

Bruxelles, 18 aprile 2018
(OR. en)

7466/18

AVIATION 52
FIN 255

RISULTATI DEI LAVORI

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	delegazioni
n. doc. prec.:	ST 7117/18 AVIATION 48 FIN 228
Oggetto:	Conclusioni del Consiglio sulla relazione speciale n. 18/2017 della Corte dei conti europea dal titolo "Il cielo unico europeo non è ancora una realtà, nonostante l'avvenuto cambiamento culturale" – Risultati dei lavori

Si allega per le delegazioni la versione definitiva delle conclusioni del Consiglio in oggetto, adottate dal Consiglio nella sessione del 16 aprile 2018.

CONCLUSIONI DEL CONSIGLIO

sulla relazione speciale n. 18/2017 della Corte dei conti europea dal titolo "Il cielo unico europeo non è ancora una realtà, nonostante l'avvenuto cambiamento culturale"

IL CONSIGLIO

1. PRENDE ATTO della relazione speciale n. 18/2017 della Corte dei conti europea dal titolo "Il cielo unico europeo non è ancora una realtà, nonostante l'avvenuto cambiamento culturale" e dell'approccio aperto e critico ivi adottato riguardo all'attuazione di alcune componenti dell'iniziativa del cielo unico europeo (SES) dell'UE, di cui si valuta l'efficacia nell'istituire un sistema europeo di gestione del traffico aereo (ATM) più efficiente.
2. RICORDA l'adozione del primo pacchetto legislativo SES nel 2004, successivamente riveduto e ampliato nel 2009 con il pacchetto SES II, che ha introdotto un sistema di prestazioni, un sistema di tariffazione riveduto e requisiti per i blocchi funzionali di spazio aereo e ha creato un quadro normativo dell'Unione per le funzioni di rete.
3. RICORDA il regolamento (CE) n. 219/2007 del Consiglio che costituisce l'impresa comune SESAR, al fine di realizzare il sistema ATM europeo di nuova generazione.
4. RICORDA la strategia per l'aviazione della Commissione adottata il 7 dicembre 2015, in particolare il capitolo II, punto 2.2 "Completare il cielo unico europeo", in cui si evidenzia il parere della Commissione su come realizzare il potenziale per il settore dell'aviazione mediante un sistema di gestione del traffico aereo pienamente ottimizzato in Europa.
5. RICORDA la posizione del Consiglio sul pacchetto SES II +, adottato nel dicembre 2014.

6. SOTTOLINEA che gli obiettivi SES di alto livello hanno un carattere politico indicativo e dipendono soprattutto dall'evoluzione del traffico aereo nel lungo periodo. La Commissione, in consultazione con gli Stati membri, dovrebbe pertanto assicurare che siano riveduti alla luce dell'esperienza, che siano basati quanto più possibile su dati concreti, che si fondino su traguardi realizzabili e sostenibili e che se ne tenga conto negli aggiornamenti del piano generale ATM.
7. SOTTOLINEA che la progressiva integrazione dei servizi, in particolare grazie all'impiego di nuove tecnologie risultanti dal ciclo globale dell'innovazione, dovrebbe affrontare la frammentazione del sistema ATM europeo. Le nuove opzioni strategiche eventualmente proposte dovrebbero contare su un forte sostegno politico, su misure giuridiche equilibrate ove necessario, nonché sul pieno coinvolgimento dei soggetti civili e militari interessati.
8. SOTTOLINEA l'importanza che le autorità nazionali di vigilanza siano indipendenti e dispongano delle capacità necessarie per esercitare le funzioni loro attribuite nel quadro del pacchetto legislativo SES, fra le quali rientra l'adeguata sorveglianza dei risultati finanziari dei fornitori di servizi di navigazione aerea.
9. APPOGGIA la razionalizzazione dei sistemi di prestazioni e di tariffazione, al fine di ridurre gli oneri amministrativi che gravano sugli Stati membri, sulla Commissione, sulle autorità nazionali di vigilanza e sui fornitori di servizi di navigazione aerea.
10. SOTTOLINEA che la posizione del Consiglio del dicembre 2014 definisce adeguate risposte alle questioni sollevate nei punti 9 e 10.
11. SOTTOLINEA che, pur tenendo presente la necessità di prestazioni omogenee della rete nel suo complesso, la definizione di obiettivi prestazionali e di criteri per la loro valutazione dovrebbe essere basata su un approccio inclusivo e cooperativo che coinvolga tutti i soggetti interessati e tenga pienamente conto delle circostanze locali.

12. SOTTOLINEA la necessità che il sistema di prestazioni si fondi su una serie limitata di indicatori di prestazione che dovrebbero essere adeguati ai fini del monitoraggio delle prestazioni, pertinenti per il funzionamento della rete europea e basati sugli insegnamenti tratti dai precedenti periodi di riferimento, in particolare in termini di capacità ed efficienza economica. Tali indicatori dovrebbero essere elaborati con la piena partecipazione di tutti i soggetti interessati.
13. RICORDA l'importanza delle attività di ricerca e sviluppo (R&S) nell'ambito dell'ATM per garantire la disponibilità di soluzioni tecnologiche e operative innovative ed efficienti in termini di costi per il futuro contesto ATM. I partenariati pubblico-privato dovrebbero essere determinanti nel promuovere lo sviluppo, la convalida e l'applicazione tempestiva di queste soluzioni.
14. SOTTOLINEA che il sostegno finanziario alle attività di R&S dell'Unione dovrebbe mirare a incoraggiare sia lo sviluppo di nuove soluzioni e la loro attuazione attraverso progetti comuni che, se del caso, la riduzione della frammentazione del sistema ATM europeo. In tale contesto, l'interoperabilità su scala mondiale e regionale dovrebbe essere un obiettivo, la condivisione di infrastrutture e servizi dovrebbe essere incoraggiata, l'automazione e la digitalizzazione dovrebbero essere esaminate come possibili mezzi per rendere più efficace il sistema ATM europeo, tenendo conto allo stesso tempo della dimensione umana.
15. INVITA la Commissione a riflettere sulle realizzazioni del progetto SESAR e CONSTATA che il progetto SESAR mira a offrire opportunità di consolidamento e razionalizzazione dell'attuale infrastruttura ATM in modo coordinato a livello europeo, nonché di ulteriore modernizzazione e armonizzazione del sistema di gestione del traffico aereo sulla base di tecnologie digitali e satellitari.
16. RICONOSCE che le raccomandazioni della relazione speciale costituiscono un'opportunità per riflettere su come garantire un sistema ATM europeo coerente, razionalizzato, efficace ed efficiente.
