



Consiglio  
dell'Unione europea

Bruxelles, 30 settembre 2024  
(OR. en)

---

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2013/0186(COD)**

---

---

**8311/1/24  
REV 1**

**AVIATION 73  
CODEC 950  
PARLNAT 113**

#### **ATTI LEGISLATIVI ED ALTRI STRUMENTI**

---

Oggetto: Posizione del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione del  
REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO  
relativo all'attuazione del cielo unico europeo (rifusione)  
- Adottata dal Consiglio il 26 settembre 2024

---

**REGOLAMENTO (UE) 2024/...**  
**DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**del ...**

**relativo all'attuazione del cielo unico europeo  
(rifusione)**

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>1</sup>,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> Parere del 2 dicembre 2020 (GU C 56 del 16.2.2021, pag. 53).

<sup>2</sup> Posizione del Parlamento europeo del 12 marzo 2024 (GU C 378 del 9.11.2017, pag. 54) e posizione del Consiglio in prima lettura del 26 settembre 2024 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale). Posizione del Parlamento europeo del ... (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>3</sup>, il regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>4</sup> e il regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>5</sup> hanno subito sostanziali modifiche. Poiché si rendono necessarie nuove modifiche, a fini di chiarezza è opportuno procedere alla loro rifusione.

---

<sup>3</sup> Regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo ("regolamento quadro") (GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1).

<sup>4</sup> Regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo ("regolamento sulla fornitura di servizi") (GU L 96 del 31.3.2004, pag. 10).

<sup>5</sup> Regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel cielo unico europeo ("regolamento sullo spazio aereo") (GU L 96 del 31.3.2004, pag. 20).

- (2) L'adozione da parte del Parlamento europeo e del Consiglio del primo pacchetto sul cielo unico europeo, ossia dei regolamenti (CE) n. 549/2004, (CE) n. 550/2004, (CE) n. 551/2004 e (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>6</sup>, ha creato una solida base giuridica per un sistema di gestione del traffico aereo (ATM) privo di discontinuità, interoperabile e sicuro. L'adozione del secondo pacchetto, ossia del regolamento (CE) n. 1070/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>7</sup>, ha ulteriormente rafforzato l'iniziativa del cielo unico europeo introducendo i concetti di sistema di prestazioni e gestore della rete per migliorare ulteriormente le prestazioni della rete ATM europea. Il regolamento (CE) n. 552/2004 è stato abrogato dal regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>8</sup>, poiché le norme necessarie per l'interoperabilità dei sistemi, dei costituenti e delle procedure ATM sono state incluse nel regolamento (UE) 2018/1139.

---

<sup>6</sup> Regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo ("regolamento sull'interoperabilità") (GU L 96 del 31.3.2004, pag. 26).

<sup>7</sup> Regolamento (CE) n. 1070/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, recante modifica dei regolamenti (CE) n. 549/2004, (CE) n. 550/2004, (CE) n. 551/2004 e (CE) n. 552/2004 al fine di migliorare il funzionamento e la sostenibilità del sistema aeronautico europeo (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 34).

<sup>8</sup> 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).

- (3) Al fine di tener conto delle modifiche introdotte con il regolamento (UE) 2018/1139, è necessario allineare il presente regolamento al regolamento (UE) 2018/1139 e modificare quest'ultimo.
- (4) Le norme dettagliate sull'uso dello spazio aereo, le disposizioni operative concernenti i servizi e le procedure di navigazione aerea come pure le norme e le procedure per la progettazione della struttura dello spazio aereo sono disciplinate dal regolamento (UE) 2018/1139, mentre la classificazione dello spazio aereo dovrebbe essere disciplinata dal presente regolamento.
- (5) Nell'articolo 1 della convenzione internazionale per l'aviazione civile, firmata a Chicago il 7 dicembre 1944 ("convenzione di Chicago"), gli Stati contraenti riconoscono che ciascuno Stato ha sovranità completa ed esclusiva sullo spazio aereo sovrastante il suo territorio. È nell'ambito di detta sovranità che gli Stati membri dell'Unione esercitano, nel rispetto delle convenzioni internazionali applicabili, i poteri di un'autorità pubblica allorché controllano il traffico aereo.
- (6) Il presente regolamento non dovrebbe pregiudicare i diritti e le responsabilità degli Stati membri previsti dalla convenzione di Chicago.

- (7) L'attuazione della politica comune dei trasporti richiede un sistema di trasporto aereo efficiente, che consenta l'esercizio in condizioni di sicurezza, regolarità e sostenibilità dei servizi di trasporto aereo, ottimizzando l'uso dello spazio aereo e la capacità, contribuendo alla sostenibilità dell'aviazione e agevolando la libera circolazione delle merci, delle persone e dei servizi.
- (8) Il perseguimento parallelo degli obiettivi del rafforzamento del livello di sicurezza del traffico aereo e del miglioramento delle prestazioni globali 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 ribadiscano i principi della "cultura di equità". I pareri e le raccomandazioni del gruppo di esperti della Commissione sulla dimensione umana del cielo unico europeo istituito dalla decisione (UE) 2023/2109 della Commissione<sup>9</sup> dovrebbero essere analizzati e tenuti in considerazione.
- (9) I miglioramenti delle prestazioni climatiche e ambientali dell'ATM contribuiscono inoltre al conseguimento degli obiettivi dell'accordo di Parigi, del regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>10</sup>, delle conclusioni del Consiglio sulla strategia della Commissione per una mobilità sostenibile e intelligente e dell'agenda digitale europea, in particolare attraverso la riduzione delle emissioni del settore dell'aviazione.

---

<sup>9</sup> Decisione (UE) 2023/2109 della Commissione, del 10 ottobre 2023, che istituisce un gruppo di esperti della Commissione sulla dimensione umana del cielo unico europeo e abroga la decisione C(2017) 7518 (GU L, 2023/2109, 12.10.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2023/2109/oj>).

<sup>10</sup> Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 (GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1).

- (10) Un uso più efficiente dello spazio aereo, che consenta un maggior numero di opzioni in termini di traiettorie di volo ottimali, comporterebbe una maggiore efficienza in termini di consumo di combustibile e una riduzione delle emissioni. Nell'ottimizzare le traiettorie e i profili di volo è opportuno prendere in considerazione anche vari elementi climatici e ambientali, al fine di ridurre le emissioni e gli inquinanti atmosferici. È opportuno sviluppare una metodologia su come tener conto di tali elementi e delle loro interdipendenze, in particolare in sede di elaborazione degli indicatori di prestazione.
- (11) Lo spazio aereo è una risorsa comune per tutte le categorie di utenti, che deve poter essere utilizzata in modo flessibile da tutti loro, garantendo equità e trasparenza e tenendo conto nel contempo delle esigenze degli Stati membri in materia di sicurezza e difesa e degli impegni da loro assunti in seno alle organizzazioni internazionali.
- (12) Nel 2004 gli Stati membri hanno adottato una dichiarazione generale sulle questioni militari connesse con il cielo unico europeo<sup>11</sup>, che hanno successivamente ribadito. Conformemente a tale dichiarazione, gli Stati membri dovrebbero, in particolare, rafforzare la cooperazione civile-militare e, se e nella misura in cui è ritenuto necessario da tutti gli Stati membri interessati, facilitare la cooperazione tra le rispettive forze armate in tutte le questioni inerenti alla gestione del traffico aereo.
- (13) Le decisioni che incidono sul contenuto, sulla portata o sull'esecuzione delle operazioni e dell'addestramento militari esulano dalla sfera di competenze dell'Unione a norma dell'articolo 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

---

<sup>11</sup> GU L 96 del 31.3.2004, pag. 9.

- (14) L'articolo 9 bis del regolamento (CE) n. 550/2004 prevede l'istituzione, da parte degli Stati membri, di blocchi funzionali di spazio aereo allo scopo di rafforzare la cooperazione tra i fornitori di servizi di navigazione aerea nell'intento di migliorare le prestazioni e di creare sinergie, e regola tali blocchi. Gli Stati membri possono mantenere la cooperazione e il coordinamento all'interno di tali blocchi di spazio aereo precedentemente istituiti al fine di incrementare le prestazioni della rete di gestione del traffico aereo all'interno del cielo unico europeo, in particolare presentando piani congiunti di miglioramento delle prestazioni, segnatamente a condizione che ciò non pregiudichi l'efficace attuazione del presente regolamento.
- (15) Gli Stati membri dovrebbero designare un'autorità nazionale di vigilanza che assuma le funzioni assegnate a detta autorità dal presente regolamento. Per assicurare una sorveglianza 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. In particolare, il finanziamento di dette autorità dovrebbe garantirne l'indipendenza e consentire loro di operare nel rispetto dei principi di equità, trasparenza, non discriminazione e proporzionalità. Ciò non dovrebbe impedire a un'autorità nazionale di vigilanza di essere accorpata a un'altra autorità di regolamentazione, quale l'autorità nazionale competente o l'autorità nazionale garante della concorrenza, qualora tale autorità congiunta soddisfi i requisiti di indipendenza e a condizione che le decisioni relative ai compiti attribuiti all'autorità nazionale di vigilanza a norma del presente regolamento siano adottate indipendentemente da altri compiti conferiti all'autorità congiunta.



- (16) Procedure appropriate relative alla nomina del personale delle autorità nazionali di vigilanza dovrebbero contribuire a garantire l'indipendenza di tali autorità. Il personale delle autorità nazionali di vigilanza dovrebbe agire in modo indipendente, in particolare evitando conflitti di interessi tra la fornitura di servizi di navigazione aerea e l'esecuzione dei propri compiti. Le norme in materia di conflitti di interesse per il personale e le persone che adottano decisioni nell'esercizio dei poteri definiti nel presente regolamento dovrebbero altresì prevenire eventuali conflitti di interesse derivanti dall'incarico attivo di tali individui presso un'autorità nazionale di vigilanza in relazione a una nuova posizione presso un soggetto regolamentato per il periodo immediatamente successivo alla fine del loro incarico presso tale autorità nazionale di vigilanza.
- (17) È opportuno istituire procedure per assicurare la cooperazione e lo scambio di informazioni tra l'autorità nazionale di vigilanza e l'autorità nazionale competente al fine di garantire la corretta applicazione del presente regolamento.
- (18) I requisiti per il rilascio di una certificazione in materia di solidità finanziaria, responsabilità, copertura assicurativa, assetto proprietario e struttura organizzativa sono strettamente legati ai requisiti in materia di sicurezza e di security per la fornitura di servizi e alla sorveglianza operativa e tecnica che deve essere effettuata da un'autorità nazionale competente. Per quanto riguarda le attività di certificazione, sorveglianza e applicazione delle norme in relazione ai requisiti in materia di solidità finanziaria, responsabilità, copertura assicurativa, assetto proprietario e struttura organizzativa di cui all'allegato VIII, punto 7., del regolamento (UE) 2018/1139, gli Stati membri dovrebbero modulare le proprie procedure amministrative conformemente alle rispettive disposizioni nazionali in modo da garantire l'esecuzione corretta ed efficiente dei compiti delle autorità nazionali competenti e delle autorità nazionali di vigilanza.

- (19) Le autorità nazionali di vigilanza hanno un ruolo fondamentale nell'attuazione del cielo unico europeo e dovrebbero pertanto cooperare tra loro ai fini dello scambio di informazioni sul loro lavoro e sui loro principi decisionali, migliori prassi e procedure, nonché in relazione all'applicazione del presente regolamento e per lo sviluppo di un approccio comune, anche attraverso una cooperazione rafforzata a livello regionale. Tale cooperazione dovrebbe svolgersi periodicamente in sede di comitato di cooperazione delle autorità nazionali di vigilanza.
- (20) La cooperazione tra fornitori di servizi di navigazione aerea è uno strumento importante ai fini del miglioramento delle prestazioni complessive del sistema ATM europeo ed è opportuno incoraggiarla.
- (21) Un fornitore di servizi di navigazione aerea dovrebbe poter offrire servizi nell'Unione a condizioni non discriminatorie laddove sia in possesso di un certificato o di una dichiarazione ai sensi dell'articolo 41 del regolamento (UE) 2018/1139.
- (22) Conformemente all'articolo 2, paragrafo 5, del regolamento (UE) 2018/1139 e fatte salve le condizioni ivi stabilite, gli Stati membri dovrebbero poter autorizzare la fornitura, senza certificazione, dei servizi di navigazione aerea di cui all'articolo 2, paragrafo 3, lettera c), del regolamento (UE) 2018/1139 di loro responsabilità da parte dei militari qualora i militari forniscano tali servizi in via primaria a movimenti di aeromobili diversi dal traffico aereo generale. In tali casi è opportuno che lo Stato membro interessato informi della sua decisione la Commissione e gli altri Stati membri.

- (23) Il presente regolamento non richiede la certificazione dei segnali forniti dai sistemi globali di navigazione via satellite (GNSS).
- (24) Non ci dovrebbero essere discriminazioni tra gli utenti dello spazio aereo per quanto concerne la fornitura di servizi di navigazione aerea equivalenti.
- (25) I servizi di traffico aereo dovrebbero essere forniti su base esclusiva. I fornitori di tali servizi dovrebbero essere soggetti a designazione e a requisiti di interesse pubblico. A tale proposito si dovrebbe tenere conto del fatto che la fornitura di servizi di traffico aereo che sono connessi all'esercizio dei poteri di un'autorità pubblica e che non hanno carattere economico non è soggetta all'applicazione delle regole di concorrenza stabilite nel trattato.
- (26) Il processo di designazione dovrebbe tenere conto della necessità in termini di continuità del servizio e di pianificazione degli investimenti a lungo termine da parte dei fornitori di servizi di traffico aereo. Ciononostante, il contesto in rapida evoluzione della navigazione aerea impone di effettuare il monitoraggio dei diritti e degli obblighi dei fornitori di servizi di traffico aereo designati allo scopo di garantire che tali diritti e obblighi restino pienamente applicabili e che gli obblighi siano rispettati. Qualora ritengano necessario avviare un nuovo processo di designazione nell'ambito del loro monitoraggio, gli Stati membri dovrebbero poter designare lo stesso fornitore di servizi di traffico aereo, conformemente al diritto nazionale.

- (27) Gli Stati membri dovrebbero garantire che la designazione di un fornitore di servizi di traffico aereo non sia vietata dal diritto nazionale a causa, in particolare, del fatto che il fornitore di servizi interessato abbia la propria sede principale di attività in un altro Stato membro o appartenga a cittadini di quest'ultimo, nel caso in cui l'applicazione di tale diritto nazionale comporti una restrizione ingiustificata della libera prestazione di servizi o della libertà di stabilimento, che è opportuno valutare caso per caso alla luce di tutte le circostanze rilevanti.
- (28) I fornitori di servizi di traffico aereo possono acquistare servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza (CNS), servizi di informazioni aeronautiche (AIS), servizi di dati sul traffico aereo (ADS) o servizi meteorologici (MET) nei casi in cui gli Stati membri non abbiano designato un fornitore di MET, a condizioni di mercato, o nel quadro di altre forme di accordi ove non si applichino le direttive 2014/24/UE<sup>12</sup> e 2014/25/UE<sup>13</sup> del Parlamento europeo e del Consiglio, tenendo conto di situazioni specifiche quali la mancanza di soluzioni disponibili sul mercato e di considerazioni in ordine all'interesse pubblico. Gli Stati membri possono consentire ai gestori aeroportuali o a un gruppo di gestori aeroportuali di acquistare servizi di traffico aereo di terminale per il controllo di aerodromo o servizi di traffico aereo per il controllo di avvicinamento a condizioni di mercato.

---

<sup>12</sup> Direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sugli appalti pubblici e che abroga la direttiva 2004/18/CE (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 65).

<sup>13</sup> Direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali e che abroga la direttiva 2004/17/CE (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 243).

- (29) Qualora siano acquistati servizi di traffico aereo per il controllo di aerodromo e il controllo di avvicinamento, essi non dovrebbero essere soggetti agli obiettivi prestazionali di cui al presente regolamento. I fornitori di servizi dovrebbero tuttavia fornire dati in merito alle prestazioni dei servizi di navigazione aerea. Qualora siano acquistati servizi di traffico aereo per il controllo di aerodromo e il controllo di avvicinamento, è opportuno che i requisiti tecnici del capitolato d'oneri includano requisiti sulla qualità del servizio.
- (30) È opportuno che i fornitori di servizi di navigazione aerea tengano conti separati per ciascun servizio di navigazione aerea, come sarebbero tenuti a fare se tali servizi fossero forniti da imprese distinte, al fine di evitare discriminazioni, sovvenzioni incrociate e distorsioni della concorrenza.
- (31) Ove applicabile, l'appalto dei servizi di navigazione aerea dovrebbe essere effettuato in conformità delle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE, ai principi di parità di trattamento, non discriminazione e trasparenza nonché alle disposizioni applicabili del trattato, in particolare le norme del trattato in materia di libera prestazione di servizi e libertà di stabilimento. Le procedure di gara per l'appalto di servizi dovrebbero essere concepite in modo da consentire l'effettiva partecipazione di fornitori concorrenti, anche attraverso la regolare riapertura del confronto competitivo.

- (32) Ai fini della gestione del traffico degli aeromobili senza equipaggio è necessaria la disponibilità di servizi comuni di informazione (CIS). Quando i CIS sono forniti da un unico fornitore di CIS designato dallo Stato membro per uno specifico spazio aereo U-space, i prezzi dei CIS dovrebbero essere regolamentati al fine di contenere i costi di tale gestione del traffico. I prezzi dei CIS dovrebbero pertanto essere basati sul costo e su un margine di profitto ragionevole e dovrebbero essere soggetti all'approvazione delle autorità nazionali di vigilanza. Qualora i CIS non siano forniti da un unico fornitore di CIS, il singolo CIS dovrebbe essere fornito a titolo gratuito. Per rendere possibile la fornitura del servizio, è opportuno che ai fornitori di CIS sia garantito l'accesso ai pertinenti dati operativi a condizioni eque, ragionevoli e non discriminatorie.
- (33) La disponibilità di dati operativi pertinenti relativi al traffico aereo generale è fondamentale per consentire la fornitura flessibile di servizi di dati sul traffico aereo, su base transfrontaliera e a livello dell'Unione. Tali dati dovrebbero pertanto essere messi a disposizione delle pertinenti parti interessate, compresi i soggetti aventi un interesse comprovato nel prendere in considerazione la fornitura di servizi di navigazione aerea, a condizioni eque, ragionevoli e non discriminatorie. L'accuratezza delle informazioni, anche sulla condizione dello spazio aereo e su specifiche situazioni di traffico aereo, e la loro tempestiva comunicazione ai controllori di volo civili e militari hanno un impatto diretto sulla sicurezza e sull'efficienza delle operazioni, compresa l'efficienza ambientale dei voli. L'accesso tempestivo a informazioni aggiornate sulla condizione dello spazio aereo è essenziale per tutti i soggetti che intendono avvalersi delle strutture dello spazio aereo rese disponibili al momento della compilazione o della modifica dei loro piani di volo.

- (34) I sistemi di prestazioni e di tariffazione non dovrebbero applicarsi ai servizi di navigazione aerea di terminale forniti negli aeroporti con meno di 80 000 movimenti di trasporto aereo all'anno effettuati secondo le regole di volo strumentale (*instrument flight rules – IFR*). La definizione di obiettivi prestazionali per tali servizi avrebbe scarso valore aggiunto, in quanto nella maggior parte dei casi tali obiettivi sarebbero prossimi allo zero. Inoltre, il fatto di far rientrare tali servizi nei sistemi di prestazioni e di tariffazione istituiti dal presente regolamento comporterebbe un onere amministrativo e finanziario sproporzionato rispetto ai benefici attesi in termini di miglioramento delle prestazioni e di migliore qualità del servizio. Tuttavia, gli Stati membri possono decidere che tali servizi di navigazione aerea di terminale siano soggetti ai sistemi di prestazioni e di tariffazione.
- (35) I militari che forniscono servizi di navigazione aerea in via primaria a movimenti di aeromobili diversi dal traffico aereo generale, incluso il relativo finanziamento, non dovrebbero essere soggette ai sistemi di prestazioni e di tariffazione istituiti dal presente regolamento. Pertanto, i costi dei loro servizi non dovrebbero essere considerati costi determinati ai sensi del presente regolamento. Tuttavia, gli Stati membri possono decidere di applicare tali sistemi ai militari che forniscono tali servizi. I sistemi di prestazioni e di tariffazione dovrebbero applicarsi ai militari che forniscono servizi di navigazione aerea in via primaria al traffico aereo generale.

- (36) I sistemi di prestazioni e di tariffazione dovrebbero garantire il funzionamento efficiente, sostenibile e continuo del sistema ATM europeo e sono altresì intesi a rendere più efficienti sotto il profilo dei costi i servizi di navigazione aerea forniti a condizioni diverse da quelle di mercato e a promuovere una migliore qualità del servizio. A tal fine dovrebbero prevedere incentivi pertinenti e adeguati. In considerazione di tale obiettivo, i sistemi di prestazioni non dovrebbero contemplare i servizi forniti a condizioni di mercato. Il sistema di prestazioni dovrebbe contemplare tutti i servizi di navigazione aerea che un fornitore di servizi di traffico aereo designato fornisce o che acquista da altri fornitori di servizi, anche nel caso in cui detto fornitore di servizi fornisca servizi di navigazione aerea e servizi di traffico aereo.
- (37) Gli Stati membri possono elaborare piani congiunti di miglioramento delle prestazioni per i servizi di navigazione aerea allo scopo di migliorare il livello delle prestazioni della gestione del traffico aereo oltre il livello che sarebbe raggiungibile singolarmente da uno Stato membro, coprendo almeno la durata del periodo di riferimento. In tali piani congiunti gli Stati membri dovrebbero includere almeno un obiettivo congiunto e iniziative in materia di cooperazione transfrontaliera, tenendo conto nel contempo del valore aggiunto della definizione di altri obiettivi congiunti, dello svolgimento di appalti congiunti e dell'istituzione di una governance congiunta.



- (38) Nell'adottare atti di esecuzione che istituiscono sistemi di incentivi, la Commissione dovrebbe definire l'applicabilità di tali sistemi alle situazioni in cui i fornitori di servizi di navigazione aerea superano i pertinenti obiettivi prestazionali vincolanti per i servizi di navigazione aerea durante il periodo di riferimento o non li rispettano. Fatte salve le misure che devono essere attuate dal fornitore di servizi di traffico aereo per attenuare l'impatto di tali situazioni, i criteri di applicabilità dovrebbero tenere in debita considerazione eventi imprevedibili e significativi al di fuori del controllo del fornitore di servizi di traffico aereo. Per promuovere una migliore qualità del servizio, tali sistemi di prestazioni e di tariffazione dovrebbero includere incentivi pertinenti e adeguati. È opportuno creare incentivi finanziari al fine di incoraggiare migliori prestazioni dei servizi di navigazione aerea in modo equilibrato, premiando o penalizzando le prestazioni effettive in relazione a obiettivi prestazionali vincolanti.
- (39) Le entrate derivanti dalle tariffe imposte agli utenti dello spazio aereo potrebbero comportare eccedenze o perdite finanziarie per i fornitori di servizi di traffico aereo a motivo dell'applicazione dei sistemi di incentivi e dei meccanismi di condivisione dei rischi.
- (40) È opportuno istituire un comitato per la valutazione delle prestazioni (*Performance Review Board* – PRB) che fornisca consulenza e assistenza alla Commissione nell'attuazione dei sistemi di prestazioni e di tariffazione. È opportuno che il PRB sia istituito in modo tale da garantire che possa svolgere i suoi compiti con il necessario grado di competenza e indipendenza da interessi pubblici o privati e che possa fare affidamento su risorse dedicate. Il PRB dovrebbe sostituire e succedere all'organo di valutazione delle prestazioni istituito a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 549/2004.

- (41) Il PRB è assistito da un segretariato fornito dalla Commissione. Ai fini della preparazione del contenuto e dell'indirizzo dei pareri, delle raccomandazioni, delle relazioni e del materiale di orientamento del PRB, il segretariato dovrebbe agire senza seguire direttive, se non quelle provenienti dal PRB stesso, per consentirgli di assolvere il suo ruolo consultivo e garantirne l'indipendenza. Il compito principale del segretariato dovrebbe consistere nel contribuire all'esecuzione indipendente delle funzioni del PRB.
- (42) Il personale del segretariato è soggetto alle norme in materia di segreto professionale e conflitto di interessi contenute nello statuto dei funzionari dell'Unione europea e dal regime applicabile agli altri agenti dell'Unione, stabilito dal regolamento (CEE, Euratom, CECA) n. 259/68 del Consiglio<sup>14</sup>, a garanzia della loro indipendenza. La procedura di selezione e i criteri di ammissibilità dovrebbero essere precisati in un atto di esecuzione, che non dovrebbe includere la nomina di specifici membri del PRB o subordinare in alcun modo tale nomina all'approvazione degli Stati membri.
- (43) Dati gli elementi transfrontalieri e di rete inerenti alla fornitura di servizi di navigazione aerea, le prestazioni di rotta dovrebbero essere valutate rispetto a obiettivi prestazionali a livello dell'Unione.
- (44) Gli obiettivi nazionali per la fornitura di servizi di navigazione aerea di terminale dovrebbero favorire il miglioramento delle prestazioni di tali servizi nel tempo e consentire un approccio "gate-to-gate" per la regolamentazione dei servizi di navigazione aerea.
- (45) I compiti degli Stati membri, delle autorità nazionali di vigilanza e della Commissione dovrebbero essere chiaramente definiti nei sistemi di prestazioni e di tariffazione, in particolare per quanto riguarda l'elaborazione dei piani di miglioramento delle prestazioni, l'approvazione di tali piani e il monitoraggio delle prestazioni dei fornitori di servizi di navigazione aerea.

---

<sup>14</sup> Regolamento (CEE, Euratom, CECA) n. 259/68 del Consiglio, del 29 febbraio 1968, che definisce lo statuto dei funzionari delle Comunità europee nonché il regime applicabile agli altri agenti di tali Comunità, ed istituisce speciali misure applicabili temporaneamente ai funzionari della Commissione (GU L 56, 4.3.1968, pag. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg/1968/259\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/reg/1968/259(1)/oj)).

- (46) Nel settore di prestazione essenziale del clima e dell'ambiente è opportuno affrontare l'impatto del trasporto aereo sul clima e sull'ambiente che può essere influenzato dai fornitori di servizi di navigazione aerea, in particolare le emissioni di CO<sub>2</sub>. I piani di miglioramento delle prestazioni dovrebbero contenere, per ciascun periodo di riferimento, sia obiettivi prestazionali di rotta conformi agli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione nei settori di prestazione essenziali del clima e dell'ambiente, della capacità e dell'efficienza sotto il profilo dei costi, sia obiettivi prestazionali di terminale nei settori di prestazione essenziali della capacità e dell'efficienza sotto il profilo dei costi. Alla data di adozione del presente regolamento, i dati disponibili esistenti non consentono di stabilire, nel settore di prestazione essenziale del clima e dell'ambiente, indicatori essenziali di prestazione per i servizi di navigazione aerea di terminale che siano validi, affidabili e misurabili e consentano di misurare gli impatti in tale settore che possono essere direttamente influenzati dai fornitori di servizi di navigazione aerea. Pertanto, gli Stati membri dovrebbero essere tenuti a includere nei piani di miglioramento delle prestazioni obiettivi vincolanti per i servizi di navigazione aerea di terminale nel settore di prestazione essenziale del clima e dell'ambiente solo dopo che la Commissione sia stata in grado di stabilire, in un atto di esecuzione, gli indicatori essenziali di prestazione che soddisfano tali condizioni. La definizione di obiettivi prestazionali vincolanti per i servizi di navigazione aerea di terminale inclusi nel piano di miglioramento delle prestazioni dovrebbe tenere conto delle circostanze locali, in particolare delle prescrizioni della politica ambientale locale.
- (47) Le prestazioni delle funzioni di rete dovrebbero essere soggette a criteri specifici per tali funzioni, data la natura peculiare di queste ultime. Tali funzioni di rete dovrebbero essere soggette a obiettivi prestazionali nei settori di prestazione essenziali del clima e dell'ambiente, della capacità e dell'efficienza sotto il profilo dei costi.

- (48) Il sistema di tariffazione istituito dal presente regolamento dovrebbe essere coerente, tra l'altro, con l'articolo 15 della convenzione di Chicago. Tale sistema non dovrebbe pregiudicare la possibilità per gli Stati membri di finanziare la fornitura di servizi di navigazione aerea contemplati dal presente regolamento mediante fondi pubblici, nella misura in cui ciò sia conforme alle regole di concorrenza stabilite nel trattato, ove applicabili.
- (49) Il sistema di tariffazione dovrebbe essere basato sul principio secondo cui gli utenti dello spazio aereo dovrebbero pagare per i costi sostenuti a fronte dei servizi e delle funzioni a beneficio degli utenti dello spazio aereo che non sono coperti in altro modo. I costi relativi alla fornitura di servizi di navigazione aerea sostenuti dalle autorità nazionali degli Stati membri, ivi comprese le autorità nazionali competenti e le autorità nazionali di vigilanza come pure Eurocontrol e il gestore della rete, potrebbero essere inclusi nei costi determinati ammissibili a carico degli utenti dello spazio aereo. Le tariffe dovrebbero promuovere la fornitura sicura, efficiente, efficace e sostenibile dei servizi di navigazione aerea, nell'ottica di conseguire un elevato livello di sicurezza ed efficienza sotto il profilo dei costi nonché gli obiettivi prestazionali, e dovrebbero sostenere la riduzione dell'impatto ambientale dell'aviazione.
- (50) I costi derivanti dalla convenzione internazionale di cooperazione per la sicurezza della navigazione aerea Eurocontrol, del 13 dicembre 1960, come modificata da ultimo, potrebbero essere inclusi nei costi determinati, dato che tutte le attività incluse in tale convenzione al momento dell'adozione del presente regolamento sono considerate connesse ai servizi di navigazione aerea.

- (51) La Commissione dovrebbe effettuare uno studio di fattibilità sull'impatto della modulazione delle tariffe sul traffico aereo, sulla fornitura di servizi, sui costi amministrativi e sulle parti interessate, oltre che sul contributo apportato da tale modulazione al conseguimento degli obiettivi del cielo unico europeo. Sulla base di tale studio, la Commissione dovrebbe valutare l'adozione di un atto di esecuzione volto a garantire l'applicazione uniforme della modulazione delle tariffe per incoraggiare gli utenti dello spazio aereo a sostenere miglioramenti delle prestazioni climatiche e ambientali, in particolare attraverso l'uso delle rotte che consentono la maggiore efficienza in termini di consumo di combustibile, un maggiore utilizzo di tecnologie di propulsione pulite alternative, compresi i combustibili alternativi sostenibili, mantenendo al contempo un livello di sicurezza ottimale. Anche qualora la Commissione non adotti tale atto di esecuzione, gli Stati membri dovrebbero avere il diritto di modulare le tariffe per incoraggiare i fornitori di servizi di traffico aereo e gli utenti dello spazio aereo a sostenere miglioramenti della qualità del servizio, quali maggiore capacità, riduzione dei ritardi e sviluppo sostenibile.
- (52) In caso di una crisi della rete, come un conflitto geopolitico, una crisi sanitaria o una catastrofe naturale, che impedisca l'emissione di previsioni di traffico affidabili, la Commissione dovrebbe poter adottare disposizioni transitorie che includono una sospensione o un adeguamento temporanei del sistema di prestazioni fino al termine della crisi della rete e fino a quando non siano disponibili nuove previsioni affidabili.

- (53) Fatta salva la procedura di cui all'articolo 258 TFUE, la Commissione dovrebbe riesaminare periodicamente la conformità degli Stati membri al presente regolamento. Nell'ambito di tale riesame, la Commissione dovrebbe valutare se gli Stati membri provvedono affinché i fornitori di servizi di navigazione aerea rispettino i loro obblighi.
- (54) È opportuno prevedere disposizioni in materia di trasparenza della contabilità dei fornitori di servizi di navigazione aerea quale mezzo per prevenire sovvenzioni incrociate e le distorsioni che ne conseguirebbero.
- (55) Le funzioni della rete ATM dovrebbero contribuire allo sviluppo sostenibile del sistema di trasporto aereo e sostenere il conseguimento degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione. Dovrebbero promuovere l'uso sostenibile, efficiente ed ottimale da un punto di vista ambientale dello spazio aereo e delle risorse limitate, riflettere le esigenze operative per quanto riguarda la realizzazione dell'infrastruttura della rete ATM europea e fornire sostegno in caso di crisi della rete.

- (56) Alcune delle funzioni di rete, quali la gestione del flusso di traffico aereo, devono essere coordinate a livello centrale da un unico organismo a sostegno delle azioni adottate dagli Stati membri e dai pertinenti soggetti operativi interessati. È pertanto opportuno che alcuni dei compiti che contribuiscono all'esecuzione di tali funzioni siano svolti da un gestore della rete, il cui operato dovrebbe coinvolgere tutti i soggetti operativi interessati. I compiti specifici del gestore della rete dovrebbero essere definiti nel presente regolamento. Il gestore della rete dovrebbe essere nominato dalla Commissione.
- (57) Nel 2011 e nel 2019 la Commissione ha nominato Eurocontrol gestore della rete. Al fine di garantire la continuità operativa nello svolgimento delle funzioni della rete ATM, tale mandato potrebbe essere rinnovato alle condizioni stabilite nel presente regolamento.
- (58) Qualora il gestore della rete sia insito in un altro soggetto, è opportuno che rispetto a quest'ultimo sussistano una separazione funzionale e gerarchica nonché una contabilità separata.

(59) I soggetti operativi interessati, responsabili dell'attuazione delle funzioni di rete a livello locale e operativo, e gli Stati membri dovrebbero essere pienamente coinvolti nell'attuazione di dette funzioni e nel processo decisionale. Di conseguenza il gestore della rete dovrebbe adottare misure tramite un processo decisionale cooperativo basato in particolare sulla consultazione dei soggetti operativi interessati e degli Stati membri e su dettagliati accordi di lavoro e procedure operative. In tale processo decisionale cooperativo le parti dovrebbero agire nella misura più ampia possibile nell'ottica di migliorare il funzionamento e le prestazioni della rete — compreso il conseguimento degli obiettivi a livello dell'Unione nel settore di prestazione essenziale del clima e dell'ambiente — e gli interessi della rete dovrebbero prevalere, fatte salve le esigenze in materia di sicurezza e di difesa. Il processo decisionale cooperativo dovrebbe essere tale da permettere di risolvere le questioni e trovare un consenso, ove possibile. Nel contesto del processo decisionale cooperativo per l'esecuzione delle funzioni di rete, gli Stati membri dovrebbero garantire un adeguato coordinamento a livello nazionale con i soggetti operativi interessati civili e militari. Inoltre, per garantire la governance appropriata in relazione all'esecuzione delle funzioni di rete, è opportuno istituire un consiglio di gestione della rete che garantisca l'adeguata rappresentazione degli interessi di tutti gli attori coinvolti nell'attuazione di dette funzioni, in particolare dei soggetti operativi interessati. Fatta salva la consultazione del consiglio di gestione della rete in merito a decisioni normative o strategiche quali l'approvazione del piano strategico della rete, le misure adottate tramite il processo decisionale cooperativo e dal consiglio di gestione della rete dovrebbero avere carattere operativo o tecnico e garantire il funzionamento quotidiano della rete in conformità degli obiettivi del presente regolamento.



- (60) Per migliorare l'orientamento al cliente dei fornitori di servizi di traffico aereo, le pertinenti parti interessate dovrebbero essere consultate nelle principali decisioni operative dei fornitori di servizi di traffico aereo.
- (61) La fornitura di informazioni aeronautiche complete, di elevata qualità e disponibili tempestivamente ha un impatto significativo sia in termini di sicurezza sia nell'agevolare l'accesso allo spazio aereo dell'Unione e la possibilità di spostarsi al suo interno. È pertanto opportuno agevolare l'accesso a tali dati mediante un'infrastruttura di informazione adeguata.
- (62) L'utilizzo sicuro ed efficiente dello spazio aereo può essere conseguito soltanto grazie alla stretta cooperazione tra gli utenti civili e militari dello spazio aereo, che in pratica è basata principalmente sul concetto di uso flessibile dello spazio aereo e di efficace coordinamento civile-militare come stabilito dall'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO). Al fine di garantire l'applicazione uniforme di tale concetto, è opportuno conferire alla Commissione il potere di adottare atti di esecuzione, nei limiti della politica comune dei trasporti e fatte salve le responsabilità degli Stati membri in relazione al loro spazio aereo.

- (63) Il progetto di Ricerca ATM nel cielo unico europeo (SESAR) è mirato a rendere possibile uno sviluppo del trasporto aereo sicuro, efficiente e sostenibile da un punto di vista ambientale modernizzando il sistema ATM europeo e mondiale. È opportuno garantire un coordinamento adeguato tra le fasi del progetto per contribuire alla sua piena efficacia. Il piano generale ATM europeo dovrebbe scaturire dalla fase di definizione di SESAR e dovrebbe contribuire al conseguimento degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione. Per il periodo 2022-2027 la Commissione europea e il partenariato per la realizzazione e l'infrastruttura SESAR (*SESAR Deployment and Infrastructure Partnership – SDIP*) — un consorzio composto di 20 grandi utenti dello spazio aereo, fornitori di servizi di navigazione aerea e gestori aeroportuali europei, con Eurocontrol nelle vesti di gestore della rete — hanno firmato un accordo quadro di partenariato a lungo termine, affinché lo SDIP svolga compiti inerenti all'attuazione tempestiva e sincronizzata dei progetti comuni (regolamento di esecuzione (UE) 2021/116 della Commissione<sup>15</sup>) e al monitoraggio, coordinando e sostenendo le parti interessate coinvolte.

---

<sup>15</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2021/116 della Commissione, del 1° febbraio 2021, relativo all'istituzione del progetto comune uno a sostegno dell'attuazione del piano generale di gestione del traffico aereo in Europa di cui al regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 409/2013 della Commissione e abroga il regolamento di esecuzione (UE) n. 716/2014 della Commissione (GU L 36 del 2.2.2021, pag. 10).

- (64) Scopo del concetto dei progetti comuni dovrebbe essere l'attuazione tempestiva, coordinata e sincronizzata dei cambiamenti operativi essenziali identificati nel piano generale ATM europeo che hanno un impatto su tutta la rete e hanno raggiunto la maturità sufficiente per essere attuati. In particolare, i progetti comuni dovrebbero promuovere e accelerare l'adozione di nuove tecnologie digitali. È opportuno incaricare la Commissione di effettuare un'analisi costi/benefici del finanziamento dell'attuazione dei progetti comuni al fine di accelerare la realizzazione del progetto SESAR.
- (65) La conformità ai requisiti previsti dal regolamento (UE) 2018/1139 per i sistemi e i costituenti ATM dovrebbe garantire l'interoperabilità di tali sistemi e costituenti, a vantaggio del cielo unico europeo.

(66) È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento, in particolare per quanto riguarda: il PRB; l'attuazione dei sistemi di prestazioni e di tariffazione (ivi compresi la definizione di obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e di valori di riferimento, soglie di allarme, valori di ripartizione e gruppi di riferimento complementari; la definizione di obiettivi prestazionali e dei criteri e delle condizioni per valutarli; la preparazione, la valutazione, l'approvazione e la revisione di piani di miglioramento delle prestazioni, compresi i piani congiunti di miglioramento delle prestazioni, e degli obiettivi prestazionali; il monitoraggio delle prestazioni, incluse le prestazioni delle funzioni di rete; la ripartizione dei costi tra i servizi di navigazione aerea di rotta e di terminale; la definizione di indicatori essenziali di prestazione e di indicatori per il monitoraggio; la metodologia per l'analisi comparativa; i sistemi di incentivi); norme relative alla modifica di una zona tariffaria di terminale; norme per la fornitura di informazioni su costi e tariffe; il contenuto e la fissazione della base di calcolo delle tariffe e la fissazione di tassi unitari per i servizi di navigazione aerea, meccanismi di incentivazione e meccanismi di condivisione dei rischi, la modulazione delle tariffe, norme sulle modalità con cui le autorità nazionali di vigilanza trasmettono dati alla Commissione; un meccanismo per far fronte agli eventi imprevedibili e significativi che hanno un impatto determinante sull'attuazione dei sistemi di prestazioni e di tariffazione; norme sull'esecuzione delle funzioni di rete, sulla nomina del gestore della rete, compresi i relativi termini e condizioni come anche i compiti e il funzionamento del gestore della rete, sul consiglio di gestione della rete, sul processo decisionale cooperativo e i meccanismi di governance della rete; i requisiti relativi alla disponibilità dei dati operativi; l'applicazione del concetto di uso flessibile dello spazio aereo; l'istituzione di progetti comuni e i meccanismi di governance a essi applicabili; l'attuazione della classificazione ICAO dello spazio aereo. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>16</sup>. Nel caso in cui il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non dovrebbe adottare il progetto di atto di esecuzione.

---

<sup>16</sup> 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 (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

- (67) È opportuno che le organizzazioni sociali e le organizzazioni del personale professionali siano rispettivamente consultate su qualsiasi provvedimento proposto che abbia importanti ripercussioni sociali, tecnologiche, relative alla dimensione umana o alle prestazioni. A livello dell'Unione, è inoltre opportuno consultare il comitato di dialogo settoriale, istituito in base alla decisione 98/500/CE della Commissione<sup>17</sup>, e il gruppo di esperti della Commissione sulla dimensione umana del cielo unico europeo.
- (68) Le sanzioni previste per le violazioni del presente regolamento dovrebbero essere effettive, proporzionate e dissuasive, e non ridurre la sicurezza.
- (69) Il presente regolamento non dovrebbe impedire l'applicazione da parte degli Stati membri delle misure necessarie per salvaguardare interessi essenziali della politica di sicurezza o di difesa. Lascia inoltre impregiudicata la competenza degli Stati membri ad adottare disposizioni relative all'organizzazione delle rispettive forze armate, in virtù della quale gli Stati membri possono adottare misure atte a garantire che le loro forze armate dispongano di uno spazio aereo sufficiente per mantenere un livello di istruzione e di addestramento adeguato. Si dovrebbe pertanto prevedere una clausola di salvaguardia per consentire l'esercizio di tale competenza.

---

<sup>17</sup> Decisione della Commissione del 20 maggio 1998 che istituisce comitati di dialogo settoriale per promuovere il dialogo tra le parti sociali a livello europeo (GU L 225 del 12.8.1998, pag. 27).

- (70) È opportuno integrare nel regolamento (UE) 2018/1139 i requisiti relativi alla certificazione dei fornitori di servizi di navigazione aerea precedentemente stabiliti nel regolamento (CE) n. 550/2004 per consentire un quadro normativo semplificato per la certificazione e un processo di certificazione unico. In particolare, è opportuno prevedere che, per essere certificati, i fornitori di gestione del traffico aereo e di servizi di navigazione aerea (ATM/ANS) dimostrino una sufficiente solidità finanziaria e ottengano un'adeguata copertura assicurativa e della responsabilità, siano conformi ai requisiti applicabili in materia di assetto proprietario e struttura organizzativa e gestiscano i rischi per la sicurezza. È opportuno inoltre che siano precisate le condizioni che possono applicarsi ai certificati rilasciati.
- (71) Inoltre, i requisiti essenziali applicabili agli ATM/ANS e ai controllori del traffico aereo dovrebbero essere integrati con riferimento ai requisiti applicabili ai servizi di dati sul traffico aereo.
- (72) Ai fini dello svolgimento dei suoi compiti di certificazione, sorveglianza e applicazione in relazione ai requisiti essenziali in materia di solidità finanziaria, responsabilità, copertura assicurativa, assetto proprietario e struttura organizzativa, l'autorità competente dovrebbe basarsi sulle valutazioni effettuate dall'autorità nazionale di vigilanza, a meno che l'autorità nazionale competente interessata sia responsabile di tutti i compiti relativi alla certificazione.

- (73) Poiché i regolamenti (CE) n. 549/2004, (CE) n. 550/2004 e (CE) n. 551/2004 sono sostituiti e abrogati dal presente regolamento, è opportuno aggiornare nel regolamento (UE) 2018/1139 i riferimenti ai regolamenti (CE) n. 549/2004, (CE) n. 550/2004 e (CE) n. 551/2004.
- (74) È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del regolamento (UE) 2018/1139, in particolare per quanto riguarda le condizioni che possono essere applicate ai fornitori di certificati ATM/ANS e le norme e le procedure per la valutazione e la sorveglianza, da parte dell'autorità nazionale di vigilanza, della conformità di tali fornitori ai requisiti essenziali in materia di solidità finanziaria, responsabilità, copertura assicurativa, assetto proprietario e struttura organizzativa. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011.

- (75) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (UE) 2018/1139.
- (76) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire l'attuazione del cielo unico europeo, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della portata transnazionale dell'iniziativa, può essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:



# Capo I

## Disposizioni generali

### *Articolo 1*

#### *Oggetto e ambito di applicazione*

1. Il presente regolamento stabilisce norme per l'istituzione e l'efficace funzionamento del cielo unico europeo al fine di rafforzare il livello di sicurezza del traffico aereo, di contribuire allo sviluppo sostenibile del sistema di trasporto aereo e di migliorare le prestazioni globali della gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea per il traffico aereo generale in Europa, con l'obiettivo di rispondere alle esigenze di tutti gli utenti dello spazio aereo. Il cielo unico europeo prevede una rete paneuropea coerente, uno spazio aereo progressivamente più integrato e sistemi di gestione della rete e del traffico aereo basati su sicurezza, efficienza, interoperabilità e modernizzazione tecnologica, a beneficio di tutti gli utenti dello spazio aereo, dei cittadini e dell'ambiente.
2. L'applicazione del presente regolamento lascia impregiudicate la sovranità degli Stati membri sul proprio spazio aereo e le prescrizioni degli stessi in materia di ordine pubblico, pubblica sicurezza e difesa di cui all'articolo 55. Il presente regolamento non contempla operazioni e addestramento militari. È assicurato il coordinamento con le autorità militari al fine di individuare e affrontare i potenziali effetti dell'applicazione del presente regolamento sulle attività militari.

3. L'applicazione del presente regolamento lascia impregiudicati i diritti e i doveri degli Stati membri derivanti dalla convenzione internazionale per l'aviazione civile di Chicago del 1944 (“convenzione di Chicago”). In tale contesto il presente regolamento, nei settori che disciplina, mira ad assistere gli Stati membri nell'adempimento degli obblighi ai quali questi sono soggetti ai sensi della convenzione di Chicago fornendo una base per un'interpretazione comune e un'attuazione uniforme delle disposizioni della medesima, nonché assicurando che di dette disposizioni sia tenuto debito conto nel presente regolamento e nelle norme adottate per la sua attuazione.
4. Il presente regolamento si applica allo spazio aereo, nell'ambito della regione EUR dell'ICAO, per il quale gli Stati membri sono responsabili della fornitura di servizi di traffico aereo. 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.

## *Articolo 2*

### *Definizioni*

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni seguenti:

- 1) “servizi di controllo di aerodromo”: i servizi di controllo del traffico aereo per il traffico di aerodromo;
- 2) “servizio di informazioni aeronautiche” o “AIS”: un servizio, istituito nell'ambito di un'area di copertura definita, incaricato di fornire informazioni e dati aeronautici necessari per la sicurezza, la regolarità e l'efficienza della navigazione aerea;

- 3) “Agenzia””: l'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea istituita dal regolamento (UE) 2018/1139;
- 4) “fornitore di servizi di navigazione aerea””: qualsiasi soggetto, pubblico o privato, che fornisce uno o più servizi di navigazione aerea per il traffico aereo generale;
- 5) “servizi di navigazione aerea” o “ANS””: i servizi di traffico aereo, i servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza (CNS), compresi i servizi che migliorano i segnali emessi dai satelliti appartenenti alle costellazioni base del GNSS ai fini della navigazione aerea, i servizi meteorologici per la navigazione aerea (MET), i servizi di informazioni aeronautiche (AIS) e i servizi di dati sul traffico aereo (ADS);
- 6) “servizio di controllo del traffico aereo” o “servizio ATC””: un servizio fornito al fine di:
  - a) prevenire collisioni:
    - i) tra aeromobili;
    - ii) nell'area di manovra tra aeromobili e ostacoli;
  - b) accelerare il flusso di traffico aereo e mantenerlo ordinato;

- 7) “servizi di dati sul traffico aereo” o “ADS”: servizi che consistono nella raccolta, aggregazione e integrazione di dati operativi provenienti dai fornitori di servizi di sorveglianza, dai fornitori di MET, AIS e funzioni di rete e da altri soggetti pertinenti che generano dati operativi, nonché nella fornitura di dati elaborati a fini di controllo del traffico aereo e di gestione del traffico aereo;
- 8) “gestione del flusso di traffico aereo” o “ATFM”: una funzione istituita con l'obiettivo di contribuire al flusso sicuro, ordinato e veloce del traffico aereo lungo l'intera traiettoria di volo garantendo il massimo utilizzo possibile della capacità di controllo del traffico aereo e la compatibilità del volume di traffico con le capacità dichiarate dai pertinenti fornitori di servizi di traffico aereo;
- 9) “gestione del traffico aereo” o “ATM”: il complesso delle funzioni e dei servizi aerei e terrestri, segnatamente servizi di traffico aereo, gestione dello spazio aereo e gestione del flusso di traffico aereo, compresa la progettazione di procedure di volo, richiesti per garantire il movimento sicuro ed efficiente degli aeromobili durante tutte le fasi delle operazioni;
- 10) “servizi di traffico aereo”: i vari servizi di informazioni di volo, servizi di allarme e servizi consultivi sul traffico aereo, nonché servizi di controllo del traffico aereo, segnatamente servizi di controllo di area, di avvicinamento e di aerodromo;
- 11) “blocco di spazio aereo”: uno spazio aereo di dimensioni definite, nello spazio e nel tempo, che consiste di una o più strutture dello spazio aereo, all'interno del quale sono forniti i servizi di navigazione aerea;

- 12) “gestione dello spazio aereo”: una funzione di pianificazione e monitoraggio con l'obiettivo primario di ottimizzare 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;
- 13) “struttura dello spazio aereo”: un volume specifico di spazio aereo definito al fine di garantire l'esercizio sicuro e ottimale della gestione degli aeromobili;
- 14) “utenti dello spazio aereo”: gli operatori degli aeromobili che operano conformemente alle norme sul traffico aereo generale;
- 15) “servizio di allarme”: un servizio di fornitura di informazioni alle pertinenti organizzazioni riguardo agli aeromobili che necessitano di servizi di ricerca e salvataggio e, se necessario, di assistenza a tali organizzazioni;
- 16) “servizio di controllo di avvicinamento”: un servizio di controllo del traffico aereo per i voli controllati in arrivo o in partenza;
- 17) “servizio di controllo di area”: un servizio di controllo del traffico aereo per i voli controllati nelle aree di controllo;
- 18) “valore di riferimento”: un valore stabilito al fine di definire obiettivi prestazionali e stimato utilizzando i costi effettivi o i costi unitari effettivi nell'anno precedente l'inizio del pertinente periodo di riferimento;
- 19) “gruppo di riferimento”: un gruppo di fornitori di servizi di traffico aereo con un contesto economico e operativo analogo;

- 20) “valore di ripartizione”: il valore ottenuto, per un dato fornitore di servizi di traffico aereo, scorpendo un obiettivo prestazionale a livello dell'Unione in base al livello di uno o più fornitori di servizi di traffico aereo; tale valore funge da riferimento per valutare la coerenza dell'obiettivo prestazionale definito nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni con l'obiettivo prestazionale a livello dell'Unione;
- 21) “certificato”: un certificato quale definito all'articolo 3, punto 12), del regolamento (UE) 2018/1139;
- 22) “servizio comune di informazione” o “CIS”: un servizio che consiste nella diffusione di dati statici e dinamici per consentire la fornitura di servizi U-space per la gestione del traffico di aeromobili senza equipaggio;
- 23) “spazio aereo U-space”: una zona geografica UAS designata dagli Stati membri, all'interno della quale le operazioni UAS sono consentite solo con l'ausilio di servizi U-space;
- 24) “servizio U-space”: un servizio basato su servizi digitali e automazione delle funzioni concepito per sostenere l'accesso sicuro, efficiente e protetto allo spazio aereo U-space di un ampio numero di UAS;
- 25) “fornitore di servizi U-space”: qualsiasi persona giuridica che fornisce servizi U-space;
- 26) “servizi di comunicazione”: i servizi aeronautici fissi e mobili che consentono comunicazioni terra/terra, aria/terra e aria/aria a fini di controllo del traffico aereo;

- 27) “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 (EATMN);
- 28) “area di controllo”: uno spazio aereo controllato che si estende verso l'alto da un limite specificato sopra la superficie terrestre;
- 29) “processo decisionale cooperativo”: processo nel quale le decisioni vengono assunte sulla base dell'interazione e della consultazione con le pertinenti autorità degli Stati membri, i soggetti operativi interessati e altri attori, se del caso, con l'obiettivo di raggiungere un consenso;
- 30) “servizi transfrontalieri”: i servizi di navigazione aerea forniti in uno Stato membro da un fornitore di servizi avente la sede principale di attività in un altro Stato membro;
- 31) “dichiarazione”: ai fini della gestione del traffico aereo e dei servizi di navigazione aerea, una dichiarazione quale definita all'articolo 3, punto 10), del regolamento (UE) 2018/1139;
- 32) “progettazione delle strutture dello spazio aereo”: un processo che assicura lo sviluppo e l'attuazione di capacità e tecnologie avanzate di navigazione, il miglioramento delle reti di rotte e della relativa settorizzazione, l'ottimizzazione delle strutture dello spazio aereo e procedure di ATM di potenziamento della capacità;

- 33) “zona tariffaria di rotta”: un volume di spazio aereo che si estende dal suolo fino ad includere lo spazio aereo superiore, nel quale sono forniti servizi di navigazione aerea di rotta e per il quale è fissata una base di calcolo unica;
- 34) “Eurocontrol”: l'Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea, istituita dalla convenzione internazionale di cooperazione per la sicurezza della navigazione aerea del 13 dicembre 1960;
- 35) “rete europea di gestione del traffico aereo” o “EATMN”: la serie di sistemi di cui all'allegato VIII, punto 3.1, del regolamento (UE) 2018/1139, che permettono la fornitura di servizi di navigazione aerea nell'Unione, incluse le interfacce ai confini con paesi terzi;
- 36) “piano generale ATM europeo”: il piano approvato dalla decisione 2009/320/CE del Consiglio<sup>18</sup>, quale successivamente modificato;
- 37) “uso flessibile dello spazio aereo”: un concetto di gestione dello spazio aereo, quale descritto dall'ICAO, basato sul principio fondamentale secondo cui lo spazio aereo non dovrebbe essere concepito come uno spazio aereo puramente civile o militare, ma dovrebbe piuttosto essere considerato un continuum in cui devono essere soddisfatte, per quanto possibile, le esigenze di tutti gli utenti;
- 38) “servizio di informazioni di volo”: un servizio di fornitura di consulenza e informazioni utili per una condotta dei voli sicura ed efficiente;

---

<sup>18</sup> Decisione 2009/320/CE del Consiglio, del 30 marzo 2009, che approva il piano europeo di modernizzazione della gestione del traffico aereo del progetto di ricerca ATM nel cielo unico europeo (SESAR) (GU L 95 del 9.4.2009, pag. 41).



- 39) “progettazione di procedure di volo”: tutti i compiti relativi alla progettazione di una procedura di volo strumentale;
- 40) “traffico aereo generale”: l'insieme dei movimenti di aeromobili civili, nonché l'insieme dei movimenti degli aeromobili di stato (compresi gli aeromobili della difesa, dei servizi doganali e della polizia) quando tali movimenti sono effettuati secondo le procedure dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO), istituita dalla convenzione di Chicago;
- 41) “regole del volo strumentale” o “IFR”: regole che consentono a un aeromobile equipaggiato di opportune apparecchiature di navigazione, adeguate alla rotta, di volare in conformità dei requisiti applicabili alle operazioni di volo;
- 42) “movimenti di trasporto aereo IFR all'anno”: la somma dei decolli e degli atterraggi effettuati secondo le IFR, calcolata come media annuale nei tre anni civili precedenti l'anno in cui il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni deve essere presentato;
- 43) “interoperabilità”: una serie di proprietà funzionali, tecniche ed operative richieste ai sistemi e ai costituenti della rete europea di gestione del traffico aereo e alle sue procedure operative, in modo da consentirne il funzionamento sicuro, ininterrotto ed efficiente;
- 44) “servizi meteorologici per la navigazione aerea” o “MET”: gli impianti e i servizi che forniscono previsioni meteorologiche, avvertimenti, briefing e osservazioni a fini di navigazione aerea nonché tutti gli altri dati e informazioni meteorologici forniti dagli Stati per uso aeronautico;

- 45) “autorità nazionale competente”: un’ autorità nazionale competente definita all’ articolo 3, punto 34), del regolamento (UE) 2018/1139;
- 46) “autorità nazionale di vigilanza”: l’ organismo o gli organismi nazionali cui uno Stato membro ha affidato i compiti a norma del presente regolamento;
- 47) “servizi di navigazione”: gli impianti e i servizi che forniscono agli aeromobili informazioni di posizionamento e misurazione del tempo;
- 48) “crisi della rete”: uno stato di incapacità a fornire il livello richiesto di gestione del traffico aereo o servizi di navigazione aerea, che comporta una perdita importante di capacità della rete, un grave squilibrio tra la capacità della rete e la domanda, o una grave lacuna nel flusso di informazioni in una o più parti della rete — oppure una grave lacuna nell’ integrità di tali parti — a causa di una situazione insolita o imprevista;
- 49) “gestore della rete”: il soggetto cui sono stati affidati i compiti necessari per contribuire all’ esecuzione, conformemente all’ articolo 38, delle funzioni di rete di cui all’ articolo 37;
- 50) “piano operativo della rete” o “NOP”: un piano, elaborato mediante un processo decisionale cooperativo, volto ad attuare a livello operativo gli obiettivi delle funzioni di rete e a contribuire agli obiettivi prestazionali;
- 51) “piano strategico della rete” o “NSP”: un piano elaborato mediante un processo decisionale cooperativo che orienta lo sviluppo a lungo termine della rete;

- 52) “traffico aereo operativo”: tutti i voli che non rispettano le disposizioni previste per il traffico aereo generale e per i quali le autorità nazionali competenti hanno specificato norme e procedure;
- 53) “dati operativi”: informazioni riguardo a tutte le fasi di volo necessarie a fini operativi per i fornitori di servizi di navigazione aerea, gli utenti dello spazio aereo, i gestori aeroportuali e gli altri soggetti interessati;
- 54) “soggetti operativi interessati”: gli utenti civili e militari dello spazio aereo, i fornitori di servizi di navigazione aerea civili e militari e i gestori aeroportuali civili e militari;
- 55) “piano di miglioramento delle prestazioni”: un piano volto a migliorare le prestazioni dei servizi di navigazione aerea e delle funzioni di rete;
- 56) “messa in servizio”: il primo uso operativo dopo l’installazione iniziale o il l’aggiornamento di un sistema;
- 57) “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;

- 58) “fase di definizione di SESAR”: la fase che comprende l’elaborazione e l’aggiornamento della visione a lungo termine del progetto SESAR, del relativo concetto operativo che consente miglioramenti in ogni fase di volo, dei necessari cambiamenti operativi essenziali all’interno dell’EATMN e delle necessarie priorità di sviluppo e realizzazione;
- 59) “fase di realizzazione di SESAR”: le fasi successive di industrializzazione e attuazione, durante le quali sono svolte le seguenti attività: standardizzazione, produzione e certificazione delle attrezzature e dei processi di terra e di bordo necessari per attuare le soluzioni SESAR (industrializzazione); e acquisizione, installazione e messa in servizio di attrezzature e sistemi basati sulle soluzioni SESAR, comprese le procedure operative associate (attuazione);
- 60) “fase di sviluppo di SESAR”: la fase in cui sono svolte le attività di ricerca, sviluppo e convalida volte alla fornitura di soluzioni SESAR mature;
- 61) “progetto SESAR”: il progetto di modernizzazione della gestione del traffico aereo in Europa, inteso a dotare l’Unione di un’infrastruttura di gestione del traffico aereo ad alte prestazioni, standardizzata e interoperabile, e che consiste in un ciclo di innovazione comprendente la fase di definizione di SESAR, la fase di sviluppo di SESAR e la fase di realizzazione di SESAR;

- 62) “soluzione SESAR”: un risultato realizzabile della fase di sviluppo di SESAR che introduce procedure operative o tecnologie nuove o migliorate, standardizzate e interoperabili;
- 63) “servizi di sorveglianza”: gli impianti e i servizi utilizzati per determinare le rispettive posizioni degli aeromobili per consentirne la sicura separazione;
- 64) “sistema”: l’insieme dei costituenti terrestri e di bordo e delle attrezzature spaziali che forniscono un supporto ai servizi di navigazione aerea in tutte le fasi di volo;
- 65) “zona tariffaria di terminale”: un aeroporto o un gruppo di aeroporti situato nel territorio di uno o più Stati membri, nel quale sono forniti servizi di navigazione aerea di terminale e per il quale è fissata una base di calcolo unica;
- 66) “aggiornamento”: qualsiasi modifica che muta le caratteristiche operative di un sistema;
- 67) “utilizzo delle strutture dello spazio aereo”: il modo in cui le strutture dello spazio aereo sono utilizzate sul piano operativo, da intendersi diversamente dalla gestione dello spazio aereo quale definita al punto 12).

### *Articolo 3*

#### *Blocchi funzionali di spazio aereo*

Gli Stati membri possono mantenere la cooperazione e il coordinamento all'interno dello spazio aereo dei blocchi funzionali di spazio aereo precedentemente istituiti a norma dell'articolo 9 bis del regolamento (CE) n. 550/2004 al fine di incrementare le prestazioni della rete di gestione del traffico aereo all'interno del cielo unico europeo, in particolare presentando piani congiunti di miglioramento delle prestazioni conformemente all'articolo 23, paragrafo 7, del presente regolamento, a condizione che ciò non pregiudichi l'efficace attuazione del presente regolamento e che i costi relativi ai blocchi funzionali di spazio aereo siano indicati separatamente, nel contesto dei dati da fornire a norma del sistema di tariffazione di cui agli articoli da 29 a 36 del presente regolamento.

## **Capo II**

### **Autorità nazionali di vigilanza**

#### *Articolo 4*

##### *Designazione, istituzione e requisiti delle autorità nazionali di vigilanza*

1. Gli Stati membri, agendo congiuntamente o individualmente, designano o istituiscono in qualità di autorità nazionale di vigilanza uno o più organismi che assumano le funzioni assegnate a detta autorità dal presente regolamento.
2. Le autorità nazionali di vigilanza esercitano i propri poteri con imparzialità, indipendenza e trasparenza e sono organizzate, dotate di personale, gestite e finanziate di conseguenza.

3. Fatto salvo il paragrafo 1, le autorità nazionali di vigilanza sono indipendenti da qualsiasi fornitore di servizi di navigazione aerea per quanto riguarda l'organizzazione, la gerarchia e il processo decisionale e sono giuridicamente o funzionalmente distinte dai fornitori di servizi di navigazione aerea. Inoltre, i fornitori di servizi di navigazione aerea non hanno potere decisionale sulla dotazione di bilancio delle autorità nazionali di vigilanza. A condizione che tale indipendenza sia garantita, un'autorità nazionale di vigilanza può far parte dello stesso ministero o della stessa amministrazione nazionale di un fornitore di servizi di navigazione aerea.
  
4. Laddove un'autorità nazionale di vigilanza non sia giuridicamente distinta da un fornitore di servizi di navigazione aerea, lo Stato membro interessato informa la Commissione circa le misure da esso adottate per assicurare che l'autorità nazionale di vigilanza soddisfi i requisiti del paragrafo 3 e documenta come è conseguita la sua indipendenza, dimostrando l'efficacia di tale indipendenza. A tal fine, se l'autorità nazionale di vigilanza e il fornitore di servizi di navigazione aerea fanno parte della stessa amministrazione, l'autorità nazionale di vigilanza non sollecita né accetta istruzioni da un livello gerarchico di tale amministrazione con potere sul fornitore di servizi di navigazione aerea per quanto riguarda i compiti di cui all'articolo 5 e relative decisioni.

5. Un'autorità nazionale di vigilanza può essere accorpata a un'altra autorità di regolamentazione, quale l'autorità nazionale competente o l'autorità nazionale garante della concorrenza di cui all'articolo 11 del regolamento (CE) n. 1/2003 del Consiglio<sup>19</sup>, a condizione che le decisioni relative ai compiti attribuiti all'autorità nazionale di vigilanza a norma del presente regolamento siano adottate indipendentemente da altri compiti conferiti all'autorità congiunta. In tal caso, l'autorità congiunta soddisfa i requisiti di indipendenza di cui al presente articolo.

L'autorità nazionale di vigilanza è rappresentata per le questioni relative ai compiti di cui all'articolo 5 del presente regolamento in modo tale da garantire l'indipendenza delle sue decisioni.

6. Fatto salvo il diritto nazionale in materia di assunzione di dipendenti pubblici, gli Stati membri provvedono affinché il personale delle rispettive autorità nazionali di vigilanza, compreso il personale temporaneo, sia assunto mediante procedure di assunzione chiare e trasparenti, che ne garantiscano l'indipendenza, e provvedono affinché il personale delle autorità nazionali di vigilanza sia selezionato sulla base di qualifiche specifiche, comprese competenze adeguate ed esperienza pertinente, o riceva formazione adeguata, per l'esecuzione efficace dei compiti di cui all'articolo 5.

Gli Stati membri stabiliscono norme per evitare conflitti di interesse per il personale, comprese le persone che adottano decisioni nell'esercizio dei poteri di cui al capo III del presente regolamento, in modo che le autorità nazionali di vigilanza possano svolgere i compiti di cui all'articolo 5 in modo indipendente.

---

<sup>19</sup> Regolamento (CE) n. 1/2003 del Consiglio, del 16 dicembre 2002, concernente l'applicazione delle regole di concorrenza di cui agli articoli 81 e 82 del trattato (GU L 1 del 4.1.2003, pag. 1).



7. Fatto salvo l'articolo 30, paragrafo 3, gli Stati membri provvedono affinché le autorità nazionali di vigilanza dispongano delle risorse finanziarie e delle capacità necessarie per svolgere i compiti di cui all'articolo 5 in modo efficiente e tempestivo.
8. Gli Stati membri notificano alla Commissione i nomi e gli indirizzi delle loro autorità nazionali di vigilanza e gli eventuali cambiamenti, e la informano delle misure adottate per garantire la conformità al presente articolo.

#### *Articolo 5*

##### *Compiti delle autorità nazionali di vigilanza*

1. Un'autorità nazionale di vigilanza svolge i compiti che le sono assegnati ai sensi del presente regolamento e del regolamento (UE) 2018/1139 nonché degli atti di esecuzione adottati in base a quest'ultimo. In particolare, un'autorità nazionale di vigilanza:
  - a) valuta e sorveglia l'adempimento dei requisiti in materia di solidità finanziaria, responsabilità, copertura assicurativa, assetto proprietario e struttura organizzativa di cui all'allegato VIII, punto 7., del regolamento (UE) 2018/1139 e dei requisiti stabiliti negli atti di esecuzione di cui all'articolo 43 di tale regolamento;
  - b) verificano il rispetto e l'adempimento, da parte dei fornitori di servizi, dei requisiti di sicurezza e di difesa nazionali di cui all'articolo 8, paragrafo 2, lettera b), e all'articolo 11, paragrafo 6, lettera d), a meno che tale compito non sia assegnato dallo Stato membro a un'altra autorità; qualora decida di assegnare tale compito a un'altra autorità, lo Stato membro ne informa la Commissione;

- c) fatte salve le direttive 2014/25/UE e 2014/24/UE, contribuiscono, se del caso e ove opportuno, alla corretta applicazione dei requisiti in materia di appalti conformemente all'articolo 11 del presente regolamento;
- d) valutano e approvano la fissazione dei prezzi per la fornitura del CIS conformemente all'articolo 12;
- e) attuano e monitorano i sistemi di prestazioni e di tariffazione in conformità e nei limiti dei loro compiti a norma degli articoli da 21 a 27, degli articoli da 29 a 32 e degli atti di esecuzione di cui agli articoli 28 e 33;
- f) sorvegliano l'applicazione del presente regolamento per quanto riguarda la trasparenza della contabilità dei fornitori di servizi di navigazione aerea conformemente all'articolo 36.

Ai fini della lettera a), uno Stato membro può decidere di attribuire la valutazione e la sorveglianza della conformità del fornitore di servizi di navigazione aerea ai requisiti di cui a tale lettera alla propria autorità nazionale competente e, in tal caso, provvede affinché tale autorità nazionale competente disponga di risorse e un'esperienza sufficienti per eseguire tali compiti e ne informa la Commissione.

2. Ogni autorità nazionale di vigilanza, in collaborazione con l'autorità nazionale competente e fatto salvo l'articolo 4, paragrafo 5, svolge le necessarie attività di monitoraggio, che includono, se del caso, ispezioni e audit, per individuare eventuali non conformità, da parte di soggetti sottoposti alla sua sorveglianza a norma del presente regolamento, ai requisiti stabiliti nel presente regolamento e negli atti di esecuzione in base a esso adottati.

Fatto salvo l'articolo 5, paragrafo 1, secondo comma, del presente regolamento l'autorità nazionale di vigilanza fornisce all'autorità nazionale competente la sua valutazione della conformità del fornitore di servizi di navigazione aerea ai requisiti di cui all'allegato VIII, punto 7), del regolamento (UE) 2018/1139 in materia di solidità finanziaria, responsabilità, copertura assicurativa, assetto proprietario e struttura organizzativa. Tale valutazione comprende, se del caso, una raccomandazione di modifica, limitazione, sospensione o revoca del certificato a norma dell'articolo 41 del regolamento (UE) 2018/1139.

In caso di non conformità, da parte di soggetti sottoposti alla loro sorveglianza a norma del presente regolamento, ad altri requisiti di cui al presente regolamento, l'autorità nazionale di vigilanza applica le misure correttive necessarie.

I fornitori di servizi di navigazione aerea, i gestori aeroportuali e i fornitori di CIS interessati rispettano tutte le misure adottate in tale ambito dalle autorità nazionali di vigilanza per garantire l'applicazione delle norme.

3. Gli Stati membri provvedono affinché le decisioni adottate dalle autorità nazionali di vigilanza a norma del presente articolo siano impugnabili, conformemente alla legislazione nazionale.

## *Articolo 6*

### *Cooperazione tra autorità nazionali di vigilanza*

1. Le autorità nazionali di vigilanza scambiano, nel quadro del comitato di cooperazione delle autorità nazionali di vigilanza di cui all'articolo 18, informazioni rilevanti per altre autorità nazionali di vigilanza, in particolare informazioni sul loro lavoro e sui loro processi decisionali, nonché sulle migliori prassi e procedure nell'applicazione del presente regolamento.
2. Le autorità nazionali di vigilanza cooperano, se del caso e attraverso accordi di lavoro, a fini di assistenza reciproca nell'esecuzione dei loro compiti di cui all'articolo 5 e nella gestione di indagini e ispezioni.
3. Nel caso della fornitura transfrontaliera di servizi di navigazione aerea in spazi aerei che sono di responsabilità di due o più Stati membri, gli Stati membri interessati provvedono affinché siano conclusi gli accordi necessari alla vigilanza di tali servizi. Le autorità nazionali di vigilanza interessate agevolano la fornitura di tali servizi transfrontalieri da parte dei fornitori di servizi di navigazione aerea e possono stabilire opportuni accordi di lavoro o piani di sorveglianza che specifichino l'attuazione della loro cooperazione.

4. Nel caso della fornitura transfrontaliera di servizi di navigazione aerea in uno spazio aereo che è di responsabilità di un altro Stato membro, gli accordi di cui al paragrafo 3 prevedono il reciproco riconoscimento dell'assolvimento, da parte di ciascuno Stato membro o rispettiva autorità, dei compiti di cui al presente regolamento e dei risultati dell'assolvimento di tali compiti. Essi specificano inoltre quale autorità nazionale di vigilanza è incaricata dei compiti di cui all'articolo 5, paragrafo 1.
5. Ove consentito dalla legislazione nazionale, le autorità nazionali di vigilanza possono, a fini di cooperazione regionale, concludere anche accordi sulla ripartizione delle responsabilità riguardanti i compiti in materia di vigilanza.
6. Gli accordi di cui al presente articolo sono notificati alla Commissione dagli Stati membri interessati.

## **Capo III**

### **Fornitura di servizi**

#### *Articolo 7*

##### *Fornitura di servizi da parte dei fornitori di servizi di navigazione aerea*

1. Fatti salvi gli articoli 8 e 10 e l'articolo 11, paragrafo 6, del presente regolamento, un soggetto che soddisfa i requisiti stabiliti agli articoli 40 e 41 del regolamento (UE) 2018/1139 e negli atti di esecuzione e delegati di cui rispettivamente agli articoli 43 e 47 di tale regolamento è autorizzato a fornire, all'interno dell'Unione, servizi di navigazione aerea per gli utenti dello spazio aereo, a condizioni non discriminatorie.

2. Fatte salve le disposizioni nazionali derivanti dall'articolo 4, paragrafo 5, e dall'articolo 5, paragrafo 1, secondo comma, del presente regolamento le autorità nazionali di vigilanza dello Stato membro la cui autorità nazionale competente è responsabile della certificazione di cui all'articolo 41 del regolamento (UE) 2018/1139, a norma dell'articolo 62 di tale regolamento, sono responsabili dei compiti di cui al presente articolo per quanto attiene alla valutazione della conformità ai requisiti essenziali in materia di solidità finanziaria, responsabilità, copertura assicurativa, assetto proprietario e struttura organizzativa di cui all'allegato VIII, punto 7., del regolamento (UE) 2018/1139.
3. Fatte salve le disposizioni nazionali derivanti dall'articolo 4, paragrafo 5, e dall'articolo 5, paragrafo 1, secondo comma, del presente regolamento al fine di stabilire se un soggetto è conforme ai requisiti essenziali in materia di solidità finanziaria, responsabilità, copertura assicurativa, assetto proprietario e struttura organizzativa di cui all'allegato VIII, punto 7., del regolamento (UE) 2018/1139 e ai requisiti stabiliti negli atti di esecuzione di cui all'articolo 43 di tale regolamento, le autorità nazionali di vigilanza:
  - a) valutano la conformità dei richiedenti la certificazione, conformemente all'articolo 41, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2018/1139, ai requisiti essenziali in materia di solidità finanziaria, responsabilità, copertura assicurativa, assetto proprietario e struttura organizzativa di cui all'allegato VIII, punto 7., di tale regolamento e ai requisiti stabiliti negli atti di esecuzione di cui all'articolo 43 di tale regolamento, e trasmettono la loro valutazione all'autorità competente di cui all'articolo 62 del medesimo regolamento;

- b) a norma dell'articolo 5, paragrafo 2, del presente regolamento effettuano la sorveglianza dei titolari di un certificato rilasciato conformemente all'articolo 41 del regolamento (UE) 2018/1139 per quanto riguarda la conformità ai requisiti essenziali in materia di solidità finanziaria, responsabilità, copertura assicurativa, assetto proprietario e struttura organizzativa di cui all'allegato VIII, punto 7., di tale regolamento e ai requisiti stabiliti negli atti di esecuzione di cui all'articolo 43 del medesimo regolamento.
4. In deroga al paragrafo 1 del presente articolo e fatte salve le condizioni di cui all'articolo 2, paragrafo 5, del regolamento (UE) 2018/1139, gli Stati membri possono consentire la fornitura di servizi di navigazione aerea di cui all'articolo 2, paragrafo 3, lettera c), del regolamento (UE) 2018/1139 da parte dei militari nella totalità o in una parte dello spazio aereo di loro responsabilità senza certificazione, qualora i militari forniscano tali servizi in via primaria a movimenti di aeromobili diversi dal traffico aereo generale. In tali casi, lo Stato membro interessato informa della sua decisione la Commissione e gli altri Stati membri.

#### *Articolo 8*

##### *Designazione dei fornitori di servizi di traffico aereo*

1. Gli Stati membri garantiscono la fornitura di servizi di traffico aereo in regime di esclusiva all'interno di specifici blocchi di spazio aereo con riguardo allo spazio aereo di loro responsabilità. A tal fine gli Stati membri designano, individualmente o collettivamente, uno o più fornitori di servizi di traffico aereo. Gli Stati membri hanno potere discrezionale sulla designazione dei fornitori di servizi di traffico aereo, a condizione che tali fornitori soddisfino i requisiti stabiliti nel presente articolo, fatto salvo l'articolo 11, paragrafo 3.

2. I fornitori di servizi di traffico aereo soddisfano le condizioni cumulative seguenti:
- a) sono in possesso di un certificato a norma dell'articolo 41 del regolamento (UE) 2018/1139 o di una dichiarazione valida a norma dell'articolo 41, paragrafo 5, del regolamento (UE) 2018/1139, fatto salvo l'articolo 7, paragrafo 4, del presente regolamento;
  - b) soddisfano i requisiti di sicurezza e di difesa nazionali;
  - c) hanno la loro sede principale di attività nel territorio di uno Stato membro; e
  - d) appartengono per oltre il 50 % a Stati membri o a cittadini degli Stati membri e sono da essi controllati di fatto, direttamente o indirettamente, attraverso una o più imprese intermedie, salvo se diversamente previsto in un accordo con un paese terzo di cui l'Unione è parte.

In deroga alle lettere c) e d), uno Stato membro può designare un fornitore di servizi di traffico aereo che ha la sua sede principale di attività in un paese terzo o che non soddisfa le condizioni in materia di proprietà e controllo di cui alla lettera d) al fine di fornire servizi di traffico aereo in una parte limitata dello spazio aereo di responsabilità di tale Stato membro, qualora quella parte dello spazio aereo confini con lo spazio aereo di responsabilità del paese terzo in questione.

3. La designazione di un fornitore di servizi di traffico aereo non è soggetta ad alcuna condizione che imponga a tale fornitore di:
- a) appartenere, direttamente o attraverso una partecipazione maggioritaria, allo Stato membro che designa o ai suoi cittadini;



b) avere la sua sede principale di attività o la sede legale nel territorio dello Stato membro che designa; o

c) utilizzare esclusivamente impianti nello Stato membro che designa,

qualora l'applicazione di tale condizione comporti una limitazione della libera prestazione di servizi o della libertà di stabilimento che non è giustificata alla luce di un obiettivo legittimo di interesse generale, ad esempio ordine pubblico, pubblica sicurezza o incolumità delle persone, e che non è proporzionata a tale obiettivo.

4. Se del caso, gli Stati membri specificano i diritti e gli obblighi dei fornitori di servizi di traffico aereo designati conformemente al presente articolo. Tali obblighi possono comportare condizioni per la comunicazione tempestiva di informazioni rilevanti utili per identificare tutti i movimenti di aeromobili nello spazio aereo di loro responsabilità.
5. Gli Stati membri valutano periodicamente i diritti e gli obblighi di cui al paragrafo 4 e il rispetto degli obblighi derivanti dal presente regolamento e dal regolamento (UE) 2018/1139, oppure ogniqualvolta individuino modifiche rilevanti nella fornitura dei servizi e, se ritenuto necessario, adottano decisioni appropriate concernenti la designazione dei fornitori di servizi di traffico aereo interessati, fatta salva la continuità del servizio.

6. Gli Stati membri informano senza indugio la Commissione e gli altri Stati membri di ogni decisione, adottata sulla base del presente articolo, concernente la designazione di un fornitore di servizi di traffico aereo nell'ambito di specifici blocchi di spazio aereo con riguardo allo spazio aereo di loro responsabilità.

### *Articolo 9*

#### *Relazioni tra i fornitori di servizi di navigazione aerea*

1. Fatto salvo l'articolo 7, paragrafo 4, del presente regolamento, i fornitori di servizi di navigazione aerea possono avvalersi dei servizi di altri fornitori di servizi che siano certificati o che abbiano dichiarato di possedere la capacità a norma dell'articolo 41 del regolamento (UE) 2018/1139. Tale cooperazione avviene conformemente all'articolo 11 del presente regolamento, ove applicabile.

Per i fornitori di servizi di traffico aereo designati a norma dell'articolo 8 e i fornitori di MET designati a norma dell'articolo 10, tale cooperazione è soggetta all'autorizzazione degli Stati membri interessati.

2. Ai fini del paragrafo 1, i fornitori di servizi di navigazione aerea formalizzano i loro rapporti di lavoro mediante accordi scritti o intese giuridiche equivalenti che stabiliscano in dettaglio i compiti, comprese se del caso eventuali liquidazioni finanziarie applicabili, e le funzioni che assume ciascun fornitore. Tali accordi o intese sono notificati all'autorità nazionale di vigilanza e all'autorità nazionale competente interessate.

## *Articolo 10*

### *Designazione di fornitori di MET*

1. Gli Stati membri possono designare, individualmente o collettivamente, un fornitore di MET in regime di esclusiva nella totalità o in una parte dello spazio aereo di loro responsabilità, tenendo conto di considerazioni inerenti alla sicurezza.
2. Gli Stati membri informano senza indugio la Commissione e gli altri Stati membri in merito a qualsiasi decisione adottata sulla base del presente articolo.

## *Articolo 11*

### *Condizioni relative alla fornitura di CNS, AIS, ADS, MET*

#### *e di servizi di traffico aereo per il controllo di avvicinamento e il controllo di aerodromo*

1. Fatte salve le direttive 2014/24/UE<sup>20</sup> e 2014/25/UE<sup>21</sup> del Parlamento europeo e del Consiglio, ove applicabili, i fornitori di servizi di traffico aereo designati possono decidere di acquistare CNS, AIS o ADS ovvero servizi di MET nei casi in cui gli Stati membri non abbiano designato un fornitore di MET conformemente all'articolo 10, a condizioni di mercato, anche mediante appalti pubblici, o altre forme di accordi nei casi in cui non si applichino tali direttive, tenendo conto di situazioni specifiche quali la mancanza di soluzioni disponibili sul mercato e di considerazioni in ordine all'interesse pubblico.

---

<sup>20</sup> Direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sugli appalti pubblici e che abroga la direttiva 2004/18/CE (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 65).

<sup>21</sup> Direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali e che abroga la direttiva 2004/17/CE (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 243).

2. Gli Stati membri possono consentire ai gestori aeroportuali o a un gruppo di gestori aeroportuali di acquistare servizi di traffico aereo per il controllo di aerodromo e/o servizi di traffico aereo per il controllo di avvicinamento a condizioni di mercato. A tal fine gli Stati membri possono esigere dai gestori aeroportuali un'adeguata giustificazione del fatto che ciò consentirà il conseguimento di benefici in termini di qualità del servizio a vantaggio degli utenti dello spazio aereo, mantenendo nel contempo il livello richiesto di sicurezza.
3. Qualora sia consentita la procedura di appalto di cui al paragrafo 2, il gestore aeroportuale interessato o un gruppo di gestori aeroportuali provvede affinché i requisiti tecnici del capitolato d'oneri includano requisiti sulla qualità del servizio. Gli Stati membri designano il fornitore di servizi selezionato in seguito alla procedura di appalto di cui al presente paragrafo.
4. Laddove siano forniti servizi di navigazione aerea a condizioni di mercato, le procedure di appalto per la fornitura dei servizi di navigazione aerea sono effettuate in conformità dei principi di parità di trattamento, non discriminazione e trasparenza nonché delle disposizioni applicabili del trattato e conformemente alle direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE, ove applicabili.
5. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie affinché la fornitura di servizi di traffico aereo di rotta rispetti il requisito di separazione dei conti di cui all'articolo 36, paragrafo 3.

Inoltre, qualora il fornitore di servizi di navigazione aerea intenda partecipare alle procedure di appalto per la fornitura di servizi di navigazione aerea conformemente ai paragrafi 1 e 2, lo Stato membro interessato adotta misure adeguate per evitare sovvenzioni incrociate con altri servizi di navigazione aerea.

6. Un fornitore di CNS, AIS, ADS, MET o servizi di traffico aereo per il controllo di aerodromo o per il controllo di avvicinamento può essere selezionato e, se del caso, designato per fornire servizi in uno Stato membro solo a seguito di una procedura di appalto a norma del paragrafo 1, 2 o 3, purché soddisfi le seguenti condizioni cumulative:
- a) è in possesso di un certificato a norma dell'articolo 41 del regolamento (UE) 2018/1139 o di una dichiarazione valida a norma dell'articolo 41, paragrafo 5, del regolamento (UE) 2018/1139, fatto salvo l'articolo 7, paragrafo 4, del presente regolamento;
  - b) ha la sua sede principale di attività nel territorio di uno Stato membro;
  - c) appartiene per oltre il 50 % a Stati membri o a cittadini degli Stati membri ed è da essi controllato di fatto, direttamente o indirettamente, attraverso una o più imprese intermedie, salvo se previsto in un accordo con un paese terzo di cui l'Unione è parte;  
e
  - d) soddisfa i requisiti di sicurezza e di difesa nazionali.

In deroga al presente paragrafo, un fornitore di servizi via satellite globali che abbia ottenuto un certificato a norma dell'articolo 41 del regolamento (UE) 2018/1139 per la fornitura di servizi all'interno dell'Unione prima dell'entrata in vigore del presente regolamento può essere selezionato per fornire servizi nell'Unione anche se non soddisfa le condizioni di cui alle lettere b) e c).

7. Gli articoli 23, 24, 25 e 27 e le norme di attuazione connesse a tali articoli di cui all'articolo 28 non si applicano ai fornitori di servizi di traffico aereo designati a seguito di una procedura di appalto condotta a norma dei paragrafi 2 e 3 del presente articolo. I fornitori di servizi di traffico aereo interessati forniscono dati sulle prestazioni dei servizi di navigazione aerea nei settori di prestazione essenziali di cui all'articolo 21, paragrafo 3, lettera a), e nel settore della sicurezza all'autorità nazionale di vigilanza. L'autorità nazionale di vigilanza fornisce senza indugio tali informazioni alla Commissione.
8. Fatta salva la direttiva 2014/25/UE o 2014/24/UE, la prima volta che viene acquistato un servizio di traffico aereo per il controllo di avvicinamento o di aerodromo in un determinato aeroporto conformemente al paragrafo 2 del presente articolo e allorché condizioni essenziali richiedano una modifica del capitolato d'oneri, gli Stati membri provvedono alla verifica dei requisiti tecnici sulla qualità del servizio inclusi nel capitolato d'oneri per lo specifico servizio interessato.

## *Articolo 12*

### *Fornitura di servizi comuni di informazione*

1. Qualora siano forniti CIS, i dati diffusi presentano l'integrità e la qualità necessarie per consentire la fornitura sicura e protetta di servizi per la gestione del traffico di aeromobili senza equipaggio in modo tale da consentire l'uso condiviso dello spazio aereo insieme agli aeromobili con equipaggio.
2. Il fornitore di CIS soddisfa i seguenti requisiti cumulativi:
  - a) soddisfa i requisiti di sicurezza e di difesa nazionali;
  - b) ha la sua sede principale di attività nel territorio di uno Stato membro; e
  - c) appartiene per oltre il 50 % a Stati membri o a cittadini degli Stati membri ed è da essi controllato di fatto, direttamente o indirettamente, attraverso una o più imprese intermedie, salvo se diversamente previsto in un accordo con un paese terzo di cui l'Unione è parte.
3. Qualora i CIS siano forniti da un unico fornitore di CIS designato dallo Stato membro per uno specifico spazio aereo U-space, il prezzo di tali servizi si basa sui costi fissi e variabili della fornitura del servizio in questione e può inoltre comprendere una maggiorazione che rifletta un adeguato trade-off rischio/rendimento. Qualora i CIS non siano forniti da un unico fornitore di CIS, il singolo CIS è fornito a titolo gratuito.

4. I costi su cui si basa il prezzo dei CIS sono indicati in un conto separato dai conti relativi a qualsiasi altra attività del fornitore di servizi interessato e sono accessibili all'autorità nazionale di vigilanza interessata. Tali costi sono resi accessibili al pubblico, fatto salvo l'articolo 52, paragrafo 3.
5. Il prezzo fissato dal fornitore di CIS è soggetto a valutazione e approvazione da parte dell'autorità nazionale di vigilanza interessata. Il prezzo di tali servizi è reso accessibile al pubblico.
6. I dati necessari per l'esercizio degli aeromobili senza equipaggio nello spazio aereo U-space sono messi a disposizione, su base non discriminatoria e fatti salvi gli interessi della politica di sicurezza nazionale, di ordine pubblico e di difesa, dai fornitori di servizi di navigazione aerea. I fornitori di CIS e i fornitori di servizi U-space utilizzano tali dati solo per scopi operativi dei servizi da essi forniti.

I prezzi per l'accesso a tali dati sono basati sui costi aggiuntivi della messa a disposizione dei dati e sui costi di generazione dei dati, qualora questi ultimi non siano coperti a norma dell'articolo 30 e gli Stati membri non ricorrano ad altre risorse finanziarie per coprirli.



### *Articolo 13*

#### *Istituzione e ruolo del comitato per la valutazione delle prestazioni*

1. È istituito, con ruolo consultivo, un comitato per la valutazione delle prestazioni (*Performance Review Board – PRB*) indipendente e imparziale. Il PRB è rappresentato dal suo presidente e assistito da un segretariato.
2. Il ruolo del PRB consiste nell'assistere la Commissione nello svolgimento dei suoi compiti relativi al funzionamento dettagliato dei sistemi di prestazioni e di tariffazione di cui agli articoli da 21 a 27 e da 29 a 32, rispettivamente, nonché all'articolo 34 e agli atti di esecuzione di cui agli articoli 28 e 33. A tal fine, il PRB fornisce pareri, raccomandazioni, materiale di orientamento e relazioni alla Commissione, in linea con le priorità definite da quest'ultima.
3. Il PRB elabora materiale di orientamento a sostegno delle autorità nazionali di vigilanza e, su richiesta, assiste tali autorità nell'attuazione dei sistemi di prestazioni e di tariffazione.
4. I pareri, le raccomandazioni, le relazioni e il materiale di orientamento adottati o forniti dal PRB non sono vincolanti. Il PRB ha un ruolo puramente consultivo. Non ha alcuna funzione normativa o altro potere decisionale se non per l'adozione dei suoi pareri, delle sue raccomandazioni, del suo materiale di orientamento e delle sue relazioni.

*Articolo 14*  
*Composizione del PRB*

1. Il PRB è composto da sette membri, compreso il suo presidente. I membri del PRB sono cittadini dell'Unione o di paesi terzi con i quali l'Unione ha concluso un accordo in base al quale tali paesi applicano le pertinenti norme del diritto dell'Unione in materia di gestione del traffico aereo e sistemi di prestazioni e di tariffazione. Il mandato non rinnovabile dei membri del PRB è di 5 anni.
2. I membri del PRB, compreso il presidente, sono nominati in base ai meriti, alle competenze e all'esperienza in relazione al gestione del traffico aereo, servizi di navigazione aerea o regolamentazione economica delle industrie di rete, conformemente ai criteri di selezione e di ammissibilità definiti nell'atto di esecuzione adottato a norma dell'articolo 20. La procedura di nomina di tali membri garantisce una rappresentanza equilibrata delle competenze e dell'esperienza, nonché del genere e dell'origine geografica.
3. A seguito di un invito pubblico a manifestare interesse, la Commissione stabilisce l'elenco dei candidati alla funzione di membri e di presidente del PRB che soddisfano le condizioni di cui al paragrafo 2.

I membri e il presidente del PRB sono nominati dalla Commissione a partire da tale elenco, previa consultazione degli Stati membri e secondo una procedura di selezione stabilita sulla base dell'articolo 20.

4. La Commissione può istituire un elenco di riserva sulla base dell'elenco di cui al paragrafo 3, primo comma.

Un membro che non è più in grado di contribuire efficacemente ai lavori del PRB, si dimette o non soddisfa più le condizioni di cui al presente articolo è sostituito da una persona figurante nell'elenco di riserva, nominata secondo la procedura di cui al paragrafo 3, secondo comma, per la restante durata del mandato di tale membro.

5. La Commissione informa gli Stati membri dei risultati degli inviti a presentare candidature e degli elenchi di cui ai paragrafi 3 e 4.

#### *Articolo 15*

#### *Indipendenza del PRB*

1. Fatto salvo l'articolo 16, paragrafo 6, i membri del PRB non sollecitano né accettano istruzioni da alcun governo, istituzione, persona o organismo. Il PRB è pienamente indipendente nell'adozione dei suoi pareri, delle sue raccomandazioni, delle sue relazioni e dei suoi materiali di orientamento.
2. I membri del PRB sono imparziali e agiscono indipendentemente da qualsiasi influenza esterna e nell'interesse pubblico.

A tal fine, essi dimostrano indipendenza e assenza di conflitti di interesse e sono soggetti all'obbligo del segreto professionale, conformemente alle norme stabilite nell'atto di esecuzione adottato a norma dell'articolo 20.

## *Articolo 16*

### *Procedure e funzionamento del PRB*

1. Il PRB decide a maggioranza semplice dei suoi membri, mirando nel contempo a raggiungere il consenso. Ogni membro, incluso il presidente, dispone di un solo voto.
2. Il PRB adotta il proprio regolamento interno e definisce le proprie modalità di lavoro, in linea con le norme interne della Commissione per i gruppi di esperti.
3. La Commissione può partecipare, senza diritto di voto, alle riunioni del PRB, ad eccezione delle deliberazioni finali del PRB per l'adozione dei suoi pareri, delle sue raccomandazioni, delle sue relazioni e del suo materiale di orientamento. Le pertinenti parti interessate di cui all'articolo 49, paragrafo 3, possono essere invitati su base ad hoc, senza diritto di voto, alle riunioni del PRB, ad eccezione delle deliberazioni finali del PRB per l'adozione dei suoi pareri, delle sue raccomandazioni, delle sue relazioni e del suo materiale di orientamento.

4. Il PRB lavora sulla base di un programma di lavoro annuale da esso stabilito in linea con le priorità della Commissione. Tale programma di lavoro rispetta pienamente il ruolo del PRB definito all'articolo 13, paragrafo 2, e include tutte le attività, nei limiti del bilancio disponibile, necessarie per assistere la Commissione nell'espletamento dei compiti di cui all'articolo 13, paragrafo 2, anche al fine di consentire alla Commissione di rispettare i termini necessari per l'esecuzione dei suoi compiti. Il PRB adotta il programma di lavoro previa consultazione della Commissione. Il PRB presenta una relazione annuale da pubblicare a cura della Commissione. Il programma di lavoro annuale e la relazione annuale sono trasmessi agli Stati membri dalla Commissione. La relazione annuale copre tutte le attività del PRB e contiene informazioni sui costi del PRB.
5. La Commissione concede al PRB l'accesso a tutte le informazioni pertinenti per l'esercizio del suo ruolo consultivo.
6. La Commissione monitora il funzionamento del PRB e la sua conformità al presente regolamento e informa periodicamente gli Stati membri sullo stato dei lavori del PRB.

#### *Articolo 17*

##### *Segretariato del PRB*

1. La Commissione assicura il segretariato del PRB, compreso il necessario sostegno analitico, amministrativo e tecnico, tenendo conto delle esigenze indicate dal PRB.

2. Il compito principale del segretariato consiste nel contribuire all'esecuzione indipendente dei compiti del PRB. Ai fini della preparazione del contenuto e dell'indirizzo dei pareri, delle raccomandazioni, delle relazioni e del materiale di orientamento del PRB, il segretariato fornisce il proprio sostegno al PRB senza seguire direttive, se non quelle provenienti dal PRB stesso, per consentirgli di assolvere il suo ruolo. Il segretariato dispone di risorse adeguate per lo svolgimento dei suoi compiti.

### *Articolo 18*

#### *Comitato di cooperazione delle autorità nazionali di vigilanza*

1. È istituito il comitato di cooperazione delle autorità nazionali di vigilanza.
2. Il comitato di cooperazione delle autorità nazionali di vigilanza:
  - a) provvede allo scambio di informazioni sul lavoro delle autorità nazionali di vigilanza, sui principi decisionali e sulle migliori pratiche e procedure per quanto riguarda l'applicazione del presente regolamento;
  - b) formula raccomandazioni rivolte al PRB in merito al materiale di orientamento e alle relazioni che deve elaborare;
  - c) formula raccomandazioni rivolte al PRB in merito a elementi complementari del suo programma di lavoro annuale.

3. Il comitato di cooperazione delle autorità nazionali di vigilanza è composto da un rappresentante e da un supplente dell'autorità nazionale di vigilanza di ciascuno Stato membro, entrambi nominati dall'autorità nazionale di vigilanza. Il comitato di cooperazione delle autorità nazionali di vigilanza elegge tra i suoi membri un presidente e un vicepresidente. Il comitato di cooperazione delle autorità nazionali di vigilanza adotta le sue decisioni a maggioranza semplice dei suoi membri. La Commissione può partecipare alle riunioni del comitato di cooperazione delle autorità nazionali di vigilanza, senza diritto di voto. Il PRB può essere invitato a tali riunioni, su base ad hoc, senza diritto di voto. I paesi terzi possono essere invitati a tali riunioni, su base ad hoc, senza diritto di voto, previo accordo consensuale dei membri del comitato di cooperazione delle autorità nazionali di vigilanza.
4. Il segretariato di cui all'articolo 17 fornisce il necessario sostegno amministrativo e tecnico al comitato di cooperazione delle autorità nazionali di vigilanza.

#### *Articolo 19*

#### *Finanziamento del PRB*

I costi relativi al comitato per la valutazione delle prestazioni, al segretariato e al comitato di cooperazione delle autorità nazionali di vigilanza sono finanziati dal bilancio dell'Unione.

## *Articolo 20*

### *Atti di esecuzione relativi al PRB*

La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono norme dettagliate per l'attuazione degli articoli da 13 a 19, anche per quanto riguarda:

- a) i compiti e il funzionamento del PRB;
- b) la procedura di selezione dei membri del PRB, compreso il presidente;
- c) norme volte a prevenire i conflitti di interessi e a preservare l'indipendenza del PRB.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 48, paragrafo 2.

## *Articolo 21*

### *Sistema di prestazioni*

1. È applicato conformemente al presente articolo e agli articoli da 22 a 28 un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e la gestione della rete al fine di migliorare le prestazioni dei servizi di navigazione aerea e della gestione della rete nel cielo unico europeo.
2. Il presente articolo e gli articoli da 21 a 28 non si applicano ai servizi di navigazione aerea di terminale forniti in aeroporti situati nel territorio degli Stati membri ai quali si applica il trattato, con meno di 80 000 movimenti di trasporto aereo IFR all'anno. Tuttavia, uno Stato membro può decidere che tali servizi di navigazione aerea di terminale siano soggetti a detti articoli.



3. Il sistema di prestazioni è attuato in periodi di riferimento, che vanno da un minimo di tre anni a un massimo di cinque anni. Il sistema di prestazioni comprende:
- a) settori di prestazione essenziali del clima e dell'ambiente, della capacità e dell'efficienza sotto il profilo dei costi;
  - b) obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per i servizi di navigazione aerea di rotta nei settori di prestazione essenziali menzionati alla lettera a) per ciascun periodo di riferimento;
  - c) piani di miglioramento delle prestazioni comprendenti, per ciascun periodo di riferimento:
    - i) obiettivi prestazionali vincolanti e, ove applicabile, sistemi di incentivi, per i servizi di navigazione aerea di rotta, nei settori di prestazione essenziali di cui alla lettera a);
    - ii) obiettivi prestazionali vincolanti e, ove applicabile, sistemi di incentivi per i servizi di navigazione aerea di terminale nei settori di prestazione essenziali dell'efficienza sotto il profilo dei costi e della capacità; e
    - iii) se la Commissione ha adottato un atto di esecuzione che stabilisce indicatori essenziali di prestazione per i servizi di navigazione aerea di terminale nel settore di prestazione essenziale del clima e dell'ambiente sulla base dell'articolo 28, lettera g), alle condizioni ivi stabilite, obiettivi prestazionali vincolanti per i servizi di navigazione aerea di terminale in tale settore di prestazione essenziale del clima e dell'ambiente e, ove applicabile, sistemi di incentivi;

- d) la valutazione periodica e il monitoraggio delle prestazioni nei settori di prestazione essenziali di cui alla lettera a) e dei pertinenti indicatori di sicurezza stabiliti in coordinamento con l’Agenzia.

4. Il sistema di prestazioni di cui ai paragrafi 1 e 3 si basa sui seguenti elementi:

- a) la raccolta, la convalida, l’esame, la valutazione e la diffusione dei dati pertinenti relativi alle prestazioni dei servizi di navigazione aerea e della gestione della rete forniti da tutte le pertinenti parti interessate, tra le quali i fornitori di servizi di navigazione aerea, gli utenti dello spazio aereo, i gestori aeroportuali, le autorità nazionali di vigilanza, le autorità nazionali competenti, altre autorità competenti, l’Agenzia, il gestore della rete ed Eurocontrol;
- b) indicatori essenziali di prestazione per la definizione di obiettivi nei settori di prestazione essenziali di cui al paragrafo 3, lettera a), del presente articolo fatti salvi il paragrafo 3, lettera c), punto iii), del presente articolo e l'articolo 28, lettera g);
- c) indicatori per il monitoraggio delle prestazioni nei settori di prestazione essenziali di cui al paragrafo 3, lettera a), e pertinenti indicatori di sicurezza definiti in coordinamento con l'Agenzia;
- d) una metodologia per il calcolo dei valori di ripartizione;

- e) le procedure che regolano la creazione e la revisione di piani di miglioramento delle prestazioni e di obiettivi prestazionali per i servizi di navigazione aerea e per la gestione della rete, nonché i modelli, il contenuto e il calendario di tali piani;
- f) la valutazione dei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni e degli obiettivi prestazionali per i servizi di navigazione aerea e la gestione della rete;
- g) il monitoraggio dei piani di miglioramento delle prestazioni, compresi adeguati meccanismi di allarme per la revisione dei piani di miglioramento delle prestazioni e degli obiettivi prestazionali e per la revisione degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione nel corso di un periodo di riferimento;
- h) l'analisi comparativa dei fornitori di servizi di navigazione aerea designati a norma degli articoli 8 e 10, se del caso;
- i) sistemi di incentivi, compresi sia incentivi positivi che disincentivi finanziari;
- j) meccanismi di condivisione dei rischi in relazione al traffico e ai costi;
- k) calendari per la definizione degli obiettivi, la valutazione dei piani di miglioramento delle prestazioni e degli obiettivi prestazionali, il monitoraggio e l'analisi comparativa;
- l) principi generali stabiliti dalla Commissione in merito a una ripartizione proporzionale dei costi comuni ai servizi di navigazione aerea di rotta e di terminale tra le due categorie di servizi;
- m) meccanismi per far fronte a eventi imprevedibili e significativi che hanno un impatto determinante sull'attuazione dei sistemi di prestazioni e di tariffazione.

Gli incentivi positivi e i disincentivi finanziari di cui alla lettera i) sono commisurati all'entità dello scostamento delle prestazioni conseguite rispetto all'obiettivo. Tengono conto dell'impatto sulla rete e della misura in cui il fornitore di servizi di navigazione aerea dispone di mezzi ragionevoli per attenuare l'impatto di fattori esterni. Gli incentivi e i disincentivi sono fissati a un livello che promuove efficacemente la fornitura di qualità del servizio e non compromettono la capacità del fornitore di servizi di navigazione aerea di rispettare i suoi obblighi a norma del regolamento (UE) 2018/1139, anche per quanto riguarda la solidità finanziaria.

Al fine di stabilire i principi generali di cui alla lettera l), la Commissione riesamina i criteri nazionali esistenti per la ripartizione dei costi comuni ai servizi di navigazione aerea di rotta e di terminale e consulta le autorità nazionali di vigilanza e le parti interessate. Sulla base di tale riesame, la Commissione stabilisce o, se del caso, aggiorna tali principi generali al più tardi 12 mesi prima dell'inizio di ciascun periodo di riferimento.

5. La definizione degli obiettivi prestazionali inclusi nei piani di miglioramento delle prestazioni, la preparazione e la valutazione dei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni nonché il monitoraggio e l'analisi comparativa delle prestazioni dei servizi di navigazione aerea e della gestione della rete tengono conto degli effetti delle circostanze locali e dei fattori esterni rispetto ai quali il fornitore di servizi di navigazione aerea non dispone di mezzi ragionevoli di attenuazione, se del caso.

L'impatto delle circostanze locali già preso in considerazione nella definizione degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, conformemente all'articolo 22, paragrafo 2, lettera d), e nella fissazione dei valori di ripartizione stabiliti a norma dell'articolo 22, paragrafo 1, non è successivamente preso in considerazione nel valutare la conformità degli obiettivi prestazionali inclusi nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per giustificare lo scostamento dei primi obiettivi rispetto ai secondi. L'impatto delle circostanze locali già preso in considerazione per definire gli obiettivi prestazionali inclusi nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni non è successivamente preso in considerazione nel monitoraggio del conseguimento di tali obiettivi.

6. Il livello degli obiettivi prestazionali di cui al paragrafo 3, lettera c), punto iii), è fissato tenendo conto delle circostanze locali, in particolare dei requisiti locali in materia di politica ambientale.
7. Ai fini dell'attuazione del sistema di prestazioni istituito a norma del presente regolamento, si tiene conto del fatto che i servizi di navigazione aerea di rotta, i servizi di navigazione aerea di terminale e le funzioni di rete hanno caratteristiche diverse e sono pertanto trattati di conseguenza, anche, se necessario, ai fini della misurazione delle prestazioni.

## *Articolo 22*

### *Definizione degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione*

1. Conformemente ai paragrafi 2 e 3 del presente articolo, la Commissione adotta atti di esecuzione per definire gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per i servizi di navigazione aerea di rotta, nei settori di prestazione essenziali di cui all'articolo 21, paragrafo 3, lettera a), per ciascun periodo di riferimento e definisce la durata di tale periodo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3.

Unitamente a tali obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, la Commissione può adottare atti di esecuzione per definire valori di riferimento, soglie di allarme, valori di ripartizione e gruppi di riferimento complementari. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3.

2. Gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione di cui al paragrafo 1 e gli obiettivi prestazionali per i servizi di navigazione aerea di rotta e di terminale definiti dagli Stati membri a livello nazionale, di cui all'articolo 21, paragrafo 3, lettera c), sono definiti sulla base dei seguenti criteri essenziali:
  - a) mirano a conseguire miglioramenti graduali per quanto riguarda le prestazioni climatiche e ambientali nonché operative ed economiche dei servizi di navigazione aerea;

- b) sono realistici e realizzabili durante il periodo di riferimento in questione, consentendo la fornitura efficiente, sostenibile e resiliente di servizi di navigazione aerea e promuovendo al contempo sviluppi tecnologici a più lungo termine;
  - c) tengono conto del contesto economico e operativo del periodo di riferimento, compresi i dati operativi e le previsioni di traffico, nonché delle interdipendenze tra i settori di prestazione essenziali di cui all'articolo 21, paragrafo 3, lettere a) e c), e della necessità di essere in linea con gli obiettivi del regolamento (UE) 2021/1119;
  - d) tengono conto delle circostanze locali degli Stati membri;
  - e) tengono conto degli indicatori di sicurezza di cui all'articolo 21, paragrafo 3, lettera d).
3. Ai fini della preparazione delle decisioni sugli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e, se definito in applicazione dell'articolo 22, paragrafo 1, sui valori di riferimento e sui valori di ripartizione o sui gruppi di riferimento complementari, la Commissione consulta le autorità nazionali, Eurocontrol, il gestore della rete e i soggetti operativi interessati e raccoglie i loro contributi necessari.

## *Articolo 23*

### *Piani di miglioramento delle prestazioni e obiettivi prestazionali per i servizi di navigazione aerea*

1. Gli Stati membri adottano, per ciascun periodo di riferimento, un progetto di piano di miglioramento delle prestazioni a norma del presente articolo.
2. Per ciascun periodo di riferimento e per i servizi di navigazione aerea che forniscono e, ove applicabile, acquistano da altri fornitori, i fornitori di servizi di navigazione aerea designati a norma degli articoli 8 e 10 preparano contributi al progetto di piano di miglioramento delle prestazioni e li trasmettono all'autorità nazionale di vigilanza.

L'autorità nazionale di vigilanza può chiedere che tali contributi siano presentati sotto forma di progetto di piano di miglioramento delle prestazioni.

Tali contributi sono preparati dai fornitori di servizi di navigazione aerea designati a norma degli articoli 8 e 10 dopo la definizione di obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, in tempo utile per consentire all'autorità nazionale di vigilanza di rispettare il termine di cui al paragrafo 5 del presente articolo.

3. Qualora siano designati in conformità dell'articolo 10, anche i fornitori di servizi MET forniscono contributi sulla loro base di calcolo all'autorità nazionale di vigilanza.



4. I contributi presentati conformemente ai paragrafi 2 e 3 del presente articolo dai fornitori di servizi di navigazione aerea designati a norma degli articoli 8 e 10 per quanto riguarda la ripartizione dei costi inclusi nei piani di miglioramento delle prestazioni si basano sui principi generali di cui all'articolo 21, paragrafo 4, lettera l).
5. L'autorità nazionale di vigilanza riesamina le informazioni fornite conformemente ai paragrafi 2, 3 e 4 del presente articolo da ciascun fornitore di servizi di navigazione aerea designato a norma degli articoli 8 e 10, e le approva o apporta le modifiche necessarie, se del caso. Successivamente, sulla base di tali informazioni e, ove opportuno, dei contributi di altre autorità nazionali, l'autorità nazionale di vigilanza elabora un unico progetto di piano di miglioramento delle prestazioni a livello nazionale. Tale progetto di piano di miglioramento delle prestazioni a livello nazionale è adottato dallo Stato membro.  
  
Il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni è preparato dall'autorità nazionale di vigilanza prima dell'inizio del periodo di riferimento pertinente.
6. All'atto di preparare i piani di miglioramento delle prestazioni, le autorità nazionali di vigilanza provvedono affinché la ripartizione dei costi figurante nel progetto di piano di miglioramento delle prestazioni sia conforme ai principi generali di cui all'articolo 21, paragrafo 4, lettera l).

7. Nell'ottica di migliorare il livello delle prestazioni della gestione del traffico aereo, diversi Stati membri possono elaborare un piano congiunto di miglioramento delle prestazioni per i servizi di navigazione aerea di rotta e, se del caso, per i servizi di navigazione aerea di terminale. Tale piano copre almeno la durata di un periodo di riferimento, comprende almeno un obiettivo prestazionale congiunto e prevede la cooperazione transfrontaliera. La cooperazione transfrontaliera può comprendere appalti congiunti al fine di migliorare l'interoperabilità, nonché una governance congiunta onde ottimizzare l'uso dello spazio aereo.
8. Il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni di cui al paragrafo 1 comprende informazioni pertinenti, in particolare previsioni di traffico e dati operativi, fornite da Eurocontrol e dal gestore della rete o, se opportuno e giustificato e previa consultazione degli utenti dello spazio aereo e dei fornitori di servizi di navigazione aerea interessati, altre previsioni di traffico.

Nella preparazione del progetto di piano di miglioramento delle prestazioni, l'autorità nazionale di vigilanza consulta i rappresentanti degli utenti dello spazio aereo e, se del caso, le autorità militari, i gestori aeroportuali, i coordinatori aeroportuali nonché l'autorità nazionale competente, fatte salve le disposizioni nazionali derivanti dall'articolo 4, paragrafo 5, del presente regolamento. È verificata la conformità al regolamento (UE) 2018/1139 e agli atti delegati e di esecuzione in base a esso adottati.

9. Il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni contiene, se del caso, obiettivi prestazionali per i servizi di navigazione aerea di rotta nei settori di prestazione essenziali di cui all'articolo 21, paragrafo 3, lettera a), coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, nonché obiettivi prestazionali per i servizi di navigazione aerea di terminale, nei settori di prestazione essenziali dell'efficienza sotto il profilo dei costi e della capacità e, fatte salve le condizioni di cui all'articolo 21, paragrafo 3, lettera c), punto iii), nel settore di prestazione essenziale del clima e dell'ambiente. I progetti di piani di miglioramento delle prestazioni comprendono una descrizione delle modalità di applicazione dei principi generali di cui all'articolo 21, paragrafo 4, lettera l), per la ripartizione di tali costi comuni.

I progetti di piani di miglioramento delle prestazioni tengono conto del piano generale ATM europeo, delle interdipendenze tra i settori di prestazione essenziali di cui all'articolo 21, paragrafo 3, lettera a), nonché delle circostanze locali.

10. Fatto salvo l'articolo 52, paragrafo 3, i progetti di piani di miglioramento delle prestazioni adottati sono resi accessibili al pubblico.

11. I progetti di piani di miglioramento delle prestazioni adottati sono presentati alla Commissione per valutazione e approvazione conformemente all'articolo 24.

## *Articolo 24*

### *Valutazione dei piani di miglioramento delle prestazioni*

1. La Commissione valuta i progetti di piani di miglioramento delle prestazioni adottati di cui all'articolo 23, compresa la conformità degli obiettivi prestazionali per i servizi di navigazione aerea di rotta con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, in linea con i criteri e le condizioni stabiliti negli atti di esecuzione di cui all'articolo 28, lettera b), e la ripartizione dei costi comuni tra i servizi di navigazione aerea di rotta e di terminale conformemente ai principi generali di cui all'articolo 21, paragrafo 4, lettera l). La valutazione della conformità degli obiettivi prestazionali per i servizi di navigazione aerea di rotta con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione tiene conto dei miglioramenti delle prestazioni nel tempo. La Commissione riesamina gli obiettivi prestazionali per i servizi di navigazione aerea di terminale alla luce degli elementi specificati nell'atto di esecuzione di cui all'articolo 28, lettera b).
2. Nel valutare la coerenza degli obiettivi prestazionali per i servizi di navigazione aerea di rotta con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, la Commissione tiene debitamente conto delle circostanze locali e delle interdipendenze tra i settori di prestazione essenziali di cui all'articolo 21, paragrafo 3, lettera a).

La Commissione può ammettere uno scostamento degli obiettivi prestazionali per i servizi di navigazione aerea di rotta dagli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per quanto riguarda un settore di prestazione essenziale qualora ritenuto necessario e proporzionato per garantire la coerenza degli obiettivi prestazionali per tali servizi con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per quanto riguarda altri settori di prestazione essenziali.

3. Se ritiene che il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni adottato soddisfi i criteri e le condizioni di cui all'articolo 24, paragrafo 1 e stabiliti negli atti di esecuzione di cui all'articolo 28, lettera b), in combinato disposto con il paragrafo 2 del presente articolo, la Commissione adotta un atto di esecuzione per approvarlo. Tale atto di esecuzione è adottato secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 48, paragrafo 2.
4. Se ritiene che vi siano dubbi sul fatto che il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni adottato soddisfi detti criteri e condizioni, in combinato disposto con il paragrafo 2 del presente articolo, la Commissione avvia un esame dettagliato di tale progetto di piano di miglioramento delle prestazioni, se necessario richiedendo informazioni aggiuntive allo Stato membro interessato.
5. Se, una volta effettuato l'esame dettagliato, ritiene che il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni adottato soddisfi tali criteri e condizioni, in combinato disposto con il paragrafo 2 del presente articolo, la Commissione adotta un atto di esecuzione per approvarlo. Tale atto di esecuzione è adottato secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 48, paragrafo 2.

Se ritiene che il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni adottato non soddisfi tali criteri e condizioni, la Commissione adotta un atto di esecuzione sotto forma di decisione, chiedendo allo Stato membro interessato di presentare un progetto di piano di miglioramento delle prestazioni riveduto che soddisfi tali criteri e condizioni e, se del caso, definendo le misure correttive che tale Stato membro deve adottare. Tale atto di esecuzione è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3.

Lo Stato membro interessato comunica alla Commissione le misure adottate a norma di tale decisione, nonché informazioni che dimostrano la conformità di tali misure a detta decisione.

Se ritiene che tali misure siano sufficienti ad assicurare la conformità alla propria decisione, la Commissione ne dà notifica allo Stato membro interessato e adotta un atto di esecuzione per approvare il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni. Tale atto di esecuzione è adottato secondo la procedura consultiva di cui all'articolo 48, paragrafo 2.

Se ritiene che tali misure non siano sufficienti ad assicurare la conformità alla decisione, la Commissione ne dà notifica allo Stato membro interessato.

La Commissione intraprende, se del caso, azioni per ovviare alla non conformità, comprese le azioni previste dall'articolo 258 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

6. I progetti di piani di miglioramento delle prestazioni approvati dalla Commissione a norma del presente articolo sono adottati dagli Stati membri interessati come piani definitivi e sono resi accessibili al pubblico, fatto salvo l'articolo 52, paragrafo 3.

## *Articolo 25*

### *Monitoraggio delle prestazioni*

1. L'autorità nazionale di vigilanza valuta, in cooperazione con l'autorità nazionale competente e fatte salve le disposizioni nazionali derivanti dall'articolo 4, paragrafo 5, se i servizi di navigazione aerea forniti nello spazio aereo sotto la loro responsabilità soddisfino gli obiettivi prestazionali contenuti nei piani di miglioramento delle prestazioni approvati conformemente all'articolo 24 e se tali piani siano attuati correttamente, e applica i sistemi di incentivi di cui all'articolo 21, paragrafo 4, lettera i).
2. L'autorità nazionale di vigilanza pubblica relazioni periodiche sul monitoraggio delle prestazioni dei servizi di navigazione aerea forniti dai fornitori di servizi di traffico aereo designati a norma degli articoli 8 e 10 e le mette a disposizione della Commissione. I risultati di tali valutazioni sono resi accessibili al pubblico, fatto salvo l'articolo 52, paragrafo 3.

I fornitori di servizi di navigazione aerea designati a norma degli articoli 8 e 10 forniscono le informazioni e i dati necessari per tale monitoraggio all'autorità nazionale di vigilanza. Ciò comprende informazioni e dati relativi ai costi effettivi dei servizi forniti e appaltati nonché alle relative entrate.

3. Nella misura in cui il fornitore di servizi di navigazione aerea dispone di mezzi ragionevoli per attenuare l'impatto di fattori esterni, qualora gli obiettivi prestazionali contenuti nei piani di miglioramento delle prestazioni non siano conseguiti o il piano di miglioramento delle prestazioni non sia attuato correttamente, l'autorità nazionale di vigilanza impone l'attuazione di misure correttive da parte del fornitore di servizi di navigazione aerea in questione. Tali misure correttive sono adeguate ai fini del miglioramento delle prestazioni e proporzionate, in particolare tenendo conto delle interdipendenze con la sicurezza e tra i settori di prestazione nonché dell'impatto sulla rete.

Qualora le misure correttive imposte non siano applicate correttamente, lo Stato membro interessato adotta le misure opportune e ne informa la Commissione. In caso di prestazioni costantemente insufficienti, la Commissione può intraprendere azioni a norma dell'articolo 34, paragrafi 2 e 3.

4. La Commissione monitora le prestazioni della fornitura dei servizi di navigazione aerea e delle funzioni di rete sulla base delle relazioni delle autorità nazionali di vigilanza e dell'analisi dei dati ricevuti, effettua valutazioni periodiche del conseguimento complessivo degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e presenta i risultati al comitato di cui all'articolo 48, paragrafo 1.



## *Articolo 26*

### *Piano di miglioramento delle prestazioni della rete*

1. Il gestore della rete elabora, per ciascun periodo di riferimento, conformemente al processo decisionale cooperativo di cui all'articolo 38, paragrafo 11, un progetto di piano di miglioramento delle prestazioni della rete.

Il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni della rete è elaborato dopo la definizione di obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e prima dell'inizio del periodo di riferimento in questione. Esso contiene obiettivi prestazionali nei settori di prestazione essenziali di cui all'articolo 21, paragrafo 3, lettera a).

2. Il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni della rete è presentato alla Commissione per valutazione e adozione.
3. La Commissione valuta il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni della rete sulla base dei seguenti criteri essenziali:
  - a) esame dei miglioramenti delle prestazioni nel tempo, per il periodo di riferimento coperto dal piano di miglioramento delle prestazioni e per il periodo comprendente sia il periodo di riferimento precedente sia il periodo di riferimento coperto dal piano di miglioramento delle prestazioni, nonché del contributo agli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione;
  - b) completezza e coerenza del progetto di piano di miglioramento delle prestazioni della rete in termini di dati e documenti giustificativi, comprese le ipotesi fondamentali applicate e le previsioni di traffico.

4. Se ritiene che il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni della rete sia completo e presenti adeguati miglioramenti delle prestazioni, la Commissione adotta il progetto di piano di miglioramento delle prestazioni della rete come piano definitivo. In caso contrario, la Commissione chiede al gestore della rete di presentare un progetto riveduto di piano di miglioramento delle prestazioni della rete.

#### *Articolo 27*

##### *Revisione degli obiettivi prestazionali e dei piani di miglioramento delle prestazioni durante un periodo di riferimento*

1. Qualora, durante un periodo di riferimento, gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione non siano più adeguati alla luce di cambiamenti significativi delle circostanze o considerazioni inerenti alla sicurezza, e qualora la revisione di uno o più obiettivi sia necessaria e proporzionata, la Commissione rivede tali obiettivi prestazionali a livello dell'Unione. L'articolo 22 si applica a tale decisione.

Qualora, in seguito a tale revisione, gli obiettivi prestazionali contenuti nei piani di miglioramento delle prestazioni adottati conformemente all'articolo 24, paragrafo 6, non siano più coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, le autorità nazionali di vigilanza rivedono tali piani con riferimento agli obiettivi prestazionali in questione. Gli articoli 23, 24 e 25 si applicano alla revisione di tali piani. La consultazione di cui all'articolo 23, paragrafo 8, può limitarsi, ai fini del presente comma, agli obiettivi prestazionali e alle parti dei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni che sono direttamente o indirettamente interessate dalla revisione.

In seguito alla revisione di cui al primo comma, le autorità nazionali di vigilanza elaborano nuovi progetti di piani di miglioramento delle prestazioni, ai quali si applicano gli articoli 23, 24 e 25. Il gestore della rete elabora un nuovo progetto di piano di miglioramento delle prestazioni della rete, al quale si applica l'articolo 26.

2. La decisione sugli obiettivi prestazionali riveduti a livello dell'Unione di cui al paragrafo 1 comprende disposizioni transitorie per il periodo che si estende fino al momento in cui diventano applicabili i piani riveduti definitivi di miglioramento delle prestazioni. Gli obiettivi prestazionali riveduti a livello dell'Unione e le disposizioni transitorie non si applicano retroattivamente.
3. In caso di una crisi della rete, come un conflitto geopolitico, una crisi sanitaria o una catastrofe naturale, che impedisca l'emissione di previsioni di traffico affidabili, le disposizioni transitorie adottate dalla Commissione a norma del paragrafo 2 possono includere una sospensione o un adeguamento temporanei del sistema di prestazioni fino al termine della crisi della rete e fino a quando non siano disponibili nuove previsioni affidabili. In tal caso, la Commissione definisce le relative condizioni, compresi gli adeguamenti necessari delle tariffe applicabili, nella decisione di cui al paragrafo 1.
4. Gli Stati membri possono, fatta salva l'approvazione della Commissione, rivedere uno o più obiettivi prestazionali durante un periodo di riferimento se sono raggiunte le soglie di allarme, oppure se è dimostrato che i dati, le ipotesi e le motivazioni iniziali su cui si fondano gli obiettivi prestazionali non sono più accurati e che tale situazione ha portata significativa e carattere duraturo ed è dovuta a circostanze che non erano prevedibili al momento dell'adozione del piano di miglioramento delle prestazioni. La Commissione approva tale revisione se giunge alla conclusione che questa è necessaria e proporzionata e che gli obiettivi prestazionali riveduti sono conformi agli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione.

In tal caso, gli Stati membri rivedono i piani di miglioramento delle prestazioni con riferimento agli obiettivi in questione, secondo le procedure di cui agli articoli 23 e 24. La consultazione di cui all'articolo 23, paragrafo 8, può limitarsi, ai fini del presente paragrafo, agli obiettivi prestazionali e alle parti dei piani di miglioramento delle prestazioni che sono direttamente o indirettamente interessate dalla revisione.

## *Articolo 28*

### *Attuazione del sistema di prestazioni*

Ai fini dell'attuazione del sistema di prestazioni, la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono requisiti e procedure dettagliati in relazione all'articolo 21, paragrafo 4, e agli articoli da 22 a 27, in particolare per quanto riguarda:

- a) la preparazione, lo sviluppo, la valutazione, l'approvazione e la revisione dei piani di miglioramento delle prestazioni;
- b) la definizione di obiettivi prestazionali, dei criteri e delle condizioni per valutarli, ivi compreso per valutare la conformità degli obiettivi per i servizi di navigazione aerea di rotta con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione, e una metodologia per definire i valori di ripartizione;
- c) i principi generali per la ripartizione dei costi comuni tra i servizi di navigazione aerea di rotta e di terminale, di cui all'articolo 21, paragrafo 4, lettera l);
- d) il monitoraggio dei piani di miglioramento delle prestazioni, delle prestazioni delle funzioni di rete, i meccanismi di allarme per la revisione dei piani di miglioramento delle prestazioni e degli obiettivi prestazionali e per la revisione degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione nel corso di un periodo di riferimento e l'emanazione delle misure correttive di cui all'articolo 21, paragrafo 4, e agli articoli 23, 24, 25 e 27;

- e) i calendari per tutte le procedure;
- f) un meccanismo per far fronte agli eventi di cui all'articolo 21, paragrafo 4, lettera m);
- g) la definizione di indicatori essenziali di prestazione e di indicatori per il monitoraggio. Alla Commissione è conferito il potere di stabilire indicatori essenziali di prestazione per i servizi di navigazione aerea di terminale nel settore di prestazione essenziale del clima e dell'ambiente non appena sarà possibile stabilire indicatori validi, affidabili e misurabili. Tali indicatori sono almeno in grado di dimostrare e misurare gli impatti in tale settore che possono essere direttamente influenzati dai fornitori di servizi di navigazione aerea;
- h) la metodologia per l'analisi comparativa;
- i) i sistemi di incentivi;
- j) le condizioni per l'elaborazione dei piani congiunti di miglioramento delle prestazioni.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3.

## *Articolo 29*

### *Principi del sistema di tariffazione*

1. Fatta salva la possibilità per gli Stati membri di finanziare la fornitura di servizi di navigazione aerea di cui al presente articolo mediante fondi pubblici, nella misura in cui ciò sia conforme alle regole di concorrenza stabilite nel trattato, ove applicabili, sono determinate, imposte e applicate tariffe agli utenti dello spazio aereo per i servizi di navigazione aerea.

Il sistema di tariffazione istituito a norma del presente articolo e degli articoli 30, 31 e 32 è coerente con l'articolo 15 della convenzione di Chicago. Per le tariffe di rotta, il sistema di tariffazione istituito a norma del presente regolamento e degli atti di esecuzione di cui all'articolo 33 e il sistema tariffario di Eurocontrol per le tariffe di rotta sono coerenti.

2. Gli articoli da 29 a 36 non si applicano ai servizi di navigazione aerea di terminale forniti in aeroporti situati nel territorio degli Stati membri ai quali si applica il trattato, con meno di 80 000 movimenti di trasporto aereo IFR all'anno. Tuttavia, uno Stato membro può decidere che tali servizi di navigazione aerea di terminale siano soggetti a detti articoli.
3. Le tariffe si basano sui costi sostenuti dai fornitori di servizi di navigazione aerea designati ai sensi degli articoli 8 e 10 per i servizi e le funzioni a beneficio degli utenti dello spazio aereo nel corso di periodi di riferimento fissi quali definiti all'articolo 21, paragrafo 3. Tali costi possono comprendere una ragionevole remunerazione delle attività.

4. Le tariffe promuovono la fornitura sicura, efficiente, efficace e sostenibile di servizi di navigazione aerea, nell'ottica di conseguire un elevato livello di sicurezza ed efficienza sotto il profilo dei costi, riducendo al contempo l'impatto ambientale dell'aviazione.
5. Le entrate percepite da un fornitore di servizi di navigazione aerea designato ai sensi degli articoli 8 e 10 derivanti dalle tariffe imposte agli utenti dello spazio aereo conformemente al presente articolo non sono utilizzate per finanziare servizi che tale fornitore di servizi di navigazione aerea fornisce a condizioni di mercato conformemente all'articolo 11 né per finanziare qualsiasi altra attività commerciale svolta da tale fornitore.
6. I dati finanziari relativi ai costi determinati, ai costi effettivi e alle relative entrate dei fornitori di servizi di navigazione aerea designati sono comunicati alle autorità nazionali di vigilanza. Al fine di consentire alla Commissione di svolgere i suoi compiti a norma del presente regolamento, le autorità nazionali di vigilanza comunicano tali dati alla Commissione secondo le modalità definite nell'atto di esecuzione di cui all'articolo 33. I dati finanziari relativi ai costi determinati, ai costi effettivi e alle relative entrate sono messi a disposizione degli utenti dello spazio aereo e sono pubblicati conformemente all'articolo 52, paragrafo 3.

*Articolo 30*  
*Basi di calcolo delle tariffe*

1. Le basi di calcolo delle tariffe per i servizi di navigazione aerea sono costituite dai costi determinati, quali stabiliti nei piani di miglioramento delle prestazioni adottati conformemente all'articolo 24, paragrafo 6, relativi alla fornitura di tali servizi nella zona tariffaria di rotta e nella zona tariffaria di terminale interessate.
2. I costi determinati di cui al paragrafo 1 comprendono i costi degli impianti e dei servizi pertinenti, il costo del capitale e i costi di ammortamento, come pure i costi di manutenzione, funzionamento, gestione e amministrazione, comprese le spese per il personale.
3. I costi determinati di cui al paragrafo 1 comprendono anche i seguenti costi:
  - a) i costi connessi alla sorveglianza dei servizi di navigazione aerea sostenuti dalle autorità nazionali di vigilanza, dalle autorità nazionali competenti e da altre autorità nazionali incaricate dagli Stati membri di svolgere i compiti in relazione al presente regolamento e al regolamento (UE) 2018/1139, qualora lo Stato membro decida in tal senso;
  - b) i costi sostenuti dai fornitori di servizi di navigazione aerea designati a norma degli articoli 8 e 10 in relazione alla fornitura di servizi di navigazione aerea e alle funzioni di rete;
  - c) i costi derivanti dalla convenzione internazionale di cooperazione per la sicurezza della navigazione aerea Eurocontrol, del 13 dicembre 1960, come modificata da ultimo, qualora lo Stato membro decida in tal senso.



4. I costi determinati non comprendono i costi delle sanzioni imposte dagli Stati membri a norma dell'articolo 53.
5. I costi relativi sia ai servizi di navigazione aerea di rotta sia ai servizi di navigazione aerea di terminale sono ripartiti secondo i principi generali di cui all'articolo 21, paragrafo 4, lettera l). Le sovvenzioni trasversali tra i servizi di navigazione aerea di rotta e i servizi di navigazione aerea di terminale non sono ammesse. Le sovvenzioni trasversali tra servizi di navigazione aerea diversi all'interno di una delle due suddette categorie sono ammesse solamente se giustificate da motivi obiettivi, fatta salva l'identificazione trasparente a norma dell'articolo 36, paragrafo 3.
6. I fornitori di servizi di navigazione aerea designati a norma degli articoli 8 e 10 forniscono informazioni dettagliate sulla loro base di calcolo all'autorità nazionale di vigilanza. A tal fine i costi sono ripartiti distinguendo le spese per il personale, i costi operativi diversi dalle spese per il personale, i costi di ammortamento, il costo del capitale, i costi eccezionali e i costi di cui all'articolo 30, paragrafo 3. Al fine di consentire alla Commissione di svolgere i suoi compiti a norma del presente regolamento, l'autorità nazionale di vigilanza comunica tali informazioni alla Commissione secondo le modalità definite nell'atto di esecuzione di cui all'articolo 33.

## *Articolo 31*

### *Zona tariffaria e tassi unitari*

1. I tassi unitari sono fissati per anno civile e per ciascuna zona tariffaria, sulla base dei costi determinati e delle previsioni di traffico stabiliti nei piani di miglioramento delle prestazioni, come pure degli adeguamenti applicabili derivanti dagli anni precedenti e di altre entrate, segnatamente fondi pubblici, compreso il sostegno finanziario a titolo dei programmi di assistenza dell'Unione.
2. Fatto salvo l'articolo 30, paragrafo 5, gli Stati membri definiscono, prima dell'inizio di un periodo di riferimento, le zone tariffarie per i servizi di navigazione aerea e individuano i fornitori di servizi di traffico aereo che rientrano nell'ambito di applicazione di ciascuna zona tariffaria. La Commissione adotta un atto di esecuzione per definire le condizioni alle quali gli Stati membri possono modificare o stabilire una nuova zona tariffaria di terminale durante un periodo di riferimento. Tale atto di esecuzione è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3.
3. I tassi unitari sono fissati dagli Stati membri e sono soggetti alla verifica da parte della Commissione della loro conformità agli articoli 29 e 30 e al presente articolo.

Se la Commissione constata che un tasso unitario non soddisfa tali requisiti, il tasso unitario è riveduto di conseguenza dallo Stato membro interessato e modificato in modo da soddisfarli.

I tassi unitari sono pubblicati.

4. Gli Stati membri possono definire zone tariffarie comuni e, in tali casi, fissare tassi unitari comuni per tali zone.

### *Articolo 32*

#### *Fissazione delle tariffe*

1. Agli utenti dello spazio aereo sono imposte tariffe per la fornitura di servizi di navigazione aerea, a condizioni non discriminatorie, tenendo conto delle capacità produttive relative dei diversi tipi di aeromobili interessati. Nell'imporre tariffe a diversi utenti dello spazio aereo per l'utilizzo dello stesso servizio, non è fatta alcuna distinzione in relazione alla nazionalità o alla categoria dell'utente.
2. La tariffa di rotta per i servizi di navigazione aerea per un dato volo in una determinata zona tariffaria di rotta è calcolata sulla base del tasso unitario stabilito per tale zona tariffaria di rotta e delle unità di servizio di rotta per il volo in questione.
3. La tariffa di terminale per i servizi di navigazione aerea per un dato volo in una determinata zona tariffaria di terminale è calcolata sulla base del tasso unitario stabilito per tale zona tariffaria di terminale e delle unità di servizio di terminale per il volo in questione. Ai fini del calcolo della tariffa di terminale, l'avvicinamento e la partenza di un volo sono considerati come un unico volo.
4. Per determinati utenti dello spazio aereo o determinati voli, specialmente in caso di utilizzo di aeromobili leggeri e aeromobili di Stato, può essere consentita un'esenzione dalle tariffe di navigazione aerea, a condizione che il costo di tale esenzione sia coperto da altre risorse e non sia trasferito ad altri utenti dello spazio aereo.

5. In consultazione con gli Stati membri, i fornitori di servizi di traffico aereo e gli utenti dello spazio aereo, la Commissione realizza uno studio sul contributo della modulazione delle tariffe al conseguimento degli obiettivi del cielo unico europeo, definiti all'articolo 1, paragrafo 1, del presente regolamento e del regolamento (UE) 2021/1119. In tale studio si valuta inoltre la fattibilità di tale modulazione e il suo impatto sul traffico aereo, sulla fornitura di servizi, sui costi amministrativi e sulle parti interessate.
6. Le conclusioni dello studio di cui al paragrafo 5 del presente articolo forniranno le informazioni essenziali in base alle quali la Commissione dovrà valutare l'adozione di un atto di esecuzione a norma dell'articolo 48, paragrafo 3, volto a garantire l'applicazione uniforme della modulazione delle tariffe di rotta per incoraggiare gli utenti dello spazio aereo a sostenere miglioramenti delle prestazioni climatiche e ambientali, ad esempio attraverso l'uso delle rotte che consentono la maggiore efficienza in termini di consumo di combustibile, un maggiore utilizzo di tecnologie di propulsione pulite alternative, compresi i combustibili alternativi sostenibili, mantenendo al contempo un livello di sicurezza ottimale.
7. La modulazione di cui al paragrafo 6 consiste in vantaggi o svantaggi finanziari ed è neutra in termini di entrate per i fornitori di servizi di traffico aereo.
8. Oltre alla modulazione delle tariffe di cui al paragrafo 6, gli Stati membri possono modulare le tariffe per incoraggiare i fornitori di servizi di traffico aereo e gli utenti dello spazio aereo a sostenere miglioramenti della qualità del servizio, quali maggiore capacità, riduzione dei ritardi e sviluppo sostenibile.

### *Articolo 33*

#### *Attuazione del sistema di tariffazione*

Per l'attuazione del sistema di tariffazione, la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono requisiti e procedure dettagliati in relazione agli articoli da 29 a 32, in particolare per quanto riguarda le basi di calcolo e i costi determinati, la fissazione di tassi unitari, i meccanismi di condivisione dei rischi e la modulazione delle tariffe nonché le modalità con cui le autorità nazionali di vigilanza trasmettono dati alla Commissione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3.

### *Articolo 34*

#### *Riesame della conformità ai sistemi di prestazioni e di tariffazione*

1. La Commissione riesamina periodicamente la conformità degli Stati membri agli articoli da 21 a 27 e da 29 a 32 e agli atti di esecuzione di cui agli articoli 28 e 33. Nell'ambito di tale riesame, la Commissione valuta se, in linea con il dovere di leale cooperazione, gli Stati membri provvedono affinché i fornitori di servizi di navigazione aerea rispettino i loro obblighi ai sensi dei suddetti articoli. La Commissione agisce in consultazione con il PRB e con le autorità nazionali di vigilanza.
2. Qualora sia in possesso di elementi indicanti una non conformità alle disposizioni di cui al paragrafo 1, la Commissione può avviare un'indagine. Essa conclude l'indagine entro quattro mesi, dopo aver sentito lo Stato membro e l'autorità nazionale di vigilanza interessata.

3. Fatto salvo l'articolo 52, paragrafo 1, la Commissione condivide i risultati dell'indagine con lo Stato membro e, se del caso, i fornitori di servizi di navigazione aerea designati a norma degli articoli 8 e 10 interessati e può emettere un parere in merito alla conformità, da parte di tale Stato membro, agli articoli da 21 a 27 e da 29 a 32 e agli atti di esecuzione di cui agli articoli 28 e 33. Essa notifica tale parere allo Stato membro interessato.

### *Articolo 35*

#### *Applicazione dei sistemi di prestazioni e di tariffazione ai militari*

1. Gli articoli da 21 a 34 non si applicano ai militari che forniscono servizi di navigazione aerea in via primaria a movimenti di aeromobili diversi dal traffico aereo generale.

Tuttavia, gli Stati membri possono decidere di applicare tali articoli ai militari che forniscono servizi di navigazione aerea in via primaria a movimenti di aeromobili diversi dal traffico aereo generale.

Laddove le disposizioni degli articoli da 21 a 34 non si applichino ai militari che forniscono servizi di navigazione aerea, i costi dei servizi correlati non rientrano nei costi determinati di cui all'articolo 30, paragrafo 1.

2. Gli articoli da 21 a 34 si applicano ai militari che forniscono servizi di navigazione aerea in via primaria al traffico aereo generale, per quanto attiene ai servizi forniti al traffico aereo generale.

## *Articolo 36*

### *Trasparenza della contabilità dei fornitori di servizi di navigazione aerea*

1. I fornitori di servizi di navigazione aerea, indipendentemente dal loro assetto proprietario o dalle loro strutture giuridiche, elaborano e pubblicano annualmente 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 di navigazione aerea, questi assicura il massimo rispetto possibile. I fornitori di servizi di navigazione aerea pubblicano una relazione annuale e sono sottoposti periodicamente ad un audit indipendente dei conti di cui al presente paragrafo.

2. Le autorità nazionali di vigilanza hanno il diritto di accedere ai conti dei fornitori di servizi di navigazione aerea sotto la loro supervisione. Gli Stati membri possono decidere di concedere l'accesso a tali conti alle autorità nazionali di vigilanza di altri Stati membri. Se necessario a consentire alla Commissione di svolgere i suoi compiti ai sensi del presente regolamento, le autorità nazionali di vigilanza forniscono tali informazioni alla Commissione.

3. I fornitori di servizi di navigazione aerea, nella loro contabilità interna, tengono conti separati per ciascun servizio di navigazione aerea, come sarebbero tenuti a fare se tali servizi fossero forniti da imprese distinte, al fine di evitare discriminazioni, sovvenzioni incrociate e distorsioni della concorrenza. I fornitori di servizi di navigazione aerea tengono inoltre conti separati per ciascuna attività se:

- a) forniscono servizi di navigazione aerea appaltati a norma dell'articolo 11, paragrafi 1 e 2, e servizi di navigazione aerea non contemplati da tale disposizione;
- b) forniscono servizi di navigazione aerea e svolgono altre attività, di qualsiasi tipo, compresi i CIS;
- c) forniscono servizi di navigazione aerea nell'Unione e in paesi terzi.

I costi determinati ed effettivi derivanti dai servizi di navigazione aerea sono ripartiti in categorie di costi conformemente all'articolo 30, paragrafo 6, e sono resi accessibili al pubblico, fatto salvo l'articolo 52, paragrafo 3.

4. I dati finanziari comunicati conformemente all'articolo 29, paragrafo 6, e altre informazioni pertinenti per il calcolo dei tassi unitari sono sottoposti ad audit o verificati dall'autorità nazionale di vigilanza o da un soggetto indipendente dal fornitore di servizi di navigazione aerea interessato e sono approvati dall'autorità nazionale di vigilanza. Le conclusioni dell'audit sono rese accessibili al pubblico, fatto salvo l'articolo 52, paragrafo 3.



## Capitolo IV

### Gestione della rete

#### *Articolo 37*

#### *Funzioni di rete*

1. Le funzioni della rete di gestione del traffico aereo comportano l'uso sostenibile ed efficiente dello spazio aereo e delle risorse limitate. Assicurano inoltre che gli utenti dello spazio aereo possano operare sulle traiettorie e sui profili di volo ottimizzati da un punto di vista ambientale e climatico, garantendo al tempo stesso un accesso equo e ragionevole allo spazio aereo e ai servizi di navigazione aerea e riducendo al minimo la congestione. Le funzioni di rete di cui al paragrafo 2 del presente articolo sostengono l'accesso privo di discontinuità ai servizi di navigazione aerea da parte degli utenti dello spazio aereo e il conseguimento degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione di cui all'articolo 21, paragrafo 3, lettera b), e sono basate sui requisiti operativi. L'attuazione di tali funzioni di rete rispetta le disposizioni di cui all'articolo 1 e lascia impregiudicate la sovranità degli Stati membri sul proprio spazio aereo e le prescrizioni degli stessi in materia di ordine pubblico, pubblica sicurezza e difesa.

2. Le funzioni di rete di cui al paragrafo 1 sono quelle elencate di seguito:
- a) progettazione e utilizzo delle strutture dello spazio aereo in tutta l'Unione al fine di offrire il livello richiesto di sicurezza, capacità, flessibilità, capacità di reazione e prestazioni ambientali, tenendo in debita considerazione le esigenze di sicurezza e difesa e fatte salve le competenze degli Stati membri in materia di rotte e strutture dello spazio aereo per lo spazio aereo di loro responsabilità;
  - b) ATFM;
  - c) coordinamento delle risorse limitate nelle bande di frequenza aeronautiche utilizzate dal traffico aereo generale, in particolare delle frequenze radio, nonché coordinamento dei codici dei transponder radar;
  - d) agevolazione della delega della fornitura di servizi di traffico aereo mediante la cooperazione con i fornitori di servizi di traffico aereo e le autorità degli Stati membri;
  - e) fornitura di capacità di controllo del traffico aereo nella rete conformemente agli impegni stabiliti nel piano operativo della rete, al fine di rispettare i requisiti prestazionali operativi della rete e i valori di riferimento locali;
  - f) gestione delle crisi della rete;
  - g) assegnazione del ritardo ATFM;

- h) gestione della pianificazione, del monitoraggio e del coordinamento delle attività di attuazione della realizzazione dell'infrastruttura nella rete ATM europea, in conformità del piano generale ATM europeo, tenendo in considerazione le esigenze operative e le procedure operative associate;
  - i) monitoraggio del funzionamento dell'infrastruttura della rete ATM europea.
3. Gli Stati membri e tutti i soggetti operativi interessati eseguono le funzioni di rete con il contributo del gestore della rete quale definito all'articolo 38, paragrafo 6, e negli atti di esecuzione di cui all'articolo 38, paragrafo 10.
  4. Le funzioni di cui al paragrafo 2 non implicano l'adozione di misure vincolanti di portata generale o l'esercizio di un potere discrezionale. Esse sono eseguite in coordinamento con le autorità civili e militari, in particolare, secondo procedure concordate in materia di uso flessibile dello spazio aereo. Le misure adottate per l'attuazione delle funzioni elencate al paragrafo 2 sono di natura puramente operativa o tecnica e tengono conto delle specificità degli Stati membri.
  5. Al fine di assicurare l'attuazione uniforme delle disposizioni di cui al presente articolo, e la conformità alle stesse, la Commissione, per conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 1, adotta atti di esecuzione, secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3, che stabiliscono norme dettagliate riguardanti l'esecuzione delle funzioni di rete, comprese norme sulla gestione delle crisi.

*Articolo 38*  
*Gestore della rete*

1. Al fine di conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 37, paragrafo 1, del presente regolamento la Commissione, con il sostegno dell'Agenzia a norma del regolamento (UE) 2018/1139, garantisce che il gestore della rete contribuisca all'esecuzione delle funzioni di rete di cui all'articolo 37, paragrafo 2, del presente regolamento svolgendo i compiti indicati al paragrafo 6 del presente articolo. La Commissione vigila sulla corretta esecuzione dei compiti del gestore della rete.
2. La Commissione nomina un organo indipendente, imparziale e competente per l'esecuzione dei compiti del gestore della rete.
3. A questo scopo, la Commissione adotta un atto di esecuzione secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3.

La decisione di nomina in oggetto comprende i termini e le condizioni della nomina, ivi compreso il finanziamento del gestore della rete.

4. Al fine di assicurare l'attuazione uniforme delle disposizioni di cui al paragrafo 2, e la conformità alle stesse, la Commissione, per conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 1, adotta atti di esecuzione che stabiliscono disposizioni dettagliate riguardanti, tra l'altro:
  - a) le prescrizioni in materia di nomina e le procedure di nomina;

- b) i requisiti di indipendenza;
- c) i requisiti di competenza;
- d) il finanziamento;
- e) la supervisione, da parte della Commissione, dell'esecuzione dei compiti del gestore della rete;
- f) le prescrizioni in materia di misurazione delle prestazioni del gestore della rete.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3.

- 5. Il gestore della rete esegue i suoi compiti in modo imparziale ed efficiente sotto il profilo dei costi ed è sottoposto ad un sistema di governance e indipendenza appropriato. Ove l'organismo competente nominato in qualità di gestore della rete abbia altresì funzioni di regolamentazione, è assicurata una separazione organizzativa rispetto a tali funzioni. Nell'esecuzione dei suoi compiti il gestore della rete tiene conto delle esigenze dell'intera rete ATM, salvaguardando nel contempo le capacità di difesa, e coinvolge pienamente tutti i soggetti operativi interessati.
- 6. In seguito all'applicazione dell'atto di esecuzione di cui al paragrafo 3 del presente articolo, il gestore della rete contribuisce, entro i limiti di cui all'articolo 37, paragrafo 4, all'esecuzione delle funzioni di rete attraverso i seguenti compiti:
  - a) elaborazione del piano operativo della rete e preparazione del piano strategico della rete;

- b) sostegno alla progettazione e al coordinamento dell'utilizzo delle strutture dello spazio aereo;
- c) agevolazione della delega della fornitura di servizi di traffico aereo, qualora approvata dallo Stato membro interessato, sostenendo gli Stati membri e i fornitori di servizi di traffico aereo interessati tenendo conto dei necessari accordi per il coordinamento del traffico aereo generale e operativo e della necessità di mantenere un adeguato coordinamento nelle pertinenti strutture dello spazio aereo;
- d) coordinamento e sostegno nella fornitura di capacità di controllo del traffico aereo nella rete conformemente agli impegni stabiliti nel piano operativo della rete, al fine di rispettare i requisiti prestazionali operativi della rete e i valori di riferimento locali;
- e) coordinamento e sostegno nella gestione delle crisi della rete;
- f) coordinamento delle risorse limitate nelle bande di frequenza aeronautiche utilizzate dal traffico aereo generale, in particolare delle frequenze radio, nonché coordinamento dei codici dei transponder radar;
- g) coordinamento dell'ATFM e fornitura, organizzazione e funzionamento dell'unità centrale ATFM;
- h) sviluppo di procedure e organizzazione di processi per l'assegnazione del ritardo ATFM attraverso un processo decisionale cooperativo;

- i) coordinamento, monitoraggio e sostegno nelle attività di pianificazione e attuazione della realizzazione dell'infrastruttura nella rete ATM europea, in partenariato con i soggetti operativi interessati, al fine di garantire la loro partecipazione attiva alla gestione e alla governance;
- j) monitoraggio delle prestazioni dell'infrastruttura della rete ATM europea;
- k) coordinamento con l'ICAO e le regioni dell'ICAO in relazione all'esecuzione delle funzioni di rete;
- l) definizione del programma di lavoro e del bilancio del gestore della rete;
- m) fornitura di dati sui piani di volo in relazione al regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>22</sup> o ad altre misure di sicurezza e security e attraverso qualsiasi altro compito necessario per il contributo del gestore della rete all'esecuzione delle funzioni di rete e ad esso intrinsecamente connesso, come specificato negli atti di esecuzione di cui al paragrafo 10.

---

<sup>22</sup> Regolamento (CE) n. 2111/2005 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2005, relativo all'istituzione di un elenco comunitario di vettori aerei soggetti a un divieto operativo all'interno della Comunità e alle informazioni da fornire ai passeggeri del trasporto aereo sull'identità del vettore aereo effettivo e che abroga l'articolo 9 della direttiva 2004/36/CE (GU L 344 del 27.12.2005, pag. 15).

7. Il gestore della rete contribuisce all'esecuzione delle funzioni di rete mediante misure di sostegno volte a una pianificazione e a un funzionamento sicuri ed efficienti delle parti interessate all'interno della rete tanto in condizioni normali quanto in condizioni di crisi della rete, nonché misure intese al miglioramento continuo delle operazioni della rete nel cielo unico europeo e delle prestazioni generali della rete, in particolare per quanto riguarda l'attuazione del sistema di prestazioni, anche in relazione al clima e all'ambiente. Le azioni intraprese dal gestore della rete tengono conto dell'esigenza di una piena integrazione degli aeroporti nella rete e mirano a garantire il rispetto dei piani di miglioramento delle prestazioni e degli obiettivi prestazionali dei fornitori di servizi di traffico aereo designati.
8. Il gestore della rete coopera strettamente con la Commissione per far sì che gli obiettivi prestazionali di cui all'articolo 21 trovino adeguata rispondenza nella pianificazione generale delle capacità e nella capacità che deve essere fornita dai singoli fornitori di servizi di traffico aereo ed è concordata tra il gestore della rete e tali fornitori di servizi di traffico aereo nel piano operativo della rete.



9. Il gestore della rete:
- a) attraverso un processo decisionale cooperativo, determina azioni operative e propone misure correttive che i soggetti operativi interessati devono adottare al fine di contribuire al conseguimento degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e degli obiettivi prestazionali locali vincolanti, tenendo debitamente conto delle circostanze regionali e locali, e di attuare i requisiti prestazionali operativi della rete e i valori di riferimento locali stabiliti nel piano operativo della rete e fornisce consulenza in merito alle traiettorie di volo ottimizzate da un punto di vista climatico; i soggetti operativi interessati possono decidere se le misure correttive proposte debbano essere attuate e informano il consiglio di gestione della rete dei motivi della loro mancata attuazione;
  - b) in coordinamento con le parti pertinenti, fornisce consulenza alla Commissione e comunica al PRB le pertinenti informazioni in merito alla realizzazione dell'infrastruttura della rete ATM conformemente al piano generale ATM europeo, in particolare al fine di individuare gli investimenti necessari per la rete.
10. Al fine di assicurare l'attuazione uniforme delle disposizioni di cui ai paragrafi da 6 a 9 del presente articolo, la Commissione, per conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 1, adotta atti di esecuzione che stabiliscono norme dettagliate per l'esecuzione dei compiti del gestore della rete, quali definiti in tali paragrafi.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3.

11. Nell'esecuzione dei suoi compiti, il gestore della rete adotta misure mediante un processo decisionale cooperativo. Le parti del processo decisionale cooperativo agiscono nella misura più ampia possibile nell'ottica di migliorare il funzionamento e le prestazioni della rete, compreso il conseguimento degli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione nel settore di prestazione essenziale del clima e dell'ambiente. Il processo decisionale cooperativo promuove gli interessi della rete tenendo conto degli interessi essenziali di sicurezza e difesa nonché di altre condizioni locali o regionali, come ad esempio le condizioni geografiche, topografiche e meteorologiche.

Gli Stati membri sono pienamente coinvolti nelle decisioni di importanza strategica, in particolare nella definizione del piano strategico della rete.

12. Il processo decisionale cooperativo di cui al paragrafo 11 si basa, in particolare, su un processo di consultazione dei soggetti operativi interessati, dei coordinatori delle bande orarie aeroportuali, degli Stati membri e, se del caso, dell'Agenzia e della Commissione, su accordi di lavoro e processi per le operazioni nonché su meccanismi di risoluzione che coinvolgono il consiglio di gestione della rete se necessario.

Quando vi sono implicazioni relative alla sovranità di uno Stato membro sul proprio spazio aereo, è richiesto il consenso di tale Stato membro.

13. Al fine di assicurare l'attuazione uniforme delle disposizioni di cui ai paragrafi 11 e 12, e la conformità alle stesse, la Commissione, per conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 1, adotta atti di esecuzione che stabiliscono disposizioni dettagliate riguardanti il processo decisionale cooperativo, ivi compresi:

- a) un processo di consultazione dei soggetti operativi interessati, dei coordinatori delle bande orarie aeroportuali, degli Stati membri e, se del caso, dell'Agenzia e della Commissione;
- b) accordi di lavoro e processi per le operazioni;
- c) il coinvolgimento delle autorità degli Stati membri, ove necessario;
- d) meccanismi di risoluzione che coinvolgano il consiglio di gestione della rete, ove necessario;
- e) qualsiasi altra misura necessaria in relazione ai processi decisionali.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3.

14. È istituito un consiglio di gestione della rete al fine di assicurare una governance appropriata dell'esecuzione delle funzioni di rete.

Il consiglio di gestione della rete è responsabile:

- a) dell'approvazione o dell'avallo delle misure adottate o proposte dal gestore della rete conformemente all'atto di esecuzione di cui al paragrafo 15;

- b) dell'approvazione delle specifiche per la consultazione e degli accordi di lavoro dettagliati di cui ai paragrafi 12 e 13;
- c) dell'approvazione del piano operativo della rete;
- d) dell'avallo del piano strategico della rete, previa consultazione degli Stati membri e tenendo conto del loro parere, e prima della sua approvazione da parte della Commissione;
- e) del monitoraggio dell'attuazione delle funzioni di rete e della formulazione di pareri o raccomandazioni su questioni specifiche; e
- f) di qualsiasi altra misura necessaria per l'esecuzione dei meccanismi di governance.

L'approvazione del piano strategico della rete da parte della Commissione assume la forma di un atto di esecuzione. Tale atto di esecuzione è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3.

Il consiglio di gestione della rete si compone di membri con e senza diritto di voto. È composto da rappresentanti dei soggetti operativi interessati, rappresentanti della Commissione, rappresentanti del gestore della rete e rappresentanti di Eurocontrol.

15. Al fine di assicurare l'attuazione uniforme delle disposizioni di cui al paragrafo 14 del presente articolo, e la conformità alle stesse, la Commissione, per conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 1, adotta atti di esecuzione che stabiliscono norme dettagliate riguardanti il consiglio di gestione della rete, in particolare per quanto concerne:
- a) la composizione del consiglio di gestione della rete;
  - b) il funzionamento e le responsabilità del consiglio di gestione della rete di cui al paragrafo 14;
  - c) i meccanismi di governance della rete.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3.

16. Fatti salvi l'articolo 37, paragrafo 2, lettera a), del presente regolamento e gli articoli 44 e 46 del regolamento (UE) 2018/1139 e gli atti delegati e di esecuzione adottati in base a quest'ultimo, gli Stati membri hanno la piena competenza per lo sviluppo, l'approvazione e la creazione delle rotte e delle strutture dello spazio aereo per lo spazio aereo di loro responsabilità. A tale riguardo, gli Stati membri tengono in considerazione le esigenze del traffico aereo, la stagionalità e la complessità del traffico aereo e dei piani di miglioramento delle prestazioni. Prima di decidere su tali aspetti, gli Stati membri tengono in debita considerazione, a seconda dei casi, le esigenze degli utenti dello spazio aereo interessati o dei gruppi che rappresentano detti utenti dello spazio aereo e delle autorità militari.

### *Articolo 39*

#### *Trasparenza della contabilità del gestore della rete*

1. I conti finanziari del gestore della rete sono elaborati e pubblicati annualmente. 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 gestore della rete, questi assicura il massimo rispetto possibile.
2. Il gestore della rete pubblica una relazione annuale sulle proprie attività ed è sottoposto periodicamente a un audit indipendente.

### *Articolo 40*

#### *Relazioni con le parti interessate*

I fornitori di servizi di traffico aereo definiscono meccanismi di consultazione dei pertinenti utenti dello spazio aereo, gestori aeroportuali e autorità militari in merito a tutte le questioni principali relative ai servizi forniti, comprese le pertinenti modifiche delle configurazioni dello spazio aereo, o ai principali investimenti che hanno un impatto rilevante sulla gestione del traffico aereo nonché sulla fornitura o sulle tariffe dei servizi di navigazione aerea. In particolare, le loro posizioni sono prese in considerazione in una fase precoce del processo di elaborazione di piani strategici di investimento a lungo termine, in particolare per quanto riguarda gli aspetti che richiedono una sincronizzazione tra l'impiego delle attrezzature aeree e quello delle attrezzature a terra.

## *Articolo 41*

### *Rapporti con le autorità militari*

Nel contesto della politica comune dei trasporti gli Stati membri garantiscono che tra le competenti autorità civili e quelle militari si concludano o rinnovino accordi scritti o intese giuridiche equivalenti per quanto riguarda la gestione di specifici blocchi di spazio aereo e ne informano di conseguenza la Commissione.

## *Articolo 42*

### *Disponibilità dei dati operativi per il traffico aereo generale e accesso agli stessi*

1. Per quanto riguarda il traffico aereo generale, i pertinenti dati operativi sono resi disponibili in un formato interoperabile in tempo reale, su base trasparente e non discriminatoria e fatti salvi gli interessi della politica di sicurezza nazionale, di ordine pubblico e di difesa, da ciascun fornitore di servizi di navigazione aerea, utente dello spazio aereo, aeroporto e gestore della rete, anche su base transfrontaliera e a livello dell'Unione. Tale disponibilità va a beneficio di fornitori di servizi di navigazione aerea certificati o dichiarati, soggetti aventi un interesse comprovato nel prendere in considerazione la fornitura di servizi di navigazione aerea, soggetti militari responsabili di attività di sicurezza e difesa, fornitori militari di servizi di navigazione aerea, utenti dello spazio aereo e aeroporti, nonché del gestore della rete. I dati sono utilizzati esclusivamente a fini operativi.
2. I prezzi del servizio di cui al paragrafo 1 si basano su principi generali e norme comuni in materia di fissazione dei prezzi da stabilire nell'atto di esecuzione di cui al paragrafo 4.

3. L'accesso ai pertinenti dati operativi di cui al paragrafo 1 del presente articolo è concesso a titolo gratuito alle autorità responsabili della sorveglianza della sicurezza, della sorveglianza delle prestazioni e della rete, della sicurezza, dell'ordine pubblico e della difesa, compresa l'Agenzia, conformemente al regolamento (UE) 2018/1139.
4. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono requisiti dettagliati per la messa a disposizione dei dati e l'accesso agli stessi conformemente ai paragrafi 1 e 3 del presente articolo, compresi i dati operativi specifici interessati, i principi generali e le norme comuni in materia di fissazione dei prezzi per determinare i prezzi di cui al paragrafo 2 del presente articolo, nonché requisiti per l'identificazione dei soggetti aventi un interesse comprovato nel prendere in considerazione la fornitura di servizi di navigazione aerea. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3.



## **Capitolo V**

### **Spazio aereo, interoperabilità e innovazione tecnologica**

#### *Articolo 43*

##### *Informazioni aeronautiche in formato elettronico*

Fatta salva la pubblicazione da parte degli Stati membri di informazioni aeronautiche e coerentemente con tale pubblicazione, il gestore della rete, in seguito all'applicazione della decisione di esecuzione di cui all'articolo 38, paragrafo 3, del presente regolamento istituisce un'infrastruttura di informazioni aeronautiche a livello dell'Unione per promuovere la disponibilità di informazioni aeronautiche in formato elettronico di elevata qualità, presentate in modo facilmente accessibile e rispondenti alle esigenze di tutti gli utenti pertinenti in termini di qualità e tempestività dei dati. Le informazioni aeronautiche rese disponibili in tal modo sono esclusivamente le informazioni conformi ai requisiti essenziali definiti all'allegato VIII, punto 2.1, del regolamento (UE) 2018/1139.

#### *Articolo 44*

##### *Classificazione dello spazio aereo*

Secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3, la Commissione adotta le disposizioni appropriate per garantire l'attuazione uniforme della classificazione ICAO dello spazio aereo, con gli opportuni adattamenti, per garantire la fornitura senza soluzione di continuità di servizi di traffico aereo sicuri ed efficienti all'interno del cielo unico europeo.

## *Articolo 45*

### *Uso flessibile dello spazio aereo*

1. Tenuto conto delle caratteristiche e della natura delle attività militari in ciascuno Stato membro, come pure dell'organizzazione delle questioni militari di loro responsabilità, gli Stati membri garantiscono l'applicazione nel cielo unico europeo del concetto di uso flessibile dello spazio aereo, al fine di agevolare la gestione dello spazio aereo e del traffico aereo nell'ambito della politica comune dei trasporti e, se del caso, coerentemente con il piano generale ATM europeo.
2. Gli Stati membri riferiscono annualmente alla Commissione in merito all'applicazione, nell'ambito della politica comune dei trasporti, del concetto di uso flessibile dello spazio aereo per quanto attiene allo spazio aereo di loro responsabilità.
3. Se, in particolare alla luce delle relazioni presentate dagli Stati membri, sono necessarie condizioni uniformi per l'applicazione del concetto di uso flessibile dello spazio aereo nel cielo unico europeo, la Commissione adotta, nei limiti della politica comune dei trasporti e fatto salvo l'articolo 1, paragrafo 2, atti di esecuzione che stabiliscono tali condizioni uniformi. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3.

4. In caso di difficoltà operative rilevanti nell'applicazione del presente articolo che compromettono la salvaguardia di interessi essenziali di sicurezza o difesa, gli Stati membri possono temporaneamente sospendere tale applicazione a condizione che ne informino senza indugio la Commissione e gli altri Stati membri. In seguito all'introduzione di una sospensione temporanea, possono essere elaborati adeguamenti delle modalità adottate in applicazione del paragrafo 3, relativamente allo spazio aereo di responsabilità dello Stato membro interessato. La sospensione temporanea e gli eventuali adeguamenti sono revocati quando cessano dette difficoltà operative.

#### *Articolo 46*

#### *Coordinamento di SESAR*

I soggetti incaricati dei compiti stabiliti nel diritto dell'Unione nei settori del coordinamento della fase di definizione di SESAR, della fase di sviluppo di SESAR e della fase di realizzazione di SESAR, a seconda dei casi, garantiscono un coordinamento efficace tra le tre fasi indicate in maniera tale da conseguire una transizione priva di discontinuità e tempestiva tra di esse, concentrandosi in particolare sulla fase di industrializzazione.

Tutte le pertinenti parti interessate civili e militari sono coinvolte nella misura più ampia possibile.

*Articolo 47*  
*Progetti comuni*

1. La Commissione può istituire progetti comuni, a seconda delle esigenze in termini di sincronizzazione tra le parti interessate, per l'attuazione dei cambiamenti operativi essenziali identificati nel piano generale ATM europeo che hanno un impatto su tutta la rete e hanno raggiunto una maturità sufficiente per essere attuati, in grado di consentire capacità interoperabili in tutti gli Stati membri allo scopo di migliorare le prestazioni del cielo unico europeo.
2. La Commissione può inoltre definire meccanismi di governance per i progetti comuni e per la loro attuazione. Tutte le pertinenti parti interessate civili e militari sono coinvolte in tali meccanismi nella misura più ampia possibile e, ove possibile e opportuno, svolgono un ruolo di primo piano.
3. I progetti comuni possono essere ammissibili al finanziamento dell'Unione nell'ambito del quadro finanziario pluriennale. A tal fine, e fatta salva la competenza degli Stati membri di decidere sull'impiego delle loro risorse finanziarie, la Commissione procede ad un'analisi indipendente dei costi/benefici e ad adeguate consultazioni con gli Stati membri e le parti interessate a norma dell'articolo 49, vagliando l'ordine di priorità e tutti gli strumenti appropriati per finanziarne l'attuazione.
4. La Commissione adotta atti di esecuzione per istituire i progetti comuni e i meccanismi di governance di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 48, paragrafo 3.

## **Capo VI**

### **Disposizioni finali**

#### *Articolo 48*

#### *Procedura di comitato*

1. La Commissione è assistita dal comitato per il cielo unico, in seguito denominato “comitato”, composto da due rappresentanti per ciascuno Stato membro e presieduto dalla Commissione. Il comitato assicura un esame adeguato degli interessi di tutte le categorie di utenti. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.
3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.
4. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

## *Articolo 49*

### *Consultazione delle parti interessate*

1. Gli Stati membri, le autorità nazionali di vigilanza, il PRB e il gestore della rete, come pure l'Agenzia per quanto riguarda i suoi compiti di cui all'articolo 21, paragrafi 3 e 4, e all'articolo 38, paragrafo 1, definiscono meccanismi di consultazione per consultare in modo appropriato le parti interessate.
2. La Commissione istituisce un meccanismo a livello dell'Unione per la consultazione delle parti interessate pertinenti in merito a questioni relative all'attuazione del presente regolamento.

Alla consultazione partecipa lo specifico comitato di dialogo settoriale istituito in base alla decisione 98/500/CE della Commissione. Ai fini del paragrafo 3, lettera e), del presente articolo qualora sia necessaria una consultazione su aspetti militari, oltre agli Stati membri la Commissione consulta l'Agenzia europea per la difesa e le autorità militari nazionali.

3. Ai fini dei paragrafi 1 e 2, sono consultati almeno i seguenti soggetti operativi e non operativi interessati, se del caso:
  - a) fornitori di servizi di navigazione aerea o gruppi che li rappresentano;
  - b) il gestore della rete;
  - c) gestori aeroportuali o gruppi pertinenti che li rappresentano;
  - d) utenti dello spazio aereo o gruppi pertinenti che li rappresentano;
  - e) i militari;

- f) l'industria manifatturiera;
- g) enti rappresentativi del personale;
- h) le pertinenti autorità nazionali;
- i) i coordinatori delle bande orarie aeroportuali;
- j) organizzazioni non governative con un interesse per l'aviazione o l'ATM.

#### *Articolo 50*

##### *Relazioni con i paesi terzi*

L'Unione e i suoi Stati membri si prefiggono e sostengono l'obiettivo di estendere il cielo unico europeo ai paesi che non sono membri dell'Unione europea. A tal fine, nel quadro degli accordi conclusi con i paesi terzi vicini, in particolare nella zona Eurocontrol o nell'ambito della regione EUR dell'ICAO, essi si sforzano di estendere il cielo unico europeo ai suddetti paesi. Essi si sforzano altresì di cooperare con tali paesi nel quadro di accordi sulla fornitura di servizi transfrontalieri con paesi terzi, sulla cooperazione in materia di modernizzazione dell'ATM, sulle funzioni di rete o nel quadro dell'accordo tra l'Unione e Eurocontrol che stabilisce un quadro generale per una cooperazione rafforzata, potenziando in tal modo la dimensione paneuropea dell'ATM.

Il presente articolo lascia impregiudicate le decisioni degli Stati membri di estendere il cielo unico europeo ai rispettivi paesi e territori d'oltremare o a territori autonomi in altre regioni dell'ICAO.

## *Articolo 51*

### *Sostegno da parte di altri organismi*

La Commissione può chiedere il sostegno di altri organismi per l'adempimento dei compiti che le incombono in virtù del presente regolamento, tra cui ad Eurocontrol nel quadro dell'accordo tra l'Unione e Eurocontrol che stabilisce un quadro generale per una cooperazione rafforzata.

## *Articolo 52*

### *Riservatezza*

1. Le autorità nazionali di vigilanza, che agiscono in conformità alle rispettive legislazioni nazionali, le autorità nazionali competenti, la Commissione, il PRB, il gestore della rete e l'Agenzia si astengono dal divulgare informazioni aventi carattere riservato e, in particolare, informazioni sui fornitori di servizi di navigazione aerea, sulle loro relazioni commerciali o sulle loro componenti di costo e di entrate.
2. Il paragrafo 1 lascia impregiudicato il diritto di divulgazione delle informazioni da parte delle autorità nazionali di vigilanza, e 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 delle altre parti interessate alla tutela delle loro informazioni sensibili sul piano commerciale.



3. Le informazioni e i dati resi disponibili in conformità dell'articolo 12, paragrafo 4, dell'articolo 23, paragrafo 10, dell'articolo 24, paragrafo 6, dell'articolo 25, paragrafo 2, e dell'articolo 36, paragrafi 3 e 4, o comunicati a norma dell'articolo 29, paragrafo 6, in particolare per quanto riguarda i costi determinati e i costi effettivi dei fornitori di servizi di traffico aereo designati, sono resi pubblici, fatta salva la tutela della pubblica sicurezza, della difesa e delle questioni militari o degli interessi commerciali di una persona fisica o giuridica, ivi compresa la proprietà intellettuale, a meno che vi sia un interesse pubblico prevalente alla divulgazione.

### *Articolo 53*

#### *Sanzioni*

Gli Stati membri istituiscono norme sulle sanzioni applicabili alle violazioni del presente regolamento e degli atti di esecuzione in base a esso adottati, in particolare da parte degli utenti dello spazio aereo, dei gestori aeroportuali e dei fornitori di servizi di navigazione aerea, e adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'attuazione. Le sanzioni previste sono effettive, proporzionate e dissuasive.

## *Articolo 54*

### *Valutazione*

1. La Commissione effettua una valutazione degli impatti giuridici, sociali, economici e ambientali del presente regolamento come pure del suo valore aggiunto a livello sia nazionale che europeo dopo la fine del quinto periodo di riferimento e al più tardi tre anni dopo la fine di tale periodo di riferimento. Ove giustificato per tale scopo, la Commissione può chiedere agli Stati membri, comprese le autorità militari, informazioni pertinenti relative all'applicazione del presente regolamento.
2. La Commissione presenta le risultanze al Parlamento europeo e al Consiglio. Le risultanze della valutazione di cui al paragrafo 1 sono rese pubbliche.

*Articolo 55*  
*Salvaguardie*

Il presente regolamento non impedisce agli Stati membri di applicare le misure necessarie per salvaguardare interessi essenziali di sicurezza o difesa. Tali misure sono in particolare quelle che si rivelano indispensabili:

- a) ai fini della sorveglianza dello spazio aereo che è di loro responsabilità, conformemente agli accordi dell'ICAO sulla navigazione aerea regionale, compresa la capacità di individuare, identificare e valutare tutti gli aeromobili che utilizzano tale spazio aereo, al fine di cercare di salvaguardare la sicurezza dei voli e di adottare disposizioni volte a garantire il rispetto delle esigenze in materia di sicurezza e di difesa;
- b) in caso di gravi disordini interni che compromettano il mantenimento dell'ordine pubblico;
- c) in caso di conflitto armato o di gravi tensioni internazionali che costituiscono una minaccia di conflitto armato;
- d) per adempiere gli obblighi internazionali che incombono agli Stati membri in relazione al mantenimento della pace e della sicurezza internazionale;
- e) per condurre operazioni militari e di addestramento militare, comprese le necessarie possibilità di esercitazione.

*Articolo 56*  
*Abrogazione*

I regolamenti (CE) n. 549/2004, (CE) n. 550/2004 e (CE) n. 551/2004 sono abrogati, fatto salvo l'articolo 58 del presente regolamento.

I riferimenti ai regolamenti abrogati si intendono fatti al presente regolamento e si leggono secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato II.

*Articolo 57*  
*Modifiche del regolamento (UE) 2018/1139*

Il regolamento (UE) 2018/1139 è così modificato:

- 1) l'articolo 2 è così modificato:
  - a) al paragrafo 1, la lettera h) è sostituita dalla seguente:

"h) fatto salvo il regolamento (UE) 2024/...<sup>1\*+</sup> del Parlamento europeo e del Consiglio e le competenze degli Stati membri in relazione allo spazio aereo soggetto alla loro giurisdizione, alla progettazione della struttura dello spazio aereo nello spazio aereo del cielo unico europeo.

---

\* Regolamento (EU) 2024/... del Parlamento europeo e del Consiglio del ... relativo all'attuazione del cielo unico europeo (GU L, ..., . ELI: ...);

---

+ GU: inserire nel testo il numero e la data di adozione del regolamento di cui al documento ST 8311/24 e inserire il riferimento GU di tale regolamento nella corrispondente nota a piè di pagina.

b) il paragrafo 5 è sostituito dal seguente:

"5. Fatti salvi i requisiti nazionali in materia di sicurezza e difesa e l'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2024/...<sup>+</sup>, gli Stati membri provvedono affinché:

- a) le strutture di cui al paragrafo 3, primo comma, lettera b), del presente articolo che sono aperte all'uso pubblico e
- b) gli ATM/ANS di cui al paragrafo 3, primo comma, lettera c), del presente articolo che sono forniti al traffico aereo ai quali si applica il regolamento (UE) 2024/...<sup>+</sup>

offrano un livello di sicurezza e di interoperabilità con i sistemi civili efficace quanto quello risultante dall'applicazione dei requisiti essenziali di cui agli allegati VII e VIII del presente regolamento.";

---

<sup>+</sup> GU: inserire nel testo il numero del regolamento di cui al documento ST 8311/24.

2) l'articolo 3 è così modificato:

a) il punto 5) è sostituito dal seguente:

"5) "ATM/ANS": la gestione del traffico aereo, quale definita all'articolo 2, punto 9), del regolamento (UE) 2024/...<sup>+</sup>, e i servizi di navigazione aerea, quali definiti all'articolo 2, punto 5), dello stesso regolamento, nonché le funzioni di rete di cui all'articolo 37 dello stesso regolamento e i servizi di produzione, trattamento, formattazione e fornitura al traffico aereo generale di dati ai fini della navigazione aerea;"

b) i punti 33) e 34) sono sostituiti dai seguenti:

"33) "spazio aereo del cielo unico europeo": lo spazio aereo sovrastante il territorio cui si applicano i trattati, nonché ogni altro spazio aereo in cui gli Stati membri applicano il regolamento (UE) 2024/...<sup>+</sup>, in conformità dell'articolo 1, paragrafo 4, di tale regolamento; 34) "autorità nazionale competente": una o più entità designate da uno Stato membro e investite dei poteri e delle competenze necessari per l'esecuzione dei compiti connessi alla certificazione, alla sorveglianza e all'applicazione delle norme conformemente al presente regolamento e agli atti delegati e di esecuzione adottati sulla base dello stesso;"

---

<sup>+</sup> GU: inserire nel testo il numero del regolamento di cui al documento ST 8311/24.

3) all'articolo 41 è inserito il paragrafo seguente:

"3 bis. Il certificato di cui al paragrafo 1 del presente articolo può essere soggetto a condizioni obiettivamente giustificate, non discriminatorie, proporzionate e trasparenti. Tali condizioni supplementari possono eventualmente riguardare:

- a) vincoli o restrizioni di prestazioni di servizi diverse da quelle concernenti la fornitura di servizi di navigazione aerea;
- b) contratti, accordi o altre intese tra il fornitore di ATM/ANS e un terzo, che riguardano i servizi;
- c) la fornitura delle informazioni ragionevolmente necessarie per verificare i requisiti del certificato di cui al presente articolo; e
- d) ogni altra condizione legale non specifica dei servizi di navigazione aerea, come le condizioni relative alla sospensione o alla revoca del certificato.";

4) l'articolo 43 è sostituito dal seguente:

*"Articolo 43*

*Misure di esecuzione riguardanti i fornitori di ATM/ANS e le organizzazioni coinvolte nella progettazione, produzione o manutenzione di sistemi ATM/ANS e di componenti ATM/ANS*

1. Al fine di assicurare l'attuazione uniforme dei requisiti essenziali di cui all'articolo 40, e la conformità agli stessi, per quanto riguarda la fornitura di ATM/ANS di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera g), la Commissione, in base ai principi di cui all'articolo 4 e al fine di conseguire gli obiettivi di cui all'articolo 1, adotta atti di esecuzione che stabiliscono disposizioni dettagliate riguardanti:
  - a) le norme e le procedure specifiche per la fornitura di ATM/ANS conformemente ai requisiti essenziali di cui all'articolo 40, comprese l'istituzione e l'attuazione del piano di contingenza in conformità dell'allegato VIII, punto 5.1., lettera f);
  - b) le norme e le procedure per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la limitazione, la sospensione o la revoca dei certificati di cui all'articolo 41, paragrafo 1;
  - b ter) le condizioni di cui all'articolo 41, paragrafo 3 bis;



- c) le norme e le procedure per le dichiarazioni dei fornitori di servizi di informazione di volo di cui all'articolo 41, paragrafo 5, e per le situazioni in cui tali dichiarazioni devono essere consentite;
- d) le norme e le procedure per il rilascio, il mantenimento, la modifica, la limitazione, la sospensione o la revoca dei certificati di cui all'articolo 42, paragrafo 1, lettera b), e per le situazioni in cui tali certificati devono essere prescritti;
- e) le norme e le procedure per le dichiarazioni delle organizzazioni di cui all'articolo 42, paragrafo 1, lettera a), e per le situazioni in cui tali dichiarazioni devono essere prescritte;
- f) i privilegi e le responsabilità dei titolari di certificati di cui all'articolo 41, paragrafo 1, e all'articolo 42, paragrafo 1, lettera b), e delle organizzazioni che rendono dichiarazioni conformemente all'articolo 41, paragrafo 5, e all'articolo 42, paragrafo 1, lettera a).

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 127, paragrafo 3.

2. Le norme di cui al paragrafo 1 tengono debitamente conto del piano generale ATM europeo.

3. Nell'adottare tali atti di esecuzione, la Commissione garantisce la conformità ai requisiti essenziali di cui all'articolo 40 del presente regolamento e tiene debitamente conto degli standard e delle pratiche raccomandate internazionali, in particolare di quelle che figurano negli allegati da 2 a 4, 10, 11 e 15 della convenzione di Chicago.";

5) l'articolo 62 è così modificato:

a) è aggiunto il paragrafo seguente:

"2 bis. Fatto salvo l'articolo 5, paragrafo 1, secondo comma, del regolamento (UE) 2024/...<sup>+</sup>, ai fini dello svolgimento dei loro compiti di certificazione, sorveglianza e applicazione in relazione ai requisiti essenziali di cui all'allegato VIII, punto 7., del presente regolamento le autorità competenti si basano sulle valutazioni effettuate dall'autorità nazionale di vigilanza di cui all'articolo 4 di tale regolamento nello svolgimento dei loro compiti a norma dell'articolo 7, paragrafo 3, del medesimo regolamento.";

---

<sup>+</sup> GU: inserire nel testo il numero del regolamento di cui al documento ST 8311/24.

b) al paragrafo 14, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

"a) le norme e le procedure per espletare i compiti di certificazione e per condurre le indagini, le ispezioni, gli audit e le altre attività di monitoraggio necessarie per garantire la sorveglianza efficace, da parte dell'autorità nazionale competente, delle persone fisiche e giuridiche, dei prodotti, delle parti, degli equipaggiamenti, dei sistemi ATM/ANS e dei componenti ATM/ANS, dei dispositivi di addestramento al volo simulato e degli aeroporti soggetti al presente regolamento nonché le norme e le procedure per la valutazione e la sorveglianza della conformità dei fornitori di ATM/ANS ai requisiti essenziali di cui all'allegato VIII, punto 7., del presente regolamento da parte dell'autorità nazionale di vigilanza di cui all'articolo 4 del regolamento (UE) 2024/...<sup>+</sup>, fatto salvo l'articolo 5, paragrafo 1, di tale regolamento;"

6) l'articolo 93 è sostituito dal seguente:

*"Articolo 93*

*Attuazione del cielo unico europeo*

L'Agenzia presta, qualora abbia le competenze pertinenti e su richiesta, assistenza tecnica alla Commissione nell'attuazione del cielo unico europeo, in particolare:

a) eseguendo ispezioni e indagini tecniche, e studi;

---

<sup>+</sup> GU: inserire nel testo il numero del regolamento di cui al documento ST 8311/24.

- b) contribuendo, nelle materie disciplinate dal presente regolamento e in cooperazione con il comitato per la valutazione delle prestazioni (PRB) di cui all'articolo 13 del regolamento (UE) 2024/...<sup>+</sup>, alla realizzazione di un sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete;
- c) contribuendo all'attuazione del piano generale ATM europeo, compresi lo sviluppo e la realizzazione del programma SESAR.";

7) l'allegato VIII è così modificato:

- a) è inserito il punto seguente:

"2.3 bis. Servizi di dati sul traffico aereo

2.3 bis.1. I dati sul traffico aereo raccolti sono di qualità sufficiente, completi, aggiornati, provenienti da una fonte legittima e forniti tempestivamente.

2.3 bis.2. I servizi di dati sul traffico aereo raggiungono e mantengono un livello di prestazioni sufficiente per quanto riguarda la disponibilità, l'integrità, la continuità e la tempestività al fine di soddisfare le esigenze degli utenti.

---

<sup>+</sup> GU: inserire nel testo il numero del regolamento di cui al documento ST 8311/24.

2.3 bis.3. I sistemi e gli strumenti che forniscono servizi di dati sul traffico aereo sono adeguatamente progettati, prodotti e sottoposti a manutenzione per assicurarne l'idoneità allo scopo designato.

2.3 bis.4. La diffusione di tali dati avviene tempestivamente e tramite mezzi di comunicazione sufficientemente affidabili e rapidi, protetti da interferenze e manomissioni intenzionali e non intenzionali.";

b) il punto 2.8. è sostituito dal seguente:

"2.8. Gestione dello spazio aereo

La designazione di specifici volumi di spazio aereo destinati a un determinato uso è monitorata, coordinata e diffusa tempestivamente, in modo da ridurre il rischio che venga meno la distanza di separazione tra gli aeromobili in ogni situazione. Tenendo conto dell'organizzazione di attività militari e dei relativi aspetti che rientrano nella responsabilità degli Stati membri, la gestione dello spazio aereo sostiene inoltre l'applicazione uniforme del concetto di uso flessibile dello spazio aereo come descritto dall'ICAO e attuato a norma del regolamento (UE) 2024/...<sup>+</sup>, al fine di agevolare la gestione dello spazio aereo e la gestione del traffico aereo nel contesto della politica comune dei trasporti.";

---

<sup>+</sup> GU: inserire nel testo il numero del regolamento di cui al documento ST 8311/24.

c) al punto 5.1, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

"c) in funzione del tipo di attività svolta e delle dimensioni dell'organizzazione, realizza e mantiene un sistema di gestione atto a garantire la conformità ai requisiti essenziali di cui al presente allegato, gestire i rischi in materia di sicurezza e security e migliorare costantemente tale sistema;"

d) è aggiunto il punto seguente:

"7. REQUISITI IN MATERIA DI SOLIDITÀ FINANZIARIA,  
RESPONSABILITÀ, COPERTURA ASSICURATIVA, ASSETTO  
PROPRIETARIO E STRUTTURA ORGANIZZATIVA

Al fine di garantire una fornitura di servizi sicura e continua, i fornitori di ATM/ANS:

- a) dimostrano una sufficiente solidità finanziaria;
- b) hanno ottenuto un'adeguata copertura assicurativa e della responsabilità, tenendo conto del loro status giuridico e del livello di copertura assicurativa commerciale disponibile; e
- c) si conformano ai requisiti applicabili in materia di assetto proprietario e struttura organizzativa allo scopo di prevenire conflitti di interesse, così da garantire una fornitura di servizi non discriminatoria."

## *Articolo 58*

### *Disposizioni transitorie*

1. L'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 549/2004 e l'articolo 12, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 550/2004 continuano ad applicarsi fino al ... [GU: inserire la data corrispondente a 24 mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento].
2. L'organo di valutazione delle prestazioni designato a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 549/2004 continua a esercitare le sue funzioni fino al ... [GU: inserire la data corrispondente a 6 mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento].
3. L'articolo 11 del regolamento (CE) n. 549/2004, a eccezione del paragrafo 2 di tale articolo, e l'articolo 15 del regolamento (CE) n. 550/2004, al pari degli atti di esecuzione in base a essi adottati, continuano ad applicarsi ai fini dell'attuazione dei sistemi di prestazioni e di tariffazione in relazione al terzo e quarto periodo di riferimento.
4. La decisione di esecuzione (UE) 2019/709 della Commissione continua ad applicarsi fino alla fine del quarto periodo di riferimento o fino all'adozione di un atto di esecuzione in conformità dell'articolo 38, paragrafo 3, del presente regolamento se questa data è precedente.
5. L'articolo 9 del regolamento (CE) n. 549/2004 continua ad applicarsi fino al ... [GU: inserire la data corrispondente a 24 mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento].

*Articolo 59*

*Entrata in vigore e applicazione*

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Tuttavia, l'articolo 4, paragrafi 3 e 5, e l'articolo 36, paragrafo 3, si applicano a decorrere dal ... [GU: inserire la data corrispondente a 24 mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento].

Gli articoli da 13 a 16 si applicano a decorrere da sei mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento. Gli articoli da 21 a 34 si applicano a decorrere dall'entrata in vigore del presente regolamento ai fini dell'attuazione dei sistemi di prestazioni e di tariffazione in relazione al quinto periodo di riferimento e ai periodi di riferimento successivi.

L'articolo 53 si applica a decorrere dal ... [GU: inserire la data corrispondente a 24 mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento].

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a ..., ...

*Per il Parlamento europeo*

*La presidente*

*Per il Consiglio*

*Il presidente*



## ALLEGATO I

### Regolamenti abrogati e relative modifiche

Regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1)	
Regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 96 del 31.3.2004, pag. 10)	
Regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 96 del 31.3.2004, pag. 20)	
Regolamento (CE) n. 1070/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 34)	Unicamente gli articoli 1, 2 e 3

## ALLEGATO II

### Tavola di concordanza

Regolamento(CE) n. 549/2004	Regolamento (CE) n. 550/2004	Regolamento (CE) n. 551/2004	Il presente regolamento
Articolo 1, paragrafi da 1 a 3			Articolo 1, paragrafi da 1 a 3
–			Articolo 1, paragrafo 4
Articolo 1, paragrafo 4			–
Articolo 2, punto 1), lettere a) e b)			Articolo 2, punto 6), lettere a) e (b)
–			Articolo 2, punto 7)
Articolo 2, punto 2)			Articolo 2, punto 1)
Articolo 2, punto 3)			Articolo 2, punto 2)
–			Articolo 2, punto 3)
Articolo 2, punto 4)			Articolo 2, punto 5)
Articolo 2, punto 5)			Articolo 2, punto 4)
Articolo 2, punto 6)			Articolo 2, punto 11)
Articolo 2, punto 7)			Articolo 2, punto 12)
–			Articolo 2, punto 13)
Articolo 2, punto 8)			Articolo 2, punto 14)
Articolo 2, punto 9)			Articolo 2, punto 8)
Articolo 2, punto 10)			Articolo 2, punto 9)
Articolo 2, punto 11)			Articolo 2, punto 10)

Regolamento(CE) n. 549/2004	Regolamento (CE) n. 550/2004	Regolamento (CE) n. 551/2004	Il presente regolamento
Articolo 2, punto 12) –			Articolo 2, punto 17) Articolo 2, punti da 18) a 20)
Articolo 2, punto 13) Articolo 2, punto 13 bis)			Articolo 2, punto 16) Articolo 2, punto 36)
Articolo 2, punto 14) Articolo 2, punto 15) –			– Articolo 2, punto 21) Articolo 2, punti da 22) a 25)
Articolo 2, punto 16) Articolo 2, punto 17) Articolo 2, punto 18) Articolo 2, punto 19) –			Articolo 2, punto 26) Articolo 2, punto 35) – Articolo 2, punto 27) Articolo 2, punti 28) e 29)
Articolo 2, punto 20) Articolo 2, punto 22) Articolo 2, punto 23) Articolo 2, punto 23 bis) –			Articolo 2, punto 34) Articolo 2, punto 37) – Articolo 2, punto 38) Articolo 2, punto 39)
Articolo 2, punto 23 ter) Articolo 2, punti 24) e 25) Articolo 2, point 26			Articolo 2, punto 15) – Articolo 2, punto 40)

Regolamento(CE) n. 549/2004	Regolamento (CE) n. 550/2004	Regolamento (CE) n. 551/2004	Il presente regolamento
–			Articolo 2, punti 41) e 42)
Articolo 2, punto 27)			–
Articolo 2, punto 28)			Articolo 2, punto 43)
Articolo 2, punto 29)			Articolo 2, punto 44)
–			Articolo 2, punti 45) e 46)
Articolo 2, punto 30)			Articolo 2, punto 47)
–			Articolo 2, punti da 48) a 52)
Articolo 2, punto 31)			Articolo 2, punto 53)
–			Articolo 2, punti 54) e 55)
Articolo 2, punto 32)			–
Articolo 2, punto 33)			Articolo 2, punto 56)
Articolo 2, punto 34)			Articolo 2, punto 57)
–			Articolo 2, punti da 58) a 62)
Articolo 2, punti 35) e 36)			–
Articolo 2, punto 38)			Articolo 2, punto 63)
Articolo 2, punto 39)			Articolo 2, punto 64)
–			Articolo 2, punto 65)
Articolo 2, punto 40)			Articolo 2, punto 66)

Regolamento(CE) n. 549/2004	Regolamento (CE) n. 550/2004	Regolamento (CE) n. 551/2004	Il presente regolamento
–			Articolo 2, punto 67) e articolo 3
Articolo 2, punto 41)			Articolo 2, punto 30)
–			Articolo 2, punti da 31) a 33)
Articolo 3			–
Articolo 4, paragrafo 1			Articolo 4, paragrafo 1
Articolo 4, paragrafo 2			Articolo 4, paragrafi 3 e 4
Articolo 4, paragrafo 3, prima frase			Articolo 4, paragrafo 2
Articolo 4, paragrafo 3, seconda frase			Articolo 4, paragrafo 5
–			Articolo 4, paragrafo 6
Articolo 4, paragrafo 4			Articolo 4, paragrafo 7
Articolo 4, paragrafo 5			Articolo 4, paragrafo 8
–			Articoli da 5 a 12
Articolo 5, paragrafo 1			Articolo 48, paragrafo 1
Articolo 5, paragrafo 2			Articolo 48, paragrafo 2
Articolo 5, paragrafo 3			Articolo 48, paragrafo 3
–			Articolo 48, paragrafo 4
Articolo 5, paragrafi 4 e 5, e articolo 6			–

Regolamento(CE) n. 549/2004	Regolamento (CE) n. 550/2004	Regolamento (CE) n. 551/2004	Il presente regolamento
Articolo 7			Articolo 50
Articolo 8, paragrafo 1			Articolo 51
-			Articolo 52
Articolo 8, paragrafo 2			-
Articolo 9			Articolo 53
Articolo 10, paragrafo 1			Articolo 49, paragrafo 1
Articolo 10, paragrafo 2			Articolo 49, paragrafo 2
Articolo 10, paragrafo 3			Articolo 49, paragrafo 3
Articolo 11, paragrafo 1, prima frase			Articolo 21, paragrafo 1
-			Articolo 21, paragrafo 2
Articolo 11, paragrafo 1, lettere da a) a c)			Articolo 21, paragrafo 3, lettere da a) a d)
Articolo 11, paragrafo 2			Articolo 13
-			Articoli da 14 a 20
Articolo 11, paragrafo 3, lettera a)			Articolo 22
Articolo 11, paragrafo 3, lettera b)			Articolo 21, paragrafo 3, lettera c), articolo 23
Articolo 11, paragrafo 3, lettera c)			Articolo 24
-			Articolo 25, paragrafi 1 e 2
Articolo 11, paragrafo 3, lettera d). prima e terza frase			Articolo 21, paragrafo 3, prima frase

Regolamento(CE) n. 549/2004	Regolamento (CE) n. 550/2004	Regolamento (CE) n. 551/2004	Il presente regolamento
Articolo 11, paragrafo 3, lettera d), seconda frase			Articolo 25, paragrafo 3
Articolo 11, paragrafo 3, lettera e)			Articolo 25, paragrafo 4
–			Articoli 26 e 27
Articolo 11, paragrafo 4, lettera a)			Articolo 21, paragrafo 4, lettera a)
–			Articolo 21, paragrafo 4, lettere da b) e e)
Articolo 11, paragrafo 4, lettere b) e c)			–
Articolo 11, paragrafo 4, lettera d)			Articolo 21, paragrafo 4, lettera f)
Articolo 11, paragrafo 4, lettera e)			Articolo 21, paragrafo 4, lettera g)
–			Articolo 21, paragrafo 4, primo comma, lettere da h) a m), e secondo e terzo comma, articolo 21, paragrafi 5 e 6
Articolo 11, paragrafo 4, secondo comma			Articolo 28
Articolo 11, paragrafo 5			Articolo 21, paragrafo 7
Articolo 11, paragrafo 6			Articolo 28
–			Articoli da 29 a 47
Articolo 12, paragrafo 1, articolo 12, paragrafo 2, prima frase fino a “all’articolo 3,” e ultima frase			Articolo 54, paragrafo 1

Regolamento(CE) n. 549/2004	Regolamento (CE) n. 550/2004	Regolamento (CE) n. 551/2004	Il presente regolamento
Articolo 12, paragrafo 2, parte della prima frase che inizia con “e riferisce innanzitutto al Parlamento europeo”			Articolo 54, paragrafo 2
Articolo 12, paragrafi 3 e 4			–
Articolo 13			Articolo 55
–			Articoli da 56 a 58
Articolo 13 bis			–
Articolo 14			Articolo 59
	Articolo 1		Articolo 1, paragrafo 1
	-		Articolo 1, paragrafi da 2 a 4
	-		Articolo 2
	Articolo 2, paragrafo 1		Articolo 5, paragrafo 1
	Articolo 2, paragrafo 2		Articolo 5, paragrafo 2
	–		Articolo 5, paragrafo 3
	–		Articolo 6, paragrafo 1
	Articolo 2, paragrafo 3		Articolo 6, paragrafo 3
	Articolo 2, paragrafo 4		Articolo 6, paragrafo 2
	Articolo 2, paragrafo 5		Articolo 6, paragrafo 4
	Articolo 2, paragrafo 6		Articolo 6, paragrafo 5
	–		Articolo 6, paragrafo 6



Regolamento(CE) n. 549/2004	Regolamento (CE) n. 550/2004	Regolamento (CE) n. 551/2004	Il presente regolamento
	<p>Articoli da 3 a 6</p> <p>Articolo 7, paragrafo 1, articolo 7, paragrafo 3, prima frase, articolo 7, paragrafo 4, prima frase e articolo 7, paragrafi 6 e 8</p> <p>Articolo 7, paragrafo 2</p> <p>Articolo 7, paragrafo 3, seconda e terza frase</p> <p>Articolo 7, paragrafo 4, seconda e terza frase</p> <p>–</p> <p>Articolo 7, paragrafo 5</p> <p>Articolo 7, paragrafo 7</p> <p>Articolo 7, paragrafo 9</p> <p>Articolo 8, paragrafo 1, fino a “fornitore di servizi di traffico aereo”</p> <p>Articolo 8, paragrafo 1, seconda frase, da “titolare di un certificato valido”</p> <p>–</p>		<p>–</p> <p>Articolo 7, paragrafo 1, articolo 57, punto 7), lettere c) e d)</p> <p>Articolo 7, paragrafo 2</p> <p>–</p> <p>Articolo 57, punti 3 e 4</p> <p>Articolo 57, punti 5), 6), 7), lettere a) e b)</p> <p>Articolo 7, paragrafo 4</p> <p>Articolos 5, paragrafo 2, secondo comma, articolo 7, paragrafo 3</p> <p>–</p> <p>Articolo 8, paragrafo 1, prima e seconda frase</p> <p>Articolo 8, paragrafo 2, primo comma, lettera a)</p> <p>Articolo 8, paragrafo 2, primo comma, lettere da b) a d) e secondo comma</p>

Regolamento(CE) n. 549/2004	Regolamento (CE) n. 550/2004	Regolamento (CE) n. 551/2004	Il presente regolamento
	Articolo 8, paragrafo 2 Articolo 8, paragrafo 3 – Articolo 8, paragrafo 4  Articolo 8, paragrafo 5 Articolo 8, paragrafo 6 Articolo 9 Articolo 9 bis – Articolo 9 ter Articolo 10 – Articolo 11 Articolo 12, paragrafo 1 Articolo 12, paragrafo 2 Articolo 12, paragrafo 3 – – Articolo 12, paragrafo 4 Articolo 12, paragrafo 5		Articolo 8, paragrafo 3 Articolo 8, paragrafo 4 Articolo 8, paragrafo 5 Articolo 8, paragrafo 1, terza frase – Articolo 8, paragrafo 6 Articolo 10 Articolo 3 Articolo 4 – Articolo 9 Articoli da 11 a 28 Articolo 41 Articolo 36, paragrafo 1 Articolo 36, paragrafo 1 Articolo 36, paragrafo 3 Articolo 36, paragrafo 4 Articoli da 37 a 40 Articolo 36, paragrafo 2 –

Regolamento(CE) n. 549/2004	Regolamento (CE) n. 550/2004	Regolamento (CE) n. 551/2004	Il presente regolamento
	Articolo 13, paragrafo 1		Articolo 42, paragrafo 1
	Articolo 13, paragrafo 2		Articolo 42, paragrafi 1 e 3
	–		Articolo 42, paragrafo 2
	Articolo 13, paragrafo 3		Articolo 42, paragrafo 4
	–		Articoli da 43 a 46
	Articolo 14		Articolo 29, paragrafi 1 e 4
	–		Articolo 29, paragrafo 2
	Articolo 15, paragrafo 1		Articolo 29, paragrafo 3
	–		Articolo 29, paragrafo 5
	Articolo 15, paragrafo 2, lettera a)		Articolo 30, paragrafi 1 e 2
	Articolo 15, paragrafo 2, lettera b), prima frase		Articolo 30, paragrafo 2
	Articolo 15, paragrafo 2, lettera b), seconda frase		Articolo 30, paragrafo 3
	Articolo 15, paragrafo 2, lettera b), terza frase		Articolo 30, paragrafo 4
	Articolo 15, paragrafo 2, lettera c)		–
	Articolo 15, paragrafo 2, lettera d)		Articolo 30, paragrafo 6
	Articolo 15, paragrafo 2, lettera e)		Articolo 30, paragrafo 5
	Articolo 15, paragrafo 2, lettera f)		Articolos 29, paragrafo 6, e articolo 33
	Articolo 15, paragrafo 3, lettera a)		Articolo 32, paragrafo 1
	–		Articolo 32, paragrafi 2 e 3

Regolamento(CE) n. 549/2004	Regolamento (CE) n. 550/2004	Regolamento (CE) n. 551/2004	Il presente regolamento
	Articolo 15, paragrafo 3, lettera b)		Articolo 32, paragrafo 4
	Articolo 15, paragrafo 3, lettera c)		Articolo 31, paragrafo 1
	–		Articolo 31, paragrafi 2, 3 e 4
	Articolo 15, paragrafo 3, lettera d)		Articolo 29, paragrafo 3, seconda frase
	Articolo 15, paragrafo 3, lettera e)		Articolos 29, paragrafo 3, prima frase, articolo 30, paragrafo 2, e articolo 32, paragrafo 1
	Articolo 15, paragrafo 3, lettera f), prima frase		Articolo 29, paragrafo 4
	Articolo 15, paragrafo 3, lettera f), seconda frase		Articolo 32, paragrafi da 5 a 8
	Articolo 15, paragrafo 4		Articolo 33
	Articolo 15 bis, paragrafi 1 e 3, prima frase		Articolo 47, paragrafi 1 e 4
	Articolo 15 bis, paragrafo 2		Articolo 47, paragrafi 2 e 4
	–		Articoli da 48 a 51
	Articolo 15 bis, paragrafo 3, seconda e terza frase		Articolo 47, paragrafo 3
	Articolo 15 bis, paragrafo 3, quarta frase		–
	Articolo 16, paragrafo 1		Articolo 34, paragrafo 1
	Articolo 16, paragrafi 2 e 3, prima frase		Articolo 34, paragrafi 2 e 3
	–		Articolo 35

Regolamento(CE) n. 549/2004	Regolamento (CE) n. 550/2004	Regolamento (CE) n. 551/2004	Il presente regolamento
	Articolo 16, paragrafo 3, seconda e terza frase		–
	Articolo 17		–
	Articolo 18, paragrafo 1		Articolo 52, paragrafo 1
	Articolo 18, paragrafo 2		Articolo 52, paragrafo 2
	Articolo 18, paragrafo 3		Articolo 52, paragrafo 3
	–		Articoli da 53 a 57, punto 2)
	Articolo 18 bis		–
	Articolo 19		Articolo 59
	Allegato I		–
	Allegato II		Articolo 57, punto 3)
	–		Articolo 57, punti da 4) a 7), e articolo 58
		Articolo 1, paragrafo 1	Articolo 1, paragrafo 1
		Articolo 1, paragrafo 2	Articolo 1, paragrafo 1
		–	Articolo 1, paragrafi 2 e 3
		Articolo 1, paragrafo 3	Articolo 1, paragrafo 4
		–	Articoli da 2 a 36
		Articolo 1, paragrafi 4 e 3	–
		Articolo 3 bis	Articolo 43
		Articolo 4, lettera a)	–

Regolamento(CE) n. 549/2004	Regolamento (CE) n. 550/2004	Regolamento (CE) n. 551/2004	Il presente regolamento
		Articolo 4, lettera b)	Articolo 44
		Articolo 6, paragrafo 1	Articolo 37, paragrafo 1
		Articolo 6, paragrafo 2, primo comma	Articolo 37, paragrafo 2
		–	Articolo 37, paragrafo 3
		Articolo 6, paragrafo 2, secondo comma	Articolo 37, paragrafo 4
		Articolo 6, paragrafo 2, terzo comma, prima frase	Articolo 38, paragrafi da 2 a 4
		Articolo 6, paragrafo 2, terzo comma, seconda e terza frase	Articolo 38, paragrafo 5
		–	Articolo 38, paragrafi da 6 a 9
		Articolo 6, paragrafo 3	–
		Articolo 6, paragrafo 4	Articolos 37, paragrafo 5, articolo 38, paragrafi 10 e 13
		–	Articolo 38, paragrafi 1, 11 e 12, 14 e 15
		Articolo 6, paragrafo 5	Articolo 38, paragrafo 16
		–	Articoli da 39 a 42

Regolamento(CE) n. 549/2004	Regolamento (CE) n. 550/2004	Regolamento (CE) n. 551/2004	Il presente regolamento
		Articolo 6, paragrafo 6	Articolo 37, paragrafo 2. lettera b)
		Articolo 6, paragrafi 7 e 8	Articolos 37, paragrafo 5, e articolo 38, paragrafo 10
		Articolo 6, paragrafo 9	–
		Articolo 7, paragrafo 1	Articolo 45, paragrafo 1
		Articolo 7, paragrafo 2	Articolo 45, paragrafo 2
		Articolo 7, paragrafo 3	Articolo 45, paragrafo 3
		Articolo 8	Articolo 45, paragrafo 4
		-	Articoli da 46 a 58
		Articolo 10	–
		Articolo 11	Articolo 59

---