

Bruxelles, 12 settembre 2023
(OR. en)

12906/23

AVIATION 155

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	12 settembre 2023
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2023) 524 final
Oggetto:	RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO sulla valutazione dell'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e del regolamento (UE) 2018/1139 recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2023) 524 final.

All.: COM(2023) 524 final



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 12.9.2023
COM(2023) 524 final

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL
CONSIGLIO**

**sulla valutazione dell'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e del
regolamento (UE) 2018/1139 recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile, che
istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea**

SINTESI

La Commissione europea ha effettuato una valutazione dell'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea ("AESA") e del regolamento (UE) 2018/1139 recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea⁽¹⁾. Nell'ambito della valutazione sono stati esaminati l'efficacia del regolamento nel conseguire i relativi obiettivi, la sua efficienza, la sua pertinenza nel rispondere alle esigenze dei portatori di interessi, la sua coerenza con altre normative e azioni strategiche dell'UE e il suo valore aggiunto europeo complessivo. Sono stati inoltre valutati i risultati dell'AESA in relazione ai suoi obiettivi, al suo mandato e ai suoi compiti. La presente relazione, trasmessa al Parlamento e al Consiglio sulla base dell'articolo 124 del regolamento (UE) 2018/1139, illustra gli esiti di detta valutazione, mettendo in evidenza i risultati conseguiti sia dall'Agenzia sia dal regolamento in relazione all'obiettivo generale di stabilire e mantenere un livello elevato e uniforme di sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione. Nella relazione vengono inoltre individuati i settori in cui sono necessari futuri miglioramenti, come un finanziamento adeguato delle attività dell'AESA. I risultati presentati nella relazione sono ulteriormente approfonditi in un apposito documento di lavoro dei servizi della Commissione⁽²⁾ e corroborati dai dati raccolti nell'ambito di uno studio commissionato dalla Commissione per valutare sia l'Agenzia che il regolamento⁽³⁾.

1. INTRODUZIONE

Il regolamento (UE) 2018/1139 recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea, si applica a decorrere dal 1° settembre 2018. Poiché la sicurezza costituisce il presupposto per un settore dell'aviazione competitivo, **l'obiettivo principale del regolamento è stabilire e mantenere un livello elevato e uniforme di sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione**. Inoltre il regolamento intende, tra l'altro, facilitare, nei settori da esso disciplinati, la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali, offrendo parità di condizioni per tutti gli operatori nel mercato interno dell'aviazione, contribuire a un livello elevato e uniforme di protezione dell'ambiente e promuovere in tutto il mondo l'approccio dell'Unione in materia di

⁽¹⁾ Regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio (GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1).

⁽²⁾ SWD(2023) 298 final.

⁽³⁾ Studio a sostegno della valutazione dei risultati dell'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea (AESA) in relazione ai suoi obiettivi, al suo mandato e ai suoi compiti, di cui al regolamento (UE) 2018/1139 – Relazione finale, 2023.

standard e norme dell'aviazione civile, istituendo una cooperazione appropriata con i paesi terzi e con le organizzazioni internazionali.

Gli obiettivi del regolamento vengono conseguiti, tra l'altro, mediante l'elaborazione, l'adozione e l'applicazione uniforme di disposizioni riguardanti tutti gli ambiti fondamentali dell'aviazione civile, tra cui l'aeronavigabilità, le operazioni di volo, l'equipaggio, gli aeroporti e i servizi di navigazione aerea. Il regolamento disciplina anche le nuove tecnologie, in particolare i droni (sistemi aeromobili senza equipaggio).

Gli obiettivi del regolamento vengono conseguiti principalmente con l'aiuto dell'AESA, cui è affidata un'ampia gamma di responsabilità.

Per quanto riguarda il suo ambito di applicazione geografico, il regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi ed è direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri dell'UE. Si applica inoltre in Svizzera, Norvegia, Islanda e Liechtenstein, che sono membri dell'Agenzia in virtù degli accordi firmati dall'Unione con tali paesi⁽⁴⁾.

L'AESA è stata inizialmente istituita nel 2002 ed è divenuta operativa nel 2003⁽⁵⁾. Da allora il regolamento (CE) n. 216/2008 e il regolamento (CE) n. 1108/2009⁽⁶⁾ hanno ampliato l'ambito di competenza dell'Unione e le responsabilità dell'Agenzia. L'AESA ha sede a Colonia, con uffici a Bruxelles, Washington, Pechino, Singapore e Panama.

Il regolamento sostituisce il regolamento (CE) n. 216/2008 recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea⁽⁷⁾. Nella valutazione d'impatto del 2015⁽⁸⁾ a sostegno della revisione del regolamento (CE) n. 216/2008, la Commissione ha individuato i seguenti **problemi salienti del quadro giuridico allora vigente**:

- il sistema normativo vigente avrebbe potuto non essere sufficientemente in grado di individuare e attenuare i rischi per la sicurezza nel medio e lungo periodo;
- il sistema normativo vigente non era proporzionato, in quanto comportava oneri eccessivi, in particolare per gli operatori più piccoli;

⁽⁴⁾ L'accordo sullo Spazio economico europeo (SEE) e l'accordo bilaterale con la Svizzera.

⁽⁵⁾ Regolamento (CE) n. 1592/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2002, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/ALL/?uri=celex:32002R1592>).

⁽⁶⁾ Regolamento (CE) n. 1108/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che modifica il regolamento (CE) n. 216/2008 per quanto riguarda gli aeroporti, la gestione del traffico aereo e i servizi di navigazione aerea e abroga la direttiva 2006/23/CE (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/ALL/?uri=CELEX%3A32009R1108>).

⁽⁷⁾ Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE (GU L 79 del 19.3.2008, pag. 1).

⁽⁸⁾ SWD(2015) 262 final del 7.12.2015.

- il sistema normativo vigente non era sufficientemente reattivo agli sviluppi del mercato; e
- sussistevano differenze tra le risorse disponibili nei vari Stati membri, il che comportava potenziali rischi per la sicurezza e contribuiva a un clima di sfiducia tra gli Stati membri.

Di conseguenza, per affrontare tali problemi, nell'ambito della valutazione d'impatto del 2015 sono stati individuati i seguenti **obiettivi specifici del regolamento riveduto**:

- eliminare le prescrizioni non necessarie e garantire che il quadro normativo sia proporzionato ai rischi associati ai diversi tipi di attività aeronautiche;
- assicurare un'integrazione efficiente e una sorveglianza efficace delle nuove tecnologie e degli sviluppi del mercato;
- dare vita a un processo di cooperazione nella gestione della sicurezza tra l'Unione e i suoi Stati membri per individuare e mitigare insieme i rischi per l'aviazione civile;
- colmare le lacune del sistema normativo e garantirne la coerenza, ad esempio, con le politiche ambientali; e
- creare un sistema efficace di messa in comune e condivisione delle risorse tra gli Stati membri e l'AESA.

A norma del regolamento, la Commissione è tenuta a effettuare la valutazione dello stesso e dei risultati dell'Agenzia in relazione ai suoi obiettivi, al suo mandato e ai suoi compiti entro il 12 settembre 2023 e a trasmettere gli esiti di detta valutazione al Parlamento europeo e al Consiglio. Di conseguenza, la presente relazione illustra dapprima la metodologia utilizzata dalla Commissione per effettuare la valutazione e successivamente espone i risultati e le conclusioni salienti della valutazione.

2. METODOLOGIA DELLA VALUTAZIONE

La Commissione ha effettuato la **valutazione conformemente agli orientamenti della Commissione per legiferare meglio**. Nell'ambito della valutazione sono stati esaminati l'**efficacia** del regolamento nel conseguire i relativi obiettivi, la sua **efficienza**, la sua **pertinenza** nel rispondere alle esigenze dei portatori di interessi, la sua **coerenza** con altre normative e azioni strategiche dell'UE e il suo **valore aggiunto europeo** complessivo. Sono stati inoltre valutati i **risultati dell'AESA in relazione ai suoi obiettivi, al suo mandato e ai suoi compiti**. La valutazione riguarda il periodo compreso tra agosto 2018 e dicembre 2022. Spesso erano tuttavia disponibili dati completi solo fino alla fine del 2021. Alla valutazione ha contribuito uno studio di supporto realizzato da consulenti esterni⁽⁹⁾.

⁽⁹⁾ Lo studio di sostegno esterno, realizzato da Ramboll et al. nel periodo 2022-2023, sarà pubblicato contestualmente alla valutazione.

La valutazione **si basa su elementi qualitativi e quantitativi** raccolti attraverso un'ampia ricerca documentale. Ulteriori elementi sono stati raccolti mediante colloqui e questionari distribuiti tra i vari gruppi di portatori di interessi (compagnie aeree, aeroporti, fabbricanti di prodotti aeronautici, autorità aeronautiche nazionali, istituzioni e agenzie a livello dell'UE). Sono stati inoltre organizzati due seminari specifici con l'industria e le autorità aeronautiche nazionali al fine di raccogliere le opinioni dei portatori di interessi.

Nonostante tutti gli sforzi compiuti per raccogliere elementi sufficienti per valutare il regolamento, non è stato possibile analizzare tutti gli aspetti a causa della scarsità di dati. Ciò è in parte attribuibile al fatto che il regolamento prevede che la Commissione adotti ulteriori norme dettagliate in alcuni nuovi ambiti da esso contemplati. Mentre in alcuni casi, ad esempio nel settore dei droni, tale lavoro è a buon punto, in altri ambiti, ad esempio per quanto riguarda l'assistenza a terra o la certificazione delle apparecchiature di terra ATM/ANS, le attività sono appena iniziate. È stato pertanto impossibile valutare se il regolamento abbia conseguito tutti i suoi obiettivi dichiarati.

Il regolamento ha inoltre introdotto modifiche piuttosto limitate rispetto alla normativa precedente e i portatori di interessi hanno pertanto avuto difficoltà a dissociare i costi di conformità connessi al regolamento dai costi di conformità derivanti dalle prescrizioni preesistenti. Di conseguenza l'analisi dell'efficienza ha utilizzato stime imperfette di tali costi di conformità.

Il periodo di valutazione è stato inoltre fortemente atipico a causa dell'impatto della pandemia di COVID-19 sul trasporto aereo, sia durante la pandemia stessa che durante il successivo periodo di ripresa, tuttora in corso. A causa della pandemia, gli introiti derivanti dal trasporto di passeggeri nel 2020 e nel 2021 sono diminuiti in misura significativa. Gli aeroporti hanno registrato perdite notevoli nel 2020 e i loro debiti sono aumentati. Alla diminuzione del traffico aereo si è accompagnata la limitata capacità dei fornitori di servizi di navigazione aerea di ridurre i propri livelli di spesa, che li ha costretti a gestire la carenza di entrate utilizzando risorse proprie, prestiti o conferimenti di capitale da parte dei proprietari (che in larga misura sono gli Stati membri). A causa della pandemia sono diminuiti anche i tassi di occupazione nel settore dell'aviazione.

La pandemia di COVID-19 ha inoltre inciso direttamente sulla capacità dell'AESA di attuare il regolamento, in particolare le nuove disposizioni. La pandemia ha pertanto comportato sfide significative per lo svolgimento della presente valutazione, tra cui, a titolo esemplificativo ma non esaustivo, la scarsa disponibilità di dati e le difficoltà nella loro interpretazione.

Per garantire una migliore disponibilità di dati per le valutazioni future, la Commissione ha effettuato un riesame e proposto revisioni del sistema di monitoraggio e valutazione illustrato nella valutazione d'impatto del 2015. Il sistema riveduto tiene conto dei recenti sviluppi e di ulteriori tipi di dati, che sono divenuti disponibili dopo la pubblicazione della valutazione d'impatto del 2015. I pertinenti dati puntuali saranno raccolti annualmente dall'AESA e dovrebbero aumentare l'efficacia e l'efficienza della prossima valutazione.

Data la complessità del quadro giuridico complessivo dell'Unione nel settore della sicurezza aerea (costituito in primis dai numerosi atti delegati e di esecuzione adottati sulla base del regolamento), la presente valutazione si concentra sul ruolo e sull'impatto del regolamento stesso, senza addentrarsi in un esame dettagliato delle norme vigenti nei diversi ambiti tecnici disciplinati dagli atti delegati e di esecuzione.

3. RISULTATI DELLA VALUTAZIONE

Per quanto riguarda le attività di regolamentazione, l'AESA mira a garantire un approccio basato sulle prestazioni quando propone norme e procedure. La natura "inclusiva" del processo di regolamentazione (ossia lo sforzo di raggiungere un equilibrio tra le esigenze e gli approcci preferiti dell'industria e quelli delle autorità nazionali competenti) porta tuttavia **in alcuni casi all'elaborazione di norme prescrittive**. Si dovrebbero compiere ulteriori sforzi per raggiungere un equilibrio tra le prescrizioni giuridiche e le misure non vincolanti e più flessibili, quali metodi accettabili di conformità e materiale esplicativo.

La proposta legislativa della Commissione sul cielo unico europeo 2+⁽¹⁰⁾ contempla specifici compiti dell'AESA correlati all'individuazione e all'attenuazione dei rischi nel settore dell'aviazione. Tali importanti progressi in materia di sicurezza comprendono il miglioramento del monitoraggio delle prestazioni attraverso la creazione di un più solido meccanismo di sostegno reciproco tra l'organo di valutazione delle prestazioni del cielo unico europeo e l'Agenzia, il ruolo crescente del gestore della rete (nell'ottica di creare incentivi alla riduzione dell'impatto ambientale) e le nuove norme sulla predisposizione di un servizio comune di informazione per le operazioni aeronautiche senza equipaggio. Sfortunatamente, il processo legislativo relativo al cielo unico europeo 2+ è tuttora in corso.

Per quanto riguarda le prestazioni di sicurezza dell'AESA, i risultati positivi sono dovuti principalmente all'efficacia consolidata delle sue attività nei settori della regolamentazione, della certificazione e della normazione, piuttosto che all'impatto specifico del regolamento.

Nel periodo di riferimento il settore dell'aviazione ha dovuto far fronte a tre gravi crisi (la pandemia di COVID-19, il recesso del Regno Unito dall'UE e la guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina), alle quali l'Agenzia è stata in grado di rispondere in modo efficace ed efficiente.

Nel complesso, **le prestazioni dell'AESA per quanto riguarda le attività di regolamentazione, certificazione e normazione sono ampiamente positive**. La pandemia di COVID-19 ha tuttavia condizionato le attività dell'Agenzia, costringendola a concentrarsi sulle nuove sfide e distogliendola dalle sue attività abituali.

Vi è la percezione che il regolamento abbia aumentato i costi per i portatori di interessi (principalmente a causa delle nuove disposizioni e dei regolamenti delegati e di esecuzione).

⁽¹⁰⁾ https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/single-european-sky/single-european-sky-ii_it.

Ciononostante, i portatori di interessi hanno rilevato vantaggi in termini di una maggiore sicurezza, ma hanno espresso opinioni divergenti in merito alla proporzionalità dei costi e dei benefici del regolamento.

Le consultazioni degli organi consultivi dell'AESA sono diventate più efficaci. **Il rafforzamento dell'approccio cooperativo ha condotto a miglioramenti significativi nel funzionamento della struttura consultiva dell'Agenzia** e nel rapporto tra quest'ultima e le autorità nazionali competenti.

Il regolamento è stato **complessivamente efficace nel conseguire i propri obiettivi**. Nonostante i limiti dei risultati della valutazione, vi sono forti indicazioni del fatto che l'AESA e il regolamento abbiano contribuito all'integrazione europea nel settore del trasporto aereo, con benefici significativi per la sicurezza, l'efficienza, l'ambiente e una maggiore parità di condizioni nel settore dell'aviazione.

Benché siano stati individuati alcuni aspetti migliorabili (ad esempio la necessità di un'armonizzazione coerente delle norme in tutti gli ambiti della sicurezza aerea), i portatori di interessi del settore dell'aviazione dell'UE ritengono che la qualità complessiva della sicurezza aerea nell'Unione sia molto elevata. L'AESA ha assolto i suoi compiti fondamentali definiti dal regolamento: nel complesso, le attività di certificazione, regolamentazione e normazione dei prodotti sono percepite come efficaci, con qualche piccola riserva (ad esempio, il processo di regolamentazione è troppo lungo rispetto alla rapidità degli sviluppi tecnologici). L'Agenzia è rimasta inoltre efficace nonostante disponga di risorse costantemente limitate dal 2018, in parte perché fin dall'inizio è stata in grado di assumere in posizioni di alto livello personale con competenze avanzate, che ha apportato conoscenze e contribuito all'efficienza.

L'efficacia dell'AESA è dimostrata anche dal ruolo che essa ha svolto in risposta agli shock esterni e alle pressioni politiche: è stato ampiamente apprezzato il ruolo svolto dall'Agenzia durante il recesso del Regno Unito dall'Unione, nel garantire la sicurezza delle operazioni di volo durante e dopo la pandemia di COVID-19 e nella reazione alla guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina.

Sebbene il regolamento attribuisca all'AESA un ruolo molto ampio a sostegno dell'attuazione, le risorse contingentate di cui dispone attualmente limitano la sua capacità di assolvere pienamente tali compiti. Il futuro carico di lavoro dell'Agenzia dovrebbe pertanto essere attentamente valutato alla luce delle sue risorse limitate. **Il regolamento non attribuisce priorità alle diverse attività dell'AESA e non stabilisce alcun legame diretto con le sue risorse**. I compiti dell'Agenzia in materia di innovazione e ricerca richiedono un equilibrio tra la gestione dei suoi attuali compiti fondamentali e la necessità di lavorare agli ambiti futuri.

L'AESA e il regolamento hanno dimostrato di fornire un quadro normativo armonizzato, che contribuisce a un elevato livello di sicurezza e garantisce che tutti gli operatori rispettino le stesse norme. L'Agenzia ha inoltre contribuito alla standardizzazione delle norme nell'Unione, portando al rafforzamento della cooperazione e del coordinamento tra le autorità nazionali competenti.

Nondimeno, affinché l'AESA mantenga la capacità di reagire efficacemente agli shock esterni e continui a contribuire pienamente ai più ampi obiettivi strategici dell'UE (ad esempio gli obiettivi ambientali), **è essenziale che l'Agenzia disponga di risorse adeguate, in termini sia di personale che di finanze**, utilizzi le sue risorse limitate in modo oculato e adatti i suoi compiti alle priorità.

L'approccio basato sulle prestazioni adottato dall'AESA è essenziale per conseguire gli obiettivi del regolamento. Tuttavia la necessità di un migliore equilibrio tra la certezza del diritto e la flessibilità delle norme, già individuata nella valutazione d'impatto del 2015 come uno dei problemi del quadro preesistente, non è stata ancora pienamente soddisfatta.

Sebbene vi sia un ampio consenso tra i portatori di interessi (e all'interno dell'AESA stessa) sulla necessità di adottare un approccio basato sulle prestazioni e meno prescrittivo, vi è ancora una certa resistenza a tale approccio. Mentre i portatori di interessi dell'industria dell'aviazione preferiscono norme non prescrittive e/o basate sulle prestazioni, le autorità tendono ad apprezzare norme più prescrittive, in quanto garantiscono una maggiore certezza del diritto.

L'introduzione di una maggiore flessibilità nel processo di regolamentazione aumenterebbe l'efficacia normativa dell'AESA. A tale riguardo è opportuno osservare che i materiali esplicativi elaborati dall'Agenzia contribuiscono a garantire un'attuazione armonizzata delle norme.

Le consultazioni dei portatori di interessi in seno agli organi consultivi dell'AESA sono ampiamente efficaci e l'Agenzia svolge un ruolo centrale per il rispetto delle dovute procedure quando consulta tutti i portatori di interessi senza apportare all'iter modifiche ad hoc.

I riscontri delle parti interessate hanno evidenziato che **le relazioni in seno agli organi consultivi dell'AESA sono notevolmente migliorate nel corso degli anni**, passando da un approccio competitivo a un approccio cooperativo. Per migliorare ulteriormente l'efficacia delle attività di consultazione dei portatori di interessi, nel 2022 l'Agenzia ha avviato un riesame delle attività degli organi consultivi, che ha portato alla creazione di gruppi supplementari incentrati su temi specifici.

Il valore del coinvolgimento dei portatori di interessi in una fase precoce (ossia attraverso gruppi di regolamentazione e altri gruppi tematici) è generalmente riconosciuto dall'AESA, dalle autorità nazionali competenti e dai portatori di interessi dell'industria dell'aviazione. Tuttavia **consultazioni più mirate dei portatori di interessi al di fuori degli organi consultivi potrebbero migliorare ulteriormente l'efficacia del meccanismo di consultazione dell'Agenzia**.

In termini di **efficienza**, l'AESA è riuscita nel complesso a dare esecuzione alle risorse finanziarie messe a sua disposizione. D'altro canto, la portata dei suoi compiti si è ampliata (e continua ad accrescersi), mentre le risorse non sono sempre aumentate di conseguenza. Ciò ha reso più difficile per l'Agenzia conseguire i suoi obiettivi nel lungo periodo.

L'AESA è stata in grado di mantenere elevati tassi di esecuzione del bilancio, sfruttando le risorse finanziarie annue a sua disposizione nel corso degli anni. La pandemia di COVID-19 ha avuto un impatto significativo sulle attività dell'Agenzia e sulle sue entrate derivanti da diritti e oneri. Anche la guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina e il recesso del Regno Unito dall'Unione hanno inciso sulle risorse operative dell'AESA, imponendole di riorganizzarsi alla luce delle nuove priorità e di adattare e formare il proprio personale in funzione delle nuove sfide nel settore dell'aviazione.

Indipendentemente dalla pandemia di COVID-19, **l'Agenzia ha dovuto far fronte a una diminuzione costante delle risorse umane a sua disposizione**, che ha reso più difficile l'adempimento dei suoi compiti. Benché la valutazione d'impatto del 2015 stimasse che l'introduzione del regolamento avrebbe richiesto ulteriore personale, **il numero effettivo di equivalenti a tempo pieno all'interno dell'AESA è di fatto diminuito durante il periodo di valutazione**. Tale diminuzione è particolarmente significativa se si considera l'ampliamento dei compiti dell'Agenzia.

La sovvenzione dell'Unione all'AESA non tiene conto delle impreviste esigenze emergenti. **Resta da valutare se il contributo dell'Unione sia ancora sufficiente a finanziare i compiti dell'Agenzia**. Ciò impone a quest'ultima di cercare finanziamenti per tali attività altrove (ad esempio attraverso altri programmi di finanziamento dell'UE come il meccanismo per collegare l'Europa). I nuovi compiti emergenti dell'AESA richiederanno un'analisi approfondita della sua capacità di svolgerli in modo efficiente. È inoltre **necessario che l'Agenzia si prepari a eventi imprevisti che potrebbero incidere sulle sue operazioni e sui suoi flussi di entrate**.

Sebbene l'AESA abbia dimostrato di essere in grado di utilizzare in modo efficiente il proprio bilancio annuale e generare entrate attraverso le proprie attività, il numero crescente dei suoi compiti richiede una valutazione della disponibilità delle risorse necessarie. Alla luce di quanto sopra, si pone la **questione se l'Unione non beneficerebbe maggiormente di un'Agenzia interamente finanziata attraverso i diritti versati degli utenti**.

La discussione sulle esigenze finanziarie a lungo termine dell'AESA è strettamente legata alla **discussione in corso sulla sua dotazione per il periodo 2025-2027**, nell'ambito della quale l'Agenzia si confronta con importanti sfide per equilibrare il proprio bilancio, derivanti tra l'altro dagli aumenti dei costi indotti dall'inflazione e dalla necessità di aggiornare la sua infrastruttura informatica. Dati i vincoli di bilancio a breve termine, derivanti dai limiti previsti dall'attuale quadro finanziario pluriennale 2021-2027, l'AESA dovrà prendere in esame una riorganizzazione e ristrutturazione delle sue attuali modalità di lavoro.

Oltre alla questione del contributo dell'Unione, un altro elemento importante in questo contesto è il **grado di flessibilità della tabella dell'organico dell'Agenzia** per quanto riguarda i posti finanziati mediante i diritti e gli oneri versati dagli utenti. Attualmente la tabella dell'organico, che definisce il numero di posti dell'AESA in tutta l'organizzazione a prescindere dalla fonte di finanziamento, impedisce all'Agenzia di generare entrate sostenibili grazie ai diritti riscossi per le nuove domande, alla partecipazione a programmi dell'UE finanziati mediante diritti o ad altri servizi (ad esempio in ambiti connessi agli operatori di

paesi terzi o all'organizzazione di eventi), in quanto l'AESA non è autorizzata ad assumere ulteriore personale per tali compiti. Una tabella dell'organico più flessibile potrebbe facilitare anche l'assunzione degli specialisti necessari per compiti come la certificazione, i progetti di ricerca e innovazione o i compiti specifici attribuiti all'Agenzia nel quadro del futuro regolamento ReFuelEU Aviation (ad esempio per quanto riguarda le norme sui combustibili, l'etichettatura ambientale o i compiti di comunicazione sui combustibili sostenibili).

La tabella dell'organico dell'AESA dovrebbe pertanto prevedere la necessaria flessibilità finanziaria.

Il regolamento è percepito come fonte di un aumento dei costi per la maggior parte dei portatori di interessi, principalmente a causa dell'introduzione di nuove disposizioni e di regolamenti delegati e di esecuzione. D'altro canto, **i portatori di interessi hanno rilevato anche vantaggi in termini di una maggiore sicurezza**. Sebbene i costi di sorveglianza dell'AESA siano stati ritenuti ampiamente giustificati, i portatori di interessi hanno espresso preoccupazioni in merito alla difficoltà di rispettare alcune delle norme di attuazione, in particolare per i paesi e gli operatori di minori dimensioni. La semplificazione e la riduzione degli oneri previste nella valutazione d'impatto del 2015 non hanno ancora avuto luogo, ma un migliore utilizzo degli strumenti offerti dal regolamento dovrebbe comportare una riduzione dei costi operativi e di conformità per i portatori di interessi nel medio e lungo periodo.

Per aumentare ulteriormente l'efficienza del quadro esistente, **occorre compiere maggiori sforzi per sviluppare un quadro normativo meno prescrittivo e maggiormente basato sulle prestazioni**. Si dovrebbe inoltre prestare maggiore **attenzione alla valutazione dell'impatto in termini di costi delle nuove norme** elaborate nell'ambito del regolamento nei confronti dei portatori di interessi (concentrandosi in particolare sui soggetti di piccole dimensioni).

Il regolamento è nel complesso coerente a livello interno ed esterno. Solo in pochi ambiti specifici non è pienamente coerente con il quadro normativo del cielo unico europeo e con alcune norme internazionali, in particolare le norme e le pratiche raccomandate elaborate dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale. Sono pertanto necessari sforzi costanti per garantire la coerenza della normativa dell'Unione in materia di aviazione e un migliore allineamento alle norme adottate a livello internazionale.

Il feedback dei portatori di interessi riguardo alla coerenza interna del regolamento è stato nel complesso positivo. Alcuni hanno tuttavia rilevato talune interpretazioni divergenti delle norme di attuazione e incoerenze tra gli Stati membri.

Per quanto riguarda il **valore aggiunto europeo**, l'AESA assolve il proprio ruolo di garantire l'applicazione di norme e regole comuni per la sicurezza aerea e la cooperazione in materia di protezione dell'ambiente, ricerca e innovazione, nonché il proprio ruolo nell'ambito della cooperazione internazionale.

Il regolamento ha apportato vantaggi che non sarebbe stato possibile ottenere a livello nazionale o attraverso altri organismi internazionali. La sua adozione è preferibile a un sistema più frammentato e caratterizzato dalla vigenza di norme diverse a livelli differenti. Un vantaggio fondamentale di un quadro normativo a livello dell'Unione consiste nella definizione di norme comuni in tutta l'Unione.

Il regolamento presenta inoltre un valore aggiunto rispetto al quadro giuridico preesistente, attribuibile principalmente all'ampliamento del suo ambito di applicazione, che comprende ora nuovi settori importanti quali gli aeromobili senza equipaggio, la certificazione delle apparecchiature di terra ATM e la protezione dell'ambiente.

Le esigenze e i requisiti del settore dell'aviazione civile sono tuttavia in costante evoluzione e l'AESA deve continuare ad adattarsi a tali esigenze. Alcune delle nuove disposizioni del regolamento devono ancora essere applicate mediante norme di attuazione supplementari (ad esempio per quanto riguarda l'assistenza a terra), mentre nel prossimo futuro sarà necessario occuparsi di altri nuovi ambiti (ad esempio le operazioni nello spazio aereo superiore⁽¹⁾) o gli sviluppi tecnologici nella gestione del traffico aereo).

L'AESA continua a svolgere un ruolo importante e preponderante per quanto riguarda l'armonizzazione delle norme, garantendo parità di condizioni in tutta l'Unione e sostenendo tutti gli operatori nel settore europeo dell'aviazione e il pubblico in generale.

L'Agenzia è inoltre riuscita a instaurare relazioni con partner internazionali del settore dell'aviazione, anche in seno all'ICAO, che hanno portato al riconoscimento reciproco di attività di certificazione e sorveglianza tra l'Unione e paesi terzi. Ciò ha favorito l'accettazione internazionale dei prodotti e dei servizi dell'Unione nel settore dell'aviazione. L'AESA è in prima linea nello sviluppo e nell'attuazione di tecnologie innovative, tra cui i sistemi aeromobili senza equipaggio e gli aeromobili elettrici. Dimostra inoltre la capacità dell'Unione di mantenere la sua competitività internazionale.

Nell'intento di armonizzare le norme e rafforzare la cooperazione con i partner internazionali del settore dell'aviazione, l'Agenzia deve adattarsi costantemente a un contesto molto complesso e in rapida evoluzione.

Il regolamento e l'AESA sono entrambi percepiti come pertinenti per le esigenze attuali e future del settore dell'aviazione. Il regolamento è rilevante per far fronte alle esigenze cruciali emergenti che incidono sulla sicurezza aerea, per quanto riguarda ad esempio le nuove tecnologie, la digitalizzazione e l'intelligenza artificiale.

Sussistono tuttavia **preoccupazioni circa la capacità dell'Agenzia di assolvere i suddetti nuovi compiti senza ripercussioni negative sui suoi compiti fondamentali in materia di**

⁽¹⁾ Le operazioni nello spazio aereo superiore vengono effettuate in un volume dello spazio aereo che si trova generalmente a quote più elevate rispetto a quelle a viene attualmente fornita la maggior parte dei servizi aerei (in genere al livello di volo 550). <https://www.easa.europa.eu/en/newsroom-and-events/news/roadmap-higher-airspace-operations-hao-proposed-easa>.

sicurezza aerea. È importante valutare se l'AESA disponga di risorse sufficienti per far fronte al numero crescente di compiti che le sono attribuiti.

L'innovazione e gli sviluppi tecnologici incidono sul contesto già complesso in cui l'Agenzia persegue i propri obiettivi. L'uso dell'apprendimento automatico e dell'intelligenza artificiale è al centro di molti nuovi strumenti. Tali sviluppi hanno anche possibili implicazioni per la sicurezza aerea e devono pertanto essere esaminati con attenzione dall'AESA. **L'Agenzia dovrebbe disporre delle competenze tecniche necessarie, formare il proprio personale e continuare a partecipare ai progetti di ricerca e ai programmi di innovazione pertinenti.**

L'AESA dovrebbe continuare a compiere sforzi per prepararsi ai principali cambiamenti tecnologici nel settore dell'aviazione, ad esempio ai rischi o alle tendenze emergenti, ai nuovi modelli commerciali o alle tecnologie rivoluzionarie, e provvedere affinché le abilità e le competenze del suo personale nonché i suoi sistemi e processi siano coerenti con le nuove esigenze tecnologiche e di innovazione.

L'Agenzia dovrebbe continuare a esaminare nuove modalità per tenersi al passo con le recenti innovazioni tecnologiche e per valutarne adeguatamente l'impatto sull'aviazione. **La cooperazione costante con altre agenzie e organizzazioni dell'Unione coinvolte nei programmi di ricerca e innovazione dovrebbe essere ulteriormente sfruttata** per arricchire le conoscenze e i dati su nuovi prodotti, le tecnologie, i nuovi tipi di operazioni e i nuovi modelli commerciali.

Occorre promuovere progetti di ricerca sulle tecnologie emergenti per garantire che le abilità e le competenze dell'AESA e delle autorità nazionali competenti siano aggiornate e che l'Agenzia sia in grado di contribuire a un ingresso sicuro e rapido di tali nuove tecnologie sul mercato. **Una maggiore flessibilità normativa potrebbe comportare vantaggi per la sperimentazione di soluzioni innovative in un ambiente sicuro (spazi di sperimentazione).**

4. CONCLUSIONI

In generale il regolamento è stato efficace e ha contribuito a creare condizioni di parità, sicurezza ed efficienza nel settore dell'aviazione dell'Unione e a far fronte ai relativi aspetti ambientali. Ciò è dovuto principalmente alle attività di regolamentazione e certificazione dell'AESA, nonché a una risposta tempestiva ed efficace agli shock esterni. L'efficacia delle consultazioni dei portatori di interessi tra l'Agenzia, l'industria dell'aviazione e le autorità nazionali competenti è aumentata nel corso degli anni. L'AESA è stata inoltre ampiamente efficiente nell'utilizzare adeguatamente la dotazione annuale a sua disposizione.

Nel complesso, **sia l'Agenzia sia il regolamento hanno contribuito all'integrazione europea nel settore del trasporto aereo,** con benefici generali in termini di sicurezza, protezione dell'ambiente ed efficienza e la creazione di condizioni di parità nel settore dell'aviazione.