



Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 23 febbraio 2021
(OR. en)

**Fascicolo interistituzionale:
2021/0048(NLE)**

**6446/21
ADD 27**

**RECH 72
COMPET 123
IND 40
MI 105
SAN 82
TRANS 94
AVIATION 42
ENER 50
ENV 94
SOC 95
TELECOM 70
AGRI 79
SUSTDEV 22
REGIO 29
IA 22**

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	23 febbraio 2021
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, segretario generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	SWD(2021) 38 final - Part 6/9
Oggetto:	DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE SINTESI DELLA RELAZIONE SULLA VALUTAZIONE D'IMPATTO che accompagna il documento Proposta di regolamento del Consiglio che istituisce le imprese comuni nell'ambito di Orizzonte Europa Partenariato europeo per la gestione integrata del traffico aereo

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento SWD(2021) 38 final - Part 6/9.

All.: SWD(2021) 38 final - Part 6/9

Bruxelles, 23.2.2021
SWD(2021) 38 final

PART 6/9

**DOCUMENTO DI LAVORO DEI SERVIZI DELLA COMMISSIONE
SINTESI DELLA RELAZIONE SULLA VALUTAZIONE D'IMPATTO**

che accompagna il documento

**Proposta di regolamento del Consiglio che istituisce le imprese comuni nell'ambito di
Orizzonte Europa**

Partenariato europeo per la gestione integrata del traffico aereo

{COM(2021) 87 final} - {SEC(2021) 100 final} - {SWD(2021) 37 final}

Valutazione d'impatto del partenariato europeo per la gestione integrata del traffico aereo

A. Necessità di intervenire

Qual è il problema e perché si pone a livello dell'UE?

Nonostante i notevoli progressi compiuti nell'ultimo decennio in termini di modernizzazione dell'infrastruttura di gestione del traffico aereo (ATM), fino al 10 % delle emissioni di CO₂ generate dai voli è dovuto a un'infrastruttura ATM frammentata che non sfrutta appieno la digitalizzazione e l'automazione; queste emissioni potrebbero essere evitate. Inoltre, la crisi della COVID-19 ha avuto un impatto significativo sul trasporto aereo e ha messo in luce le debolezze degli attuali sistemi ATM. Mai prima d'ora è stata esercitata una tale pressione sull'infrastruttura ATM affinché diventi più efficiente in termini di costi, più resiliente e scalabile in funzione delle fluttuazioni del traffico e integri nuovi tipi di aeromobili.

Il ciclo di innovazione nella ATM dovrebbe anche essere abbreviato, consentendo agli operatori industriali del settore di rimanere competitivi e di sostenere un'ampia gamma di applicazioni nei settori del trasporto (passeggeri, merci, droni e mobilità aerea urbana), della difesa e della sicurezza (cooperazione civile-militare nella gestione dello spazio aereo).

Affrontare questi molteplici problemi in un contesto complesso e in rapida evoluzione richiede uno sforzo collettivo sostanziale per rafforzare la cooperazione e gli investimenti in innovazioni che non possono essere realizzate da un singolo portatore di interessi o da uno Stato membro da solo. L'aviazione è, per sua natura, internazionale e richiede un'azione comune e coordinata.

Quali sono gli obiettivi da conseguire?

L'obiettivo è triplice:

- 1) portare la gestione del traffico aereo nell'era digitale per renderla più resiliente e scalabile in funzione delle fluttuazioni del traffico;
- 2) rafforzare la competitività del trasporto aereo con e senza equipaggio nell'UE, al fine di sostenere la crescita economica e la ripresa in un contesto post-COVID;
- 3) istituire il "cielo unico europeo" come lo spazio aereo più efficiente e rispettoso dell'ambiente al mondo.

Qual è il valore aggiunto dell'intervento a livello dell'UE?

L'intervento dell'UE (in termini di finanziamento e coordinamento) è necessario per garantire che si intensifichino e si orientino più adeguatamente le attività per conseguire gli obiettivi menzionati¹. In pratica, ciò significa riunire tutti i portatori di interessi del settore, dai fabbricanti ai fornitori di servizi di navigazione aerea, alle compagnie aeree, agli aeroporti, agli istituti di ricerca e al settore militare, al fine di sviluppare tecnologie trasformatrici e interoperabili che rispondano alle sfide menzionate. Se i problemi non saranno affrontati con un forte intervento coordinato dell'UE, è probabile che si istituiscano dei programmi nazionali su una base ad hoc, soprattutto nel mondo post COVID, che risolverebbero i problemi locali ma aumenterebbero la frammentazione della rete ATM europea.

B. Soluzioni

Quali sono le varie opzioni per conseguire gli obiettivi? Ne è stata prescelta una? In caso negativo, perché?

Le opzioni strategiche (OS) differiscono per il grado di flessibilità e addizionalità/direzionalità:

OS0: Inviti a presentare proposte nell'ambito di Orizzonte Europa – agenda strategica di ricerca stabilita e confermata dalla Commissione, con il contributo dell'industria;

¹ In linea con le recenti raccomandazioni della Corte dei conti europea, relazioni speciali n. 18/2018 e 11/2019.

OS1: partenariato europeo co-programmato – l'agenda di R&I è concordata e coordinata con il partenariato e utilizzata dalla Commissione per l'attuazione nell'ambito del programma di lavoro;

OS2: partenariato europeo istituzionalizzato a norma dell'articolo 187 del TFUE – i membri del partenariato eserciteranno una notevole influenza sullo sviluppo dell'agenda strategica di ricerca, dei programmi di lavoro annuali e delle tematiche degli inviti, attraverso un processo trasparente e accessibile, adottato dal consiglio di amministrazione del partenariato in cui sono rappresentati sia l'UE che i partner.

L'**OS1** comporta costi leggermente inferiori e una maggiore flessibilità rispetto all'**OS2**, grazie a una struttura di adesione organica e in evoluzione e alla possibilità di adeguare l'agenda R&I.

L'**OS2** è l'opzione prescelta, in quanto istituisce la piattaforma più efficiente in grado di accelerare la realizzazione dei maggiori benefici (cfr. infra). Rispetto all'**OS1**, l'**OS2** comporta anche una maggiore direzionalità e un maggiore impegno da parte dei portatori di interessi, comprese le organizzazioni intergovernative quali Eurocontrol, l'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea (AESA) e l'Agenzia spaziale europea (ESA).

L'**OS2** è marginalmente la più costosa, ma con oltre il 60 % dei costi coperti dai partner privati e la massima capacità di produrre gli impatti previsti offre il miglior rapporto qualità/prezzo per il bilancio dell'Unione.

Quali sono le opinioni dei diversi portatori di interessi? Chi sono i sostenitori delle varie opzioni?

Nel complesso, esiste un forte consenso tra i portatori di interessi sui problemi, gli obiettivi e l'opzione prescelta per il futuro. Oltre il 70 % dei partecipanti alla consultazione pubblica si è espresso a favore del ripristino del partenariato istituzionale a norma dell'articolo 187 del TFUE, sottolineando che il settore necessita di un forte intervento dell'UE per guidare un unico programma europeo di R&I che coinvolga costantemente i portatori di interessi lungo l'intera catena di valore al fine di fornire soluzioni interoperabili che, una volta attuate, migliorino le prestazioni e la sicurezza dei sistemi ATM nell'UE.

Altri pareri principali:

- il partenariato dovrebbe stabilire legami più adeguati tra la R&I e l'industrializzazione;
- dovrebbe sostenere la commercializzazione e la diffusione;
- le procedure amministrative dovrebbero essere semplificate;
- dovrebbe esserci una maggiore collaborazione con l'AESA e le autorità nazionali, migliori sinergie con i partenariati e le iniziative nazionali di R&I e collegamenti più adeguati con il mondo accademico.

C. Impatto dell'opzione prescelta

Quali sono i vantaggi dell'opzione prescelta (o in mancanza di quest'ultima, delle opzioni principali)?

Impatti scientifici: rafforzamento delle capacità e delle conoscenze scientifiche dell'UE in materia di ATM; ampliamento delle competenze della prossima generazione di professionisti dell'aviazione.

Impatti economici/tecnologici: rafforzamento della scalabilità e della sicurezza dei sistemi ATM; nuove opportunità di crescita per il mercato dei droni; rafforzamento del ruolo guida a livello mondiale dell'industria aerospaziale e aeronautica europea.

Impatti sociali: riduzione delle emissioni di rumore e gas prodotte dal trasporto aereo di una quantità pari alle emissioni di CO₂ di una grande area metropolitana dell'UE (ad esempio Madrid); miglioramento dell'esperienza per i passeggeri (riduzione dei tempi di viaggio, dei ritardi e dei costi, migliore connettività).

Quali sono i costi dell'opzione prescelta (se ne esiste una, altrimenti delle opzioni principali)?
I principali costi aggiuntivi rispetto all' OS0 sono i costi di preparazione e di funzionamento del back office del partenariato. Tuttavia, se si tiene conto dell'effetto leva (tassi di cofinanziamento) e dello stanziamento di bilancio totale disponibile per ciascuna opzione, ipotizzando un contributo analogo dell'Unione, il costo dell'opzione prescelta supera di soli 1-2 punti percentuali quello dell'opzione più efficiente. Inoltre, l'esperienza ha dimostrato che altri partner, compresi quelli istituzionali, sono disposti a coprire oltre il 60 % dei costi amministrativi dell'impresa comune.
Quale sarà l'incidenza sulle PMI e sulla competitività?
È probabile che le PMI svolgano un ruolo importante nel partenariato poiché rappresentano una quota considerevole delle imprese presenti nel settore delle tecnologie digitali e nelle attività relative ai dati e ai droni. La struttura di partenariato aperto e gli inviti aperti agevoleranno la partecipazione delle PMI più di quanto avvenisse in passato.
L'impatto sui bilanci e sulle amministrazioni nazionali sarà significativo?
Grazie all'allineamento delle strategie non si prevedono impatti sui bilanci e sulle amministrazioni nazionali. La partecipazione attiva degli Stati membri al partenariato rafforzerebbe il loro impegno a favore delle tecnologie messe a punto, rafforzandone l'adozione e la diffusione sincronizzata in tutta l'UE.
Sono previsti altri impatti significativi?
Il partenariato proposto sarà determinante per fornire le prove scientifiche e tecnologiche pertinenti che aiuteranno i responsabili politici e le autorità di regolamentazione ad adottare le migliori misure di regolamentazione per affrontare le sfide dei cambiamenti climatici e della digitalizzazione.
Proporzionalità?
Nell' OS1 i partner possono liberamente aderire al partenariato o uscirne. L'agenda di R&I può essere facilmente adattata con l'evolversi della tecnologia o di altre esigenze. L' OS2 richiede un impegno (finanziario) più considerevole, giustificato da una maggiore efficacia e capacità di accelerare l'indispensabile trasformazione digitale della gestione del traffico aereo.
D. Tappe successive
Quando saranno riesaminate le misure proposte?
La Commissione riesaminerà le modalità di attuazione tre anni dopo l'istituzione del partenariato.