanismi di allarme;

##### *Emendamento*

g) i criteri per imporre sanzioni ***e meccanismi di compensazione*** nei casi di non conformità agli obiettivi ***prestazionali a*** livello dell'***Unione e*** agli obiettivi associati a livello locale durante il periodo di riferimento, nonché a sostenere

meccanismi di allarme;

### *Motivazione*

*Oltre all'introduzione di sanzioni, deve essere istituito anche un meccanismo di compensazione adeguato al fine di affrontare i problemi derivati dalla mancata sincronizzazione nell'applicazione del SESAR e gli investimenti persi che ne derivino.*

### **Emendamento 106**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 11 – paragrafo 7 – comma 2**

##### *Testo della Commissione*

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità all'articolo 26 al fine di definire modalità di applicazione per il funzionamento adeguato del sistema di prestazioni conformemente ai punti elencati nel presente paragrafo.

##### *Emendamento*

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 26 al fine di **adottare gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e di** definire modalità di applicazione per il funzionamento adeguato del sistema di prestazioni conformemente ai punti elencati nel presente paragrafo.

### **Emendamento 107**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 11 – paragrafo 8 bis (nuovo)**

##### *Testo della Commissione*

##### *Emendamento*

**8 bis. La Commissione conduce uno studio sull'impatto che il comportamento dei soggetti non fornitori di servizi di navigazione aerea nel sistema ATM, per esempio gli operatori aeroportuali, i coordinatori aeroportuali e gli operatori del trasporto aereo, può avere sul funzionamento efficiente della rete ATM europea.**

**L'ambito dello studio deve riguardare, pur senza esservi limitato:**

- a) l'identificazione di soggetti non fornitori di servizi di navigazione aerea nel sistema ATM, in grado di influenzare le prestazioni della rete;**
- b) l'effetto del comportamento di tali soggetti sulle prestazioni ANS relativamente ai settori essenziali di**

*prestazione quali la sicurezza, l'ambiente e la capacità;*

*c) la fattibilità dell'elaborazione di indicatori di prestazione e di indicatori essenziali di prestazione per tali soggetti;*

*d) qualsiasi vantaggio per la rete ATM europea che può derivare dall'applicazione di ulteriori indicatori di prestazione e indicatori essenziali di prestazione e qualsiasi ostacolo per il raggiungimento della migliore prestazione.*

*Lo studio deve essere avviato entro 12 mesi dalla pubblicazione del presente regolamento e completato entro i 12 mesi successivi; le conclusioni dello stesso devono essere prese in esame dalla Commissione e dagli Stati membri al fine di ampliare l'ambito del sistema di prestazioni affinché comprenda ogni ulteriore indicatore di prestazione e indicatore essenziale di prestazione per i prossimi periodi di riferimento, ai sensi delle disposizioni del presente articolo.*

#### *Motivazione*

*Il sistema di prestazioni si concentra essenzialmente sui fornitori di servizi come soggetti principali del sistema ATM. È evidente che altri soggetti nel sistema hanno la capacità di influenzare i risultati prestazionali della rete ATM europea. Pertanto, la Commissione, sostenuta dall'OVP, deve condurre uno studio per comprendere come gli altri soggetti ATM influiscano sulle prestazioni della rete al fine di elaborare ulteriori indicatori essenziali di prestazione e indicatori di prestazione per tali soggetti con il fine di applicarli al sistema nei prossimi periodi di riferimento.*

#### **Emendamento 108**

##### **Proposta di regolamento Articolo 13 – paragrafo 4**

###### *Testo della Commissione*

4. I costi di cui si deve tenere conto in questo contesto sono quelli valutati in relazione a strutture e servizi previsti e attuati ai sensi dell'ICAO Regional Air Navigation Plan (piano regionale di navigazione aerea dell'ICAO, regione europea). Essi includono anche i costi

###### *Emendamento*

4. I costi di cui si deve tenere conto in questo contesto sono quelli valutati in relazione a strutture e servizi previsti e attuati ai sensi dell'ICAO Regional Air Navigation Plan (piano regionale di navigazione aerea dell'ICAO, regione europea). Essi includono anche i costi

sostenuti dalle autorità nazionali **di vigilanza** e/o da organizzazioni riconosciute, nonché altri costi sostenuti dallo Stato membro e dal fornitore di servizi interessati in relazione alla fornitura di servizi di navigazione aerea. I costi non comprendono i costi delle sanzioni imposte dagli Stati membri a norma dell'articolo 33, **né** i costi delle eventuali misure correttive o sanzioni a norma dell'articolo 11, paragrafo 5.

sostenuti dalle autorità **aeronautiche** nazionali e/o da organizzazioni riconosciute, nonché altri costi sostenuti dallo Stato membro e dal fornitore di servizi interessati in relazione alla fornitura di servizi di navigazione aerea. I costi non comprendono i costi delle sanzioni imposte dagli Stati membri a norma dell'articolo 33 **o** i costi delle eventuali misure correttive o sanzioni a norma dell'articolo 11, paragrafo 5 .

## Emendamento 109

### Proposta di regolamento Articolo 13 – paragrafo 5

#### *Testo della Commissione*

5. Gli Stati membri, per quanto riguarda i blocchi funzionali di spazio aereo e in quanto parte dei loro rispettivi accordi quadro, si adoperano nella misura del possibile per concordare i principi comuni di una politica di tariffazione.

#### *Emendamento*

5. Gli Stati membri, per quanto riguarda i blocchi funzionali di spazio aereo e in quanto parte dei loro rispettivi accordi quadro, si adoperano nella misura del possibile per concordare i principi comuni di una politica di tariffazione, **al fine di conseguire una tariffa unica in linea con i rispettivi piani di miglioramento delle prestazioni;**

## Emendamento 110

### Proposta di regolamento Articolo 13 – paragrafo 9 – lettera f

#### *Testo della Commissione*

f) le tariffe promuovono la fornitura sicura, efficiente, efficace e sostenibile dei servizi di navigazione aerea, si prefiggono il raggiungimento di un alto livello di sicurezza e dell'efficacia sotto il profilo dei costi nonché il conseguimento degli obiettivi di prestazione e incentivano la fornitura di servizi integrati, riducendo al contempo l'impatto ambientale dell'aviazione. Ai fini della **lettera f)** e in relazione ai piani **nazionali o a livello di blocchi funzionali di spazio aereo di miglioramento delle prestazioni**, le autorità nazionali **di vigilanza** possono istituire

#### *Emendamento*

f) le tariffe promuovono la fornitura sicura, efficiente, efficace e sostenibile dei servizi di navigazione aerea, si prefiggono il raggiungimento di un alto livello di sicurezza e dell'efficacia sotto il profilo dei costi nonché il conseguimento degli obiettivi di prestazione e incentivano la fornitura di servizi integrati, riducendo al contempo l'impatto ambientale dell'aviazione. Ai fini della **presente lettera** e in relazione ai piani **locali di miglioramento delle prestazioni**, le autorità **aeronautiche** nazionali possono istituire meccanismi, tra cui incentivi consistenti in

meccanismi, tra cui incentivi consistenti in vantaggi e svantaggi finanziari, per incoraggiare i fornitori di servizi di navigazione aerea e/o gli utenti dello spazio aereo a sostenere miglioramenti della fornitura di servizi di navigazione aerea, quali una maggiore capacità, minori ritardi e uno sviluppo sostenibile, mantenendo nel contempo un livello di sicurezza ottimale.

vantaggi e svantaggi finanziari, per incoraggiare i fornitori di servizi di navigazione aerea e/o gli utenti dello spazio aereo a sostenere miglioramenti della fornitura di servizi di navigazione aerea, quali una maggiore capacità, minori ritardi e uno sviluppo sostenibile, mantenendo nel contempo un livello di sicurezza ottimale.

## **Emendamento 111**

### **Proposta di regolamento Articolo 13 – paragrafo 10**

#### *Testo della Commissione*

10. La Commissione adotta modalità di applicazione relative alla procedura da seguire per l'applicazione dei paragrafi da 1 a 9. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3.

#### *Emendamento*

10. La Commissione adotta modalità di applicazione relative alla procedura da seguire per l'applicazione dei paragrafi da 1 a 9. ***La Commissione può proporre meccanismi finanziari per migliorare la sincronizzazione delle spese in conto capitale aeree e terrestri relative all'applicazione delle tecnologie SESAR.*** Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3.

#### *Motivazione*

*I recenti problemi relativi all'applicazione della tecnologia SESAR dimostrano che a meno che non esistano misure specifiche, le spese in conto capitale richieste possono non essere sincronizzate e pertanto la relativa tecnologia installata sugli aeromobili o sui sistemi di terra potrebbe essere inutilizzabile.*

## **Emendamento 112**

### **Proposta di regolamento Articolo 14 bis (nuovo)**

#### *Testo della Commissione*

#### *Emendamento*

#### ***Articolo 14 bis***

***Attuazione del piano generale ATM  
L'attuazione del piano generale ATM è coordinata dalla Commissione. Il gestore della rete, l'OVP e il gestore della***

*realizzazione contribuiscono all'attuazione del piano generale ATM a norma delle disposizioni del presente regolamento.*

### **Emendamento 113**

#### **Proposta di regolamento Articolo 14 ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

#### **Articolo 14 ter**

*La Commissione adotta misure che definiscono la governance dell'attuazione del piano generale ATM comprese la definizione e la selezione del responsabile per il livello di gestione (gestore della realizzazione). Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3.*

### **Emendamento 114**

#### **Proposta di regolamento Articolo 14 quater (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

#### **Articolo 14 quater**

*Il gestore della realizzazione raccomanda alla Commissione termini vincolanti per la realizzazione e per le azioni correttive opportune relative ai ritardi di attuazione.*

### **Emendamento 115**

#### **Proposta di regolamento Articolo 15 – paragrafo 1**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

1. L'attuazione del piano generale ATM può essere coadiuvata da progetti comuni. Tali progetti devono sostenere gli obiettivi del presente regolamento ovvero migliorare l'efficienza del sistema aeronautico europeo in settori essenziali

1. L'attuazione del piano generale ATM può essere coadiuvata da progetti comuni. Tali progetti devono sostenere gli obiettivi del presente regolamento ovvero migliorare l'efficienza del sistema aeronautico europeo in settori essenziali

come la capacità, l'efficacia delle operazioni di volo e la redditività, nonché la sostenibilità ambientale, nel rispetto degli obiettivi imperativi di sicurezza. I progetti comuni mirano a rendere operative in modo tempestivo, coordinato e sincronizzato **le funzionalità ATM per realizzare** i cambiamenti operativi essenziali identificati dal piano generale ATM.

come la capacità, l'efficacia delle operazioni di volo e la redditività, nonché la sostenibilità ambientale, nel rispetto degli obiettivi imperativi di sicurezza. I progetti comuni mirano a rendere operative **le funzionalità ATM** in modo tempestivo, coordinato e sincronizzato, **al fine di conseguire** i cambiamenti operativi essenziali identificati dal piano generale ATM, **inclusa l'identificazione della dimensione geografica, dell'architettura del progetto orientata alle prestazioni e dell'approccio alla fornitura di servizi più appropriati da attuare da parte del gestore della realizzazione. Ove possibile, la progettazione e l'esecuzione dei progetti comuni mira a garantire che un insieme di capacità interoperabili di base esistano in tutti gli Stati membri.**

## Emendamento 116

### Proposta di regolamento Articolo 15 – paragrafo 2

#### *Testo della Commissione*

2. La Commissione può adottare misure per definire la governance di progetti comuni e individuare incentivi per la loro realizzazione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3. Tali misure **non interferiscono con i** meccanismi per lo sviluppo dei progetti relativi a blocchi funzionali di spazio aereo concordati dalle parti dei blocchi stessi.

#### *Emendamento*

2. La Commissione può adottare misure per definire la governance di progetti comuni e individuare incentivi per la loro realizzazione. **L'organismo che gestisce l'attuazione dei progetti comuni è lo stesso che è incaricato dell'attuazione della linea di base del piano generale ATM.** Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3. Tali misure **sono complementari rispetto ai** meccanismi per lo sviluppo dei progetti relativi a blocchi funzionali di spazio aereo concordati dalle parti dei blocchi stessi.

## Emendamento 117

### Proposta di regolamento Articolo 15 – paragrafo 3 bis (nuovo)



*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**3 bis. I progetti comuni sono il mezzo per attuare in modo coordinato e tempestivo i miglioramenti operativi sviluppati dal progetto SESAR. Essi offrono pertanto un contributo decisivo al raggiungimento degli obiettivi dell'Unione.**

*Motivazione*

*È della massima importanza sottolineare che l'attuazione del progetto SESAR tramite i progetti comuni deve essere in linea con gli obiettivi europei in modo tempestivo, coordinato e sincronizzato. Inoltre, è opportuno fare riferimento nel nuovo regolamento al regolamento di esecuzione (CE) n. 409/2013.*

### **Emendamento 118**

#### **Proposta di regolamento Articolo 16 – paragrafo 1**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

1. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire establishment and l'attuazione di blocchi funzionali di spazio aereo sulla base della fornitura integrata di servizi di **traffico aereo**, allo scopo di conseguire la prescritta capacità ed efficienza della rete di gestione del traffico aereo nell'ambito del cielo unico europeo, per mantenere un elevato livello di sicurezza e contribuire all'efficienza complessiva del sistema di trasporto aereo e a una riduzione dell'impatto ambientale.

1. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire la preparazione e l'attuazione di blocchi funzionali **operativi** di spazio aereo sulla base della fornitura integrata di servizi di **navigazione aerea**, allo scopo di conseguire la prescritta capacità ed efficienza della rete di gestione del traffico aereo nell'ambito del cielo unico europeo, per mantenere un elevato livello di sicurezza e contribuire all'efficienza complessiva del sistema di trasporto aereo e a una riduzione dell'impatto ambientale.

### **Emendamento 119**

#### **Proposta di regolamento Articolo 16 – paragrafo 2**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

**2. Laddove possibile, i blocchi funzionali di spazio aereo sono costituiti sulla base di un partenariato settoriale cooperativo tra fornitori di servizi di navigazione aerea, in particolare per quanto concerne la**

**soppresso**

*fornitura di servizi di assistenza in conformità all'articolo 10. Il partenariato settoriale può fornire supporto a uno o più blocchi funzionali di spazio aereo, o parte degli stessi, al fine di massimizzarne l'efficienza.*

*Motivazione*

*Conformemente all'emendamento 76 presentato dal relatore all'articolo 10, la concorrenza per servizi di assistenza non deve limitarsi al livello dei blocchi funzionali di spazio aereo.*

**Emendamento 120**

**Proposta di regolamento  
Articolo 16 – paragrafo 3**

*Testo della Commissione*

3. Gli Stati membri, *come pure* i fornitori di servizi di **traffico aereo** cooperano per quanto possibile per conformarsi al presente articolo. Laddove pertinente la cooperazione può prevedere la partecipazione ai blocchi funzionali di spazio aereo di fornitori di servizi di **traffico aereo** di paesi terzi.

*Emendamento*

3. Gli Stati membri, **le autorità aeronautiche nazionali e** i fornitori di servizi di **navigazione aerea** cooperano per quanto possibile per conformarsi al presente articolo. Laddove pertinente la cooperazione può prevedere la partecipazione ai blocchi funzionali di spazio aereo **di autorità aeronautiche nazionali e** di fornitori di servizi di **navigazione aerea** di paesi terzi.

*Motivazione*

*Le autorità di vigilanza nazionali devono essere inserite nell'articolo dal momento che svolgono un ruolo nel controllo della sicurezza e delle prestazioni dei blocchi funzionali di spazio aereo.*

**Emendamento 121**

**Proposta di regolamento  
Articolo 16 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera b**

*Testo della Commissione*

b) sono designati in modo tale da perseguire le massime sinergie ottenibili grazie al partenariato settoriale allo scopo di conseguire **e, se possibile, superare** gli obiettivi prestazionali fissati in conformità all'articolo 11;

*Emendamento*

b) sono designati in modo tale da perseguire le massime sinergie ottenibili grazie al partenariato settoriale allo scopo di conseguire gli obiettivi prestazionali fissati in conformità all'articolo 11;

*Motivazione*

*"Requisito" inopportuno per la normativa. Superare gli obiettivi in un settore può comportare problemi nel raggiungimento degli obiettivi in un altro settore.*

**Emendamento 122**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 16 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera c**

*Testo della Commissione*

c) consentono l'uso ottimale dello spazio aereo, tenendo conto dei flussi di traffico aereo;

*Emendamento*

c) consentono l'uso ottimale **e flessibile** dello spazio aereo, tenendo conto dei flussi di traffico aereo;

**Emendamento 123**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 16 – paragrafo 4 – comma 1 – punto i bis (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***i bis) consolidano gli appalti per l'infrastruttura ATM e mirano ad aumentare l'interoperabilità delle attrezzature esistenti;***

*Motivazione*

*Gli appalti per sistemi costosi e incompatibili da parte di ogni fornitore di servizi di navigazione aerea crea ulteriori ostacoli per gli obiettivi del SES in futuro.*

**Emendamento 124**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 16 – paragrafo 4 – comma 1 – punto i ter (nuovo)**

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

***i ter) facilitano la rispondenza con gli obiettivi di prestazione a livello di Unione.***

**Emendamento 125**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 16 – paragrafo 5**

*Testo della Commissione*

5. I requisiti di cui al presente articolo possono essere soddisfatti mediante la partecipazione dei fornitori di servizi di navigazione aerea a uno o più blocchi funzionali di spazio aereo.

**Emendamento 126**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 16 – paragrafo 6 – comma 1**

*Testo della Commissione*

Un blocco funzionale di spazio aereo ***che si copre lo spazio aereo soggetto alla responsabilità di più di uno Stato membro viene*** istituito con decisione congiunta ***di tutti gli*** Stati membri e, se del caso, ***di tutti i*** paesi terzi che hanno responsabilità di qualsiasi porzione dello spazio aereo inclusa nel blocco funzionale di spazio aereo.

**Emendamento 127**

**Proposta di regolamento**

**Articolo 16 – paragrafo 11**

*Testo della Commissione*

11. La Commissione può adottare misure relative alle informazioni, di cui al paragrafo 6, che gli Stati membri sono tenuti a fornire. Tali atti di esecuzione sono adottati conformemente alla procedura di cui all'articolo 273.

*Emendamento*

*(Non concerne la versione italiana)*

*Emendamento*

Un blocco funzionale ***operativo*** di spazio aereo è istituito con decisione congiunta ***degli*** Stati membri e, se del caso, ***dei*** paesi terzi che hanno responsabilità di qualsiasi porzione dello spazio aereo inclusa nel blocco funzionale di spazio aereo.

*Emendamento*

11. La Commissione può adottare misure relative alle informazioni, di cui al paragrafo 6, che gli Stati membri sono tenuti a fornire. Tali atti di esecuzione sono adottati conformemente alla procedura di cui all'articolo 27, ***paragrafo 3. Le disposizioni del presente paragrafo non pregiudicano eventuali accordi relativi ai blocchi funzionali di spazio aereo esistenti alla data di entrata in vigore del presente regolamento, nella misura in cui tali accordi conseguono e, ove possibile, superano gli obiettivi di prestazione stabiliti a norma dell'articolo 11.***

## Emendamento 128

### Proposta di regolamento Articolo 16 bis (nuovo)

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

#### *Articolo 16 bis*

##### *Partenariati settoriali*

*1. I fornitori di servizi di navigazione aerea possono cooperare per creare partenariati settoriali, in particolare relativamente alla fornitura di servizi di assistenza ai sensi dell'articolo 10. Il partenariato settoriale può fornire supporto a uno o più blocchi funzionali di spazio aereo, o parte degli stessi, al fine di massimizzarne l'efficienza.*

*2. La Commissione e gli Stati membri compiono ogni sforzo per assicurare che qualsiasi ostacolo ai partenariati tra fornitori di servizi di navigazione aerea sia eliminato, tenendo in particolare considerazione le questioni relative alla responsabilità, i modelli di tariffazione e gli ostacoli all'interoperabilità.*

*Motivazione*

*I partenariati settoriali devono essere distinti dai blocchi funzionali di spazio aereo, che sono un'iniziativa statale. Inoltre, i partenariati settoriali non devono sovrapporsi ai blocchi funzionali di spazio aereo per quanto riguarda gli Stati membri interessati e pertanto devono essere classificati come un tipo distinto di cooperazione.*

## Emendamento 129

### Proposta di regolamento Articolo 17 – paragrafo 1

*Testo della Commissione*

*Emendamento*

1. I servizi della rete di gestione del traffico aereo (ATM) permettono l'uso ottimale dello spazio aereo e assicurano che gli utenti dello spazio aereo possano operare sulle traiettorie preferite, garantendo al tempo stesso il massimo accesso allo spazio aereo e ai servizi di navigazione aerea. Tali servizi di rete sono finalizzate a

1. I servizi della rete di gestione del traffico aereo (ATM) permettono l'uso ottimale **e flessibile** dello spazio aereo e assicurano che gli utenti dello spazio aereo possano operare sulle traiettorie preferite, garantendo al tempo stesso il massimo accesso allo spazio aereo e ai servizi di navigazione aerea. Tali servizi di rete sono

sostenere iniziative a livello nazionale e a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo e sono svolte in modo tale da non pregiudicare la separazione delle mansioni normative da quelle operative.

finalizzate a sostenere iniziative a livello nazionale e a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo e sono svolte in modo tale da non pregiudicare la separazione delle mansioni normative da quelle operative.

## Emendamento 130

### Proposta di regolamento

#### Articolo 17 – paragrafo 2 – comma 1 – parte introduttiva

##### *Testo della Commissione*

2. Per conseguire gli obiettivi di cui al paragrafo 1 e fatte salve le competenze degli Stati membri in materia di rotte nazionali e strutture dello spazio aereo, la Commissione provvede affinché siano **garantiti sotto la responsabilità di** un gestore di rete i seguenti servizi:

##### *Emendamento*

2. Per conseguire gli obiettivi di cui al paragrafo 1 e fatte salve le competenze degli Stati membri in materia di rotte nazionali e strutture dello spazio aereo, la Commissione provvede affinché siano **coordinati da** un gestore di rete i seguenti servizi **e le seguenti funzioni**:

##### *Motivazione*

*Il "gestore della rete", come definito dal SES, non è necessariamente in grado di intraprendere da solo tutte queste attività.*

## Emendamento 131

### Proposta di regolamento

#### Articolo 17 – paragrafo 2 – comma 1 – lettera e

##### *Testo della Commissione*

e) ottimizzazione della progettazione dello spazio aereo in cooperazione con i fornitori di servizi di navigazione aerea e dei blocchi funzionali di spazio aereo, di cui all'articolo 16;

##### *Emendamento*

e) ottimizzazione della progettazione dello spazio aereo, **compresi i settori e le strutture dello spazio aereo nelle aree "en-route" e terminali**, in cooperazione con i fornitori di servizi di navigazione aerea e dei blocchi funzionali di spazio aereo, di cui all'articolo 16;

## Emendamento 132

### Proposta di regolamento

#### Articolo 17 – paragrafo 2 – comma 2

##### *Testo della Commissione*

I servizi di cui al presente paragrafo non implicano l'adozione di misure vincolanti

##### *Emendamento*

I servizi **e le funzioni** di cui al presente paragrafo non implicano l'adozione di

di portata generale o l'esercizio di un potere discrezionale. Esse tengono conto delle proposte formulate a livello nazionale e a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo. Esse sono eseguite in coordinamento con le autorità militari secondo procedure concordate in materia di uso flessibile dello spazio aereo.

misure vincolanti di portata generale o l'esercizio di un potere discrezionale. Esse tengono conto delle proposte formulate a livello nazionale e a livello dei blocchi funzionali di spazio aereo. Esse sono eseguite in coordinamento con le autorità militari secondo procedure concordate in materia di uso flessibile dello spazio aereo.

#### *Motivazione*

*Alcune attività che rientrano nel presente articolo non sono da considerarsi "servizi" secondo l'uso del termine nell'ambito del SES.*

### **Emendamento 133**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 17 – paragrafo 2 – comma 3**

##### *Testo della Commissione*

La Commissione ha la facoltà, conformemente alle norme di attuazione di cui al paragrafo 4, di designare Eurocontrol, o un altro organo imparziale e competente, per lo svolgimento dei compiti di gestore della rete. Tali compiti sono eseguiti in modo imparziale ed efficiente sotto il profilo dei costi ed effettuati per conto degli Stati membri e delle parti interessate. Essi sono sottoposti ad un sistema di governo appropriato che riconosce le responsabilità separate per la prestazione di servizi e la regolamentazione, tenuto conto delle esigenze dell'intera rete ATM e con la piena partecipazione degli utenti dello spazio aereo e dei fornitori di servizi di navigazione aerea. Entro il 1° gennaio **2020** la Commissione designa il gestore della rete come prestatore di servizi autonomo e, se possibile, nell'ambito di un partenariato settoriale.

##### *Emendamento*

La Commissione ha la facoltà, conformemente alle norme di attuazione di cui al paragrafo 4, di designare Eurocontrol, o un altro organo imparziale e competente, per lo svolgimento dei compiti di gestore della rete. Tali compiti sono eseguiti in modo imparziale ed efficiente sotto il profilo dei costi ed effettuati per conto **dell'Unione**, degli Stati membri e delle parti interessate. Essi sono sottoposti ad un sistema di governo appropriato che riconosce le responsabilità separate per la prestazione di servizi e la regolamentazione, tenuto conto delle esigenze dell'intera rete ATM e con la piena partecipazione degli utenti dello spazio aereo e dei fornitori di servizi di navigazione aerea. Entro il 1° gennaio **2016** la Commissione designa il gestore della rete come prestatore di servizi autonomo e nell'ambito di un partenariato settoriale.

### **Emendamento 134**

#### **Proposta di regolamento**

#### **Articolo 17 – paragrafo 5**

*Testo della Commissione*

5. Aspetti della configurazione dello spazio aereo diversi rispetto a quelli di cui ai paragrafi 2 e 4, lettera c) sono affrontati al livello nazionale o al livello dei blocchi funzionali di spazio aereo. Questo processo di configurazione tiene conto della crescita e della complessità del traffico, ***dei blocchi nazionali o funzionali di spazio aereo*** e prevede la piena consultazione degli utenti dello spazio aereo interessati o dei gruppi interessati che rappresentano gli utenti dello spazio aereo e le autorità militari, a seconda dei casi.

**Emendamento 135**

**Proposta di regolamento  
Articolo 19 – comma 1**

*Testo della Commissione*

I fornitori di servizi di navigazione aerea mettono a punto meccanismi per consultarsi con i pertinenti gruppi di utenti dello spazio aereo e gli operatori aeroportuali su tutti gli aspetti principali inerenti ai servizi forniti o a modifiche alle configurazioni dello spazio aereo. ***Gli utenti dello spazio aereo vengono inoltre coinvolti nel processo di approvazione dei piani strategici d'investimento.*** La Commissione adotta misure per definire le modalità della consultazione e della partecipazione degli utenti dello spazio aereo al processo di ***approvazione*** dei piani d'investimento. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3.

**Emendamento 136**

**Proposta di regolamento  
Articolo 19 – comma 1 bis (nuovo)**

*Emendamento*

5. Aspetti della configurazione dello spazio aereo diversi rispetto a quelli di cui ai paragrafi 2 e 4, lettera c) sono affrontati al livello nazionale o al livello dei blocchi funzionali di spazio aereo. Questo processo di configurazione tiene conto della crescita e della complessità del traffico e ***dei piani locali di miglioramento delle prestazioni*** e prevede la piena consultazione degli utenti dello spazio aereo interessati o dei gruppi interessati che rappresentano gli utenti dello spazio aereo e le autorità militari, a seconda dei casi.

*Emendamento*

I fornitori di servizi di navigazione aerea mettono a punto meccanismi per consultarsi con i pertinenti gruppi di utenti dello spazio aereo e gli operatori aeroportuali su tutti gli aspetti principali inerenti ai servizi forniti, ***ai piani di investimento strategico, specialmente per quanto riguarda aspetti che esigono sincronizzazione dell'impiego delle attrezzature di aria e di terra*** o a modifiche alle configurazioni dello spazio aereo. La Commissione adotta misure per definire le modalità della consultazione e della partecipazione degli utenti dello spazio aereo al processo di ***elaborazione*** dei piani d'investimento ***per assicurare coerenza con il piano generale ATM e con i progetti comuni di cui all'articolo 15.*** Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 27, paragrafo 3.



***Fatto salvo il ruolo del comitato per il cielo unico, la Commissione istituisce un gruppo consultivo di esperti sul fattore umano, al quale devono partecipare le parti sociali dell'ATM europeo e altri esperti degli enti rappresentativi del personale. Il ruolo di tale gruppo deve essere quello di fornire consulenza alla Commissione sull'interazione tra le operazioni e il fattore umano nel settore ATM.***

*Motivazione*

*Considerando la complessità che comporta la misurazione degli indicatori del fattore umano, è necessario un gruppo di esperti che fornisca consulenza alla Commissione in questo settore. Il gruppo di esperti può essere istituito sotto gli auspici di un organo esistente, come l'organo consultivo di settore.*

**Emendamento 137**

**Proposta di regolamento  
Articolo 21 – paragrafo 1**

*Testo della Commissione*

1. I fornitori di servizi di navigazione aerea, qualunque sia il loro assetto proprietario o la loro forma giuridica, elaborano, sottopongono a revisione contabile e pubblicano i loro conti finanziari. Tali conti rispettano i principi contabili internazionali adottati dall'Unione. ***Qualora il pieno rispetto dei principi contabili internazionali non sia possibile a motivo dello status giuridico del fornitore di servizi, questi si sforza di conseguire il massimo rispetto possibile.***

*Emendamento*

1. I fornitori di servizi di navigazione aerea, qualunque sia il loro assetto proprietario o la loro forma giuridica, elaborano, sottopongono a revisione contabile e pubblicano i loro conti finanziari. Tali conti rispettano i principi contabili internazionali adottati dall'Unione.

***Gli Stati membri adottano le misure necessarie al fine di provvedere a che i fornitori di servizi di navigazione aerea si conformino al presente articolo entro il 1° luglio 2017.***

## Motivazione

Occorre utilizzare i principi contabili internazionali per la confrontabilità dei costi e per la qualità dei dati utilizzati nel sistema di prestazioni.

### Emendamento 138

#### Proposta di regolamento Articolo 21 – paragrafo 5

*Testo della Commissione*

**5. Gli Stati membri possono applicare ai fornitori di servizi di navigazione aerea che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 1606/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 luglio 2002, relativo all'applicazione di principi contabili internazionali<sup>29</sup>, le disposizioni transitorie dell'articolo 9 di detto regolamento.**

*Emendamento*

**soppresso**

---

<sup>29</sup> *GU L 243 dell'11.9.2002, pag. 1.*

### Emendamento 139

#### Proposta di regolamento Articolo 26 – paragrafo 2

*Testo della Commissione*

2. La delega di poteri di cui all'articolo 11, paragrafo 7, all'articolo 17, paragrafo 3, e all'articolo 25 è conferita alla Commissione per un periodo di tempo **indeterminato**.

*Emendamento*

2. La delega di potere di cui all'articolo 11, paragrafo 7, all'articolo 17, paragrafo 3, e all'articolo 25 è conferita alla Commissione per un periodo **di sette anni**.

***La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di sette anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.***

### Emendamento 140

#### Proposta di regolamento Articolo 32 – paragrafo 1

*Testo della Commissione*

1. Le autorità nazionali **di vigilanza**, in conformità delle rispettive legislazioni nazionali, nonché la Commissione, si astengono dal divulgare informazioni aventi carattere riservato e, in particolare, informazioni sui fornitori di servizi di navigazione aerea, sulle loro relazioni d'affari o sulle loro componenti di costo.

*Emendamento*

1. Le autorità **aeronautiche** nazionali, in conformità delle rispettive legislazioni nazionali, nonché la Commissione, si astengono dal divulgare informazioni aventi carattere di riservatezza e, in particolare, informazioni sui fornitori di servizi di navigazione aerea, sulle loro relazioni d'affari o sulle loro componenti di costo.

**Emendamento 141**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 32 – paragrafo 2**

*Testo della Commissione*

2. Il paragrafo 1 lascia impregiudicata la facoltà di divulgazione delle informazioni da parte delle autorità nazionali **di vigilanza** o della Commissione ove ciò sia indispensabile per l'espletamento dei loro compiti; in tal caso la divulgazione è proporzionata e tiene conto del legittimo interesse dei fornitori di servizi di navigazione aerea, degli utenti dello spazio aereo, degli aeroporti o degli altri soggetti interessati alla tutela dei loro segreti commerciali.

*Emendamento*

2. Il paragrafo 1 lascia impregiudicata la facoltà di divulgazione delle informazioni da parte delle autorità **aeronautiche** nazionali o della Commissione ove ciò sia indispensabile per l'espletamento dei loro compiti; in tal caso la divulgazione è proporzionata e tiene conto del legittimo interesse dei fornitori di servizi di navigazione aerea, degli utenti dello spazio aereo, degli aeroporti o degli altri soggetti interessati alla tutela dei loro segreti commerciali.

**Emendamento 142**

**Proposta di regolamento**  
**Articolo 33**

*Testo della Commissione*

Gli Stati Membri istituiscono norme in materia di sanzioni applicabili in caso di violazioni del presente regolamento, in particolare da parte degli utenti dello spazio aereo e dei fornitori di servizi e adottano tutte le misure necessarie ad assicurarne l'applicazione. Tali sanzioni sono efficaci, proporzionate e dissuasive.

*Emendamento*

Gli Stati Membri istituiscono norme in materia di sanzioni **e meccanismi di compensazione** applicabili in caso di violazioni del presente regolamento, in particolare da parte degli utenti dello spazio aereo e dei fornitori di servizi e adottano tutte le misure necessarie ad assicurarne l'applicazione. Tali sanzioni sono efficaci, proporzionate e dissuasive.

*Motivazione*

*Oltre all'introduzione di sanzioni, deve essere istituito anche un meccanismo di compensazione adeguato al fine di affrontare i problemi derivati dalla mancata sincronizzazione nell'applicazione del SESAR e gli investimenti persi che ne derivino.*

**Emendamento 143**

**Proposta di regolamento**

**Allegato II – punto 1 – lettera a**

*Testo della Commissione*

a) l'autorità nazionale **di vigilanza** che rilascia il certificato;

*Emendamento*

a) l'autorità **aeronautica** nazionale che rilascia il certificato;