



# Disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni di cui al regolamento (UE) n. 255/2010 recante norme comuni per la gestione dei flussi del traffico aereo

## Atto del Governo 431

### Informazioni sugli atti di riferimento

Atto del Governo:	431	
Titolo:	Schema di decreto legislativo recante disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni di cui al regolamento (UE) n. 255/2010 recante norme comuni per la gestione dei flussi del traffico aereo	
Norma di delega:	Legge 9 luglio 2015, n. 114, articolo 3	
Numero di articoli:	10	
	<b>Senato</b>	<b>Camera</b>
Date:		
presentazione:	28/07/2017	28/07/2017
annuncio:	02/08/2017	02/08/2017
assegnazione:	02/08/2017	02/08/2017
termine per l'espressione del parere:	11/09/2017	11/09/2017
Commissioni competenti:	8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni)	II Giustizia e IX Trasporti
Rilievi di altre Commissioni:	1ª Commissione permanente (Affari Costituzionali), 2ª Commissione permanente (Giustizia), 4ª Commissione permanente (Difesa), 5ª Commissione permanente (Bilancio), 14ª Commissione permanente (Politiche dell'Unione europea)	XIV Politiche dell'Unione Europea (ai sensi ex art.126,co.2), V Bilancio (ai sensi ex art. 96-ter,co.2)

Nell'ambito dell'iniziativa del **Cielo unico europeo (Single European Sky — SES)** varata nel 1999 per una più efficace e sicura integrazione dello spazio aereo europeo, sono stati emanati quattro regolamenti UE. L'organizzazione e l'uso dello spazio aereo nel Cielo unico europeo è stata definita nel [regolamento CE 551/2004](#), che ha previsto l'applicazione uniforme di norme e di procedure specifiche all'interno dello spazio aereo del Cielo unico, nonché la gestione e la progettazione della reti di gestione del traffico aereo.

Il regolamento quadro n. 549/2004, che ha stabilito i principi generali per l'istituzione del Cielo unico europeo, ha conferito mandato all'Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea (Eurocontrol) di elaborare norme di attuazione per la gestione dei flussi del traffico aereo (*air traffic flow management*, «ATFM») ed in questo quadro è stato successivamente emanato il [regolamento n. 255/2010](#) che ha fissato le **norme comuni per la gestione dei flussi del traffico aereo**. La Commissione europea è tenuta infatti a stabilire delle misure in materia di gestione dei flussi del traffico aereo allo scopo di ottimizzare la capacità disponibile nell'uso dello spazio aereo.

Nel giugno 2013 la Commissione europea ha poi presentato un ulteriore pacchetto di misure (noto come SES II+), volto a incrementare la competitività del sistema europeo del trasporto aereo e ad accelerare la realizzazione del Cielo unico.

Eurocontrol ha quindi istituito una centrale unica per la ATFM incaricata della programmazione, del coordinamento e dell'esecuzione di misure di ATFM, tenendo conto delle raccomandazioni dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO) per la regione europea. Allo scopo di ottimizzare la capacità disponibile della rete europea (EATMN), inclusi gli aeroporti, e di migliorare le procedure, anche in termini di coerenza tra le bande orarie degli aeroporti e i piani di volo (ATFM), sono stati stabiliti, dal [regolamento n. 255/2010](#), i requisiti relativi alla gestione dei flussi di traffico aereo.

## Contenuto

Lo **schema di decreto legislativo A.G. 431**, costituisce **attuazione dell'art. 15 del regolamento (UE) n. 255/2010** (d'ora in poi: "il regolamento") che disciplina i requisiti relativi alla **gestione dei flussi del traffico aereo (ATFM – Air Traffic Flow Management)** per ottimizzare la capacità disponibile della corrispondente **rete europea (EATMN)** e degli aeroporti rispetto alla domanda, migliorare le relative procedure e l'efficienza e la puntualità dei vettori aerei.

L'art. 15 prevede che gli **Stati membri dell'Unione introducano nei propri nell'ordinamento nazionale le sanzioni per la violazione delle norme** dello stesso regolamento e delle sue disposizioni attuative.

Si ricorda che, in base all'art. 4 del regolamento, gli Stati membri sono obbligati a garantire che la funzione di ATFM sia a disposizione nell'arco delle 24 ore.

Come risulta dall'analisi di impatto della regolamentazione "I destinatari diretti del provvedimento sono i **fornitori dei servizi del traffico aereo**, gli «operatori», cioè le persone, le organizzazioni o le imprese che effettuano o che offrono di effettuare operazioni di trasporto aereo, i **gestori aeroportuali** e il **coordinatore di bande orarie**".

Ai sensi dell'articolo 691-bis del codice della navigazione l'ENAV "fatta salva l'attuazione delle previsioni della normativa comunitaria" ha il compito di espletare i **servizi di navigazione aerea (ANS)**. Tali servizi sono definiti all'articolo 691 del codice e comprendono:

a) i **servizi del traffico aereo**, che, a loro volta, includono: i **servizi di controllo del traffico aereo, comprensivi dei servizi di controllo di area, dell'avvicinamento e dell'aeroporto; i servizi di informazioni volo; i servizi consultivi sul traffico aereo; i servizi di allarme;**

b) i servizi di meteorologia aeronautica;

c) i servizi di informazioni aeronautiche;

d) i servizi di comunicazione, navigazione e sorveglianza.

Ad Enav spetta anche il compito di disciplinare e controllare, per gli aeroporti di competenza, la movimentazione degli aeromobili, degli altri mezzi e del personale sull'area di manovra e di assicurare l'ordinato movimento degli aeromobili sui piazzali, sotto la vigilanza dell'ENAC e coordinandosi col gestore aeroportuale.

I servizi del traffico aereo sono svolti da personale in possesso di apposita licenza o certificazione.

Sotto il profilo organizzativo Enav garantisce l'assistenza alla navigazione a tutti gli aeromobili che sorvolano il Paese oppure che atterrano presso un aeroporto nazionale, attraverso quattro Centri di Controllo d'Area (ACC) che si trovano a Roma, Milano, Padova e Brindisi e che hanno competenza su specifici ambiti territoriali. Enav è inoltre responsabile dei servizi alla navigazione aerea di 45 aeroporti civili italiani attraverso le Torri di controllo da cui sono gestiti decolli, atterraggi nonché la movimentazione al suolo degli aeromobili.

Il provvedimento in commento si compone di **10 articoli** ed introduce **nuove fattispecie di illecito amministrativo** in materia di gestione del traffico aereo dettando, in particolare, una specifica disciplina sanzionatoria di natura amministrativa-pecuniaria per le violazioni del regolamento.

L'**articolo 1** precisa l'**oggetto** del provvedimento, ovvero la citata disciplina sanzionatoria e il suo **ambito applicativo**, che **esclude** - salvo specifici casi - gli **aeromobili militari** impegnati in operazioni e addestramento militari. Viene prevista, poi, una **clausola di salvaguardia** finalizzata alla tutela di chi violasse le disposizioni del regolamento per garantire interessi essenziali di difesa e sicurezza dello Stato.

L'**articolo 2** dello schema di decreto richiama, ai fini dell'attuazione del decreto, l'applicazione delle **definizioni** dettate dall'art. 2 del regolamento (che ne precisa i concreti contenuti).

Si tratta delle seguenti definizioni: «misura di gestione del flusso di traffico aereo»; «operatore»; «IFR» o volo strumentale; «ufficio di pista dei servizi di traffico aereo (ATS)»; «unità locale di gestione del flusso di traffico aereo (ATFM)»; «evento critico»; «banda oraria di partenza di gestione dei flussi del traffico aereo (ATFM)»; «orientamento delle rotte e del traffico»; «piano di volo multiplo»; «configurazione di settore di un'unità dei servizi del traffico aereo (ATS)»; «tempo di rullaggio in aeroporto»; «posizione di volo aggiornata»; «autorizzazione del controllo del traffico aereo»; «sospensione del piano di volo»; «servizio aereo»; «registro operativo».

L'**articolo 3** individua nell'**ENAC** (l'Ente nazionale per l'aviazione civile) l'**autorità nazionale competente sia all'accertamento delle violazioni** del Regolamento 255/2010 **che all'irrogazione delle relative sanzioni**. La disposizione prevede l'**applicazione, ove compatibili, delle disposizioni sulle sanzioni amministrative di cui alla legge quadro n. 689/1981** (il riferimento sembra essere fatto, in particolare, alla procedura di irrogazione delle sanzioni).

La **legge 24 novembre 1981, n. 689 (Modifiche al sistema penale)** definisce la sanzione amministrativa pecuniaria dichiarando che consiste "nel pagamento di una somma di denaro non inferiore a 10 euro e non superiore a 15.000 euro", tranne che per le sanzioni proporzionali, che non hanno limite massimo. Fuori dei casi espressamente stabiliti dalla legge, il limite massimo della sanzione amministrativa pecuniaria non può, per ciascuna violazione superare il decuplo del minimo (art. 10). L'art. 11 della legge 689/1981, in relazione ai criteri per l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie, stabilisce che nella determinazione della sanzione amministrativa pecuniaria fissata dalla legge tra un limite minimo ed un limite massimo (e nell'applicazione delle sanzioni accessorie facoltative), si ha riguardo alla gravità della violazione, all'opera svolta dall'agente per l'eliminazione o attenuazione delle conseguenze della violazione, nonché alla personalità dello stesso e alle sue condizioni economiche. Per quanto concerne, poi, la

concreta scelta del legislatore nel determinare l'entità delle sanzioni, la giurisprudenza costituzionale è concorde nel ritenere che uno scrutinio che direttamente investa il merito delle scelte sanzionatorie del legislatore è possibile solo ove l'opzione normativa contrasti in modo manifesto con il canone della "ragionevolezza" vale a dire si appalesi, in concreto, come espressione di un uso distorto della discrezionalità (Corte costituzionale sentt. n. 144 del 2001, n. 58 del 1999, n. 297 del 1998, n. 313 del 1995, ord. 246 del 2007, sent. n. 345 del 2007). La valutazione va fatta investendo, innanzitutto, la sua "ragionevolezza intrinseca" e dunque la coerenza tra il contenuto della norma e la finalità perseguita attraverso la sua previsione. Le sanzioni amministrative possono anche non essere pecuniarie ma interdittive: si pensi alla sospensione o decadenza da licenze o concessioni e, in genere, nella privazione di un diritto o di una capacità nei confronti di chi abbia trasgredito un precetto.

L'**applicazione della sanzione** avviene secondo il seguente procedimento: accertamento, contestazione-notifica al trasgressore; pagamento in misura ridotta o inoltro di memoria difensiva all'autorità amministrativa: archiviazione o emanazione di ordinanza ingiunzione di pagamento da parte dell'autorità amministrativa; eventuale opposizione all'ordinanza ingiunzione davanti all'autorità giudiziaria (giudice di pace o tribunale); accoglimento dell'opposizione, anche parziale o rigetto (sentenza ricorribile per cassazione); eventuale esecuzione forzata per la riscossione delle somme.

Dal punto di vista procedimentale, occorre innanzitutto che essa sia accertata dagli organi di controllo competenti o dalla polizia giudiziaria (art. 13). La violazione deve essere immediatamente contestata o comunque notificata al trasgressore entro 90 giorni (art. 14); entro i successivi 60 giorni l'autore può conciliare pagando una somma ridotta pari alla terza parte del massimo previsto o pari al doppio del minimo (cd. oblazione o pagamento in misura ridotta, art. 16). In caso contrario, egli può, entro 30 giorni, presentare scritti difensivi all'autorità competente; quest'ultima, dopo aver esaminato i documenti e le eventuali memorie presentate, se ritiene sussistere la violazione contestata determina l'ammontare della sanzione con ordinanza motivata e ne ingiunge il pagamento (cd. ordinanza-ingiunzione, art. 18). Entro 30 giorni dalla sua notificazione l'interessato può presentare opposizione all'ordinanza ingiunzione (che, salvo eccezioni, non sospende il pagamento), inoltrando ricorso all'autorità giudiziaria competente (art. 22, 22-bis). In base all'art. 6 del decreto-legislativo 150/2011, l'autorità giudiziaria competente sulla citata opposizione è il giudice di pace a meno che, per il valore della controversia (sanzione pecuniaria superiore nel massimo a 15.493 euro) o per la materia trattata (tutela del lavoro, igiene sui luoghi di lavoro e prevenzione degli infortuni sul lavoro; previdenza e assistenza obbligatoria; tutela dell'ambiente dall'inquinamento, della flora, della fauna e delle aree protette; igiene degli alimenti e delle bevande; valutaria; antiriciclaggio), non sussista la competenza del tribunale. L'esecuzione dell'ingiunzione non viene sospesa e il giudizio che con esso si instaura si può concludere o con un'ordinanza di convalida del provvedimento o con sentenza di annullamento o modifica del provvedimento. Il giudice ha piena facoltà sull'atto, potendo o annullarlo o modificarlo, sia per vizi di legittimità che di merito. In caso di condizioni economiche disagiate del trasgressore, l'autorità che ha applicato la sanzione può concedere la rateazione del pagamento (art. 26). Decorso il termine fissato dall'ordinanza ingiunzione, in assenza del pagamento, l'autorità che ha emesso il provvedimento procede alla riscossione delle somme dovute con esecuzione forzata in base alle norme previste per l'esazione delle imposte dirette (art. 27). Il termine di prescrizione delle sanzioni amministrative pecuniarie è di 5 anni dal giorno della commessa violazione (art. 28).

**Gli articoli da 4 a 7** individuando **le specifiche sanzioni amministrative pecuniarie** per le violazioni del regolamento. Come precisato dall'analisi tecnico normativa (ATN) allegata al provvedimento, tale tipologia di sanzioni sono previste **"nell'ottica di una generale depenalizzazione delle sanzioni nel settore della sicurezza aeronautica"**.

Le sanzioni, graduate in modo da essere effettive, proporzionate e dissuasive, **variano tra un minimo di 2.000 euro e un massimo di 100.000 euro** in funzione della gravità e dell'ambito dell'infrazione, **fatta salva l'applicazione delle norme penali**.

L'**articolo 4** detta la disciplina sanzionatoria per **violazioni degli obblighi dei responsabili degli uffici di pista dei servizi di traffico aereo (cd. unità ATS)**. Si tratta dell'unità istituita allo scopo di ricevere rapporti relativi ai servizi di traffico aereo e ai piani di volo presentati prima del primo rilascio di un'autorizzazione del controllo del traffico aereo.

In particolare, è prevista a carico dei citati soggetti:

- una sanzione da 2.000 a 20.000 euro per mancato coordinamento con l'unità centrale di gestione (ATFM) nell'adozione di una misura di gestione del traffico aereo, che deve avvenire considerando l'ottimizzazione del funzionamento complessivo dell'unità europea di gestione del traffico (EATM) (comma 1);
- una sanzione da 4.000 a 40.000 euro per mancato coordinamento nell'adozione delle citate misure con l'organismo di gestione dell'aeroporto interessato, coordinamento volto a garantire l'efficienza nella pianificazione e l'utilizzo dell'aeroporto (comma 2);
- una sanzione da 2.000 a 20.000 euro per mancata notifica all'unità centrale di gestione del traffico aereo (ATFM) di ogni evento che possa impattare sulla capacità di controllo o sulla domanda di traffico (comma 3);
- una sanzione da 4.000 a 40.000 euro per mancata trasmissione all'unità centrale di gestione del traffico aereo (ATFM) dei dati relativi: a) alla disponibilità di spazio aereo e rotte; b) a configurazioni e attivazioni di settore degli uffici di pista (ATS); c) ai tempi di rullaggio in aeroporto; d) al settore di controllo del traffico aereo e capacità aeroportuali; e) alla disponibilità di rotte, inclusa la disponibilità derivante dall'applicazione dell'uso flessibile dello spazio aereo in conformità del regolamento (CE) n. 2150/2005; f) a posizioni di volo aggiornate; g) a deviazioni dai piani di volo; h) alla disponibilità di spazio aereo inclusa quella derivante dall'applicazione dell'uso flessibile dello spazio aereo in conformità del citato

- regolamento (CE) del 2005; i) agli orari effettivi di decollo del volo (comma 4);
- una sanzione da 2.000 a 20.000 euro per specifiche violazioni inerenti le bande orarie di partenza del volo nonché per violazione dell'obbligo di non autorizzare al decollo i voli che non rispettano il loro orario di partenza stimato e il cui piano di volo è stato respinto o sospeso (comma 5);
  - una sanzione da 4.000 a 40.000 euro per mancato coordinamento con gli operatori interessati sulla pertinenza e il contenuto delle procedure di emergenza in caso sia necessario affrontare eventi critici; alla sanzione sono soggetti anche gli organismi di gestione aeroportuali, v. *ultra* (comma 6);
  - una sanzione da 2.000 a 20.000 euro per mancata trasmissione delle informazioni relative ai casi di mancato rispetto del rigetto o della sospensione di un piano di volo e delle iniziative assunte per garantire tale rispetto (comma 7).

L'**articolo 5** prevede le sanzioni per **violazioni degli obblighi degli operatori del trasporto aereo** (ai sensi dell'art. 2 del Reg. 255/2010, sono la persona, l'organizzazione o l'impresa che effettua o che offre di effettuare operazioni di trasporto aereo). Nello specifico, la disciplina sanzionatoria stabilisce:

- una sanzione da 10.000 a 100.000 euro per violazioni relative: alla correttezza del piano di volo; all'obbligo di inserimento nelle operazioni di volo pianificate e di comunicazione al pilota delle misure di gestione del flusso di traffico aereo; al mancato rispetto dell'orario di partenza stimato (considerato il margine di tolleranza previsto) quando partono da un aeroporto non soggetto a una banda oraria di partenza di gestione dei flussi di traffico (ATFM); al mancato aggiornamento o cancellazione del piano di volo quando questo sia stato sospeso perché la banda oraria di partenza non può essere rispettata e non è noto un nuovo stimato orario di partenza (comma 1);
- una sanzione da 2.000 a 20.000 euro per mancata trasmissione, prima del volo, agli aeroporti di partenza e di arrivo delle necessarie informazioni che consentono di stabilire una correlazione tra il numero del volo contenuto nel piano di volo e quello notificato per la banda oraria dell'aeroporto corrispondente (comma 2);
- una sanzione da 2.000 a 20.000 euro per mancata trasmissione all'unità centrale di gestione del traffico aereo (ATFM) della relazione contenente le informazioni su ogni caso di mancato rispetto, da parte degli operatori delle misure di gestione del traffico aereo (comma 3).

L'**articolo 6** riguarda le sanzioni per le **violazioni degli obblighi degli organismi di gestione aeroportuale**. Viene prevista:

- una sanzione da 4.000 a 40.000 euro per mancata notifica all'unità centrale di gestione del traffico aereo (ATFM) - direttamente o attraverso l'unità locale di gestione del traffico - di ogni evento che possa impattare sulla capacità di controllo o sulla domanda di traffico (comma 1); analoghi obblighi e sanzioni incombono sulle unità ATS (cfr. art. 4, comma 3);
- una sanzione da 2.000 a 20.000 euro per inadeguata organizzazione dell'accesso ai piani di volo autorizzati trasmessi dall'unità centrale di gestione del traffico aereo (ATFM) (comma 2);
- una sanzione da 4.000 a 40.000 euro per mancato coordinamento con gli operatori interessati sulla pertinenza e il contenuto delle procedure di emergenza in caso sia necessario affrontare eventi critici (comma 3).

L'**articolo 7** prevede una sanzione da 2.000 a 20.000 euro per le **violazione dell'obbligo del coordinatore di bande orarie** di organizzare l'accesso ai piani di volo autorizzati trasmessi dall'autorità centrale di gestione del traffico aereo.

Il **coordinatore delle bande orarie** è definito ai sensi del Regolamento (CEE) 18 gennaio 1993, n. 95/93, come modificato dal successivo Regolamento (CE) n. 793/2004, come una persona fisica o giuridica qualificata rispettivamente in qualità di facilitatore degli orari o in qualità di coordinatore dell'aeroporto e viene designato previo parere dei vettori aerei che usano regolarmente l'aeroporto, delle organizzazioni che li rappresentano, dell'ente di gestione dell'aeroporto e, qualora esistente, del comitato di coordinamento. Le medesime persone, il facilitatore degli orari o il coordinatore, possono essere nominate anche per più di un aeroporto. La nomina di un coordinatore non è obbligatoria, salvo negli specifici casi previsti dal Regolamento, ma risponde all'esigenza di assicurare un'efficiente gestione delle bande orarie nei casi in cui si verificano situazioni di congestione. Il coordinatore e il facilitatore operano rispettivamente negli "aeroporti coordinati" (ossia quegli aeroporti in cui, per atterrare o decollare, è necessario per un vettore aereo o altro operatore di aeromobili aver ottenuto l'assegnazione di una banda oraria da parte di un coordinatore, ad esclusione dei voli di Stato, degli atterraggi di emergenza e dei voli umanitari) e negli "aeroporti ad orari facilitati" (ossia un aeroporto in cui esiste un rischio di congestione **in alcuni periodi del giorno, della settimana o dell'anno**, risolvibile eventualmente grazie alla cooperazione volontaria tra vettori aerei e in cui è stato nominato un facilitatore degli orari, con il compito di agevolare l'attività dei vettori aerei che operano o intendono operare in tale aeroporto).

L'**articolo 8** disciplina gli effetti della **reiterazione delle violazioni** degli obblighi dei responsabili degli uffici di pista (art. 4), degli operatori (art. 5), degli organismi di gestione aeroportuale (art. 6) e del coordinatore di bande orarie (art. 7).

In particolare, in virtù del riferimento all'applicazione della legge 689/1981 (art. 8-bis), si ha reiterazione quando, nei 5 anni successivi alla commissione della violazione, accertata con provvedimento esecutivo, lo

stesso soggetto commette un'altra violazione della stessa indole; analogamente, si ha reiterazione anche quando più violazioni della stessa indole commesse nel quinquennio sono accertate con unico provvedimento esecutivo. La citata reiterazione comporta l'aumento fino al triplo dell'importo minimo previsto.

L'**articolo 9** reca **disposizioni finanziarie** che prevedono che dall'attuazione del decreto **non derivano oneri per la finanza pubblica**; in particolare, è precisato che **l'ENAC provvede ai suoi compiti con le risorse disponibili a legislazione vigente**.

I proventi derivanti dalle sanzioni amministrative pecuniarie irrogate, dopo il versamento all'Entrata, sono riassegnati ad un capitolo del bilancio del Ministero delle infrastrutture per poi essere trasferiti all'ENAC con finalità di miglioramento delle attività di sorveglianza e sicurezza dei voli.

Gli importi delle citate **sanzioni sono aggiornati ogni due anni con DM Giustizia**.

Infine, l'**articolo 10** impone all'ENAC **obblighi annuali di relazione al Ministero delle infrastrutture e trasporti** (entro il 30 settembre) sull'applicazione del decreto legislativo e sull'entità delle sanzioni amministrative pecuniarie irrogate.

## Relazioni e pareri allegati

Allo schema di decreto legislativo sono allegata la relazione illustrativa, la relazione tecnica, l'analisi tecnico-normativa (ATN) e l'analisi di impatto della regolamentazione (AIR).

## Conformità con la norma di delega

La delega è stata conferita al Governo dall'[art. 3 della legge n. 114 del 2015](#) (legge di delegazione europea 2014) che prevede che il Governo, **fatte salve le norme penali vigenti**, sia delegato ad adottare **entro due anni dalla data di entrata in vigore della citata legge**, disposizioni recanti **sanzioni penali o amministrative** per le violazioni di obblighi contenuti in direttive europee attuate in via regolamentare o amministrativa o in regolamenti dell'Unione europea pubblicati alla data di entrata in vigore della presente legge, **per le quali non siano già previste sanzioni penali o amministrative**.

La legge di delegazione europea è entrata in vigore il 15 agosto 2015 (essendo stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale il 31 luglio 2015), tuttavia ai sensi dell'[articolo 31, comma 3, della legge 234 del 2012](#), qualora il termine per l'espressione del parere parlamentare ovvero i diversi termini previsti dai commi 4 e 9 scadano nei trenta giorni che precedono la scadenza dei termini di delega previsti ai commi 1 o 5 o successivamente, questi ultimi sono prorogati di tre mesi. L'atto è stato in effetti presentato alle Camere il 28 luglio 2017 e, pertanto, la delega scadrà il 15 novembre 2017.

## Compatibilità comunitaria

Lo schema di decreto attua quanto previsto dall'art. 15 del regolamento (UE) n. 255/2010.

### Procedure di contenzioso

Nella relazione illustrativa il Governo segnala che l'EASA, con lo *Standadatisation inspection status report CAW.IT.10.2009*, avrebbe inviato allo Stato italiano un rilievo circa la mancata applicazione di procedure interne per l'attuazione dell'articolo 15 del Regolamento UE n. 255 del 2010. Il rilievo fissava al 30 giugno 2013 il termine ultimo per la predisposizione dell'impianto sanzionatorio richiesto dal citato articolo 15. Il rilievo è stato chiuso il 28 giugno 2016 a seguito della presentazione da parte del Governo della bozza dello schema di decreto legislativo all'esame. Il Governo segnala che la Commissione europea potrebbe avviare una procedura di infrazione a norma dell'articolo 258 del Trattato nel caso di mancato perfezionamento dell'iter legislativo.

### Documenti all'esame delle istituzioni dell'Unione europea

In materia di **gestione dei flussi del traffico aereo**, l'**11 giugno 2013** la Commissione europea ha presentato un **pacchetto** di proposte (**SES 2+**) volte a **migliorare l'efficienza dello spazio aereo, con rotte più brevi e una riduzione dei costi operativi e ambientali**, che comprende:

- la comunicazione «Accelerare l'attuazione del cielo unico europeo» ([COM\(2013\)408](#));
- la rifusione dei quattro regolamenti che istituiscono il cielo unico europeo (Single European Sky – SES) ([COM\(2013\)410](#));
- la modifica del regolamento n. 216/2008 ([COM\(2013\) 409](#)).

Successivamente, il 7 dicembre 2015 la Commissione europea ha presentato la proposta di regolamento [COM\(2015\)613](#), con la quale prevede regole comuni nel settore dell'aviazione civile, istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e **abroga il regolamento (CE) n. 216/2008**.

Le riforme in questione sono **tuttora bloccate presso il Consiglio dell'UE dal 2014**. A giudizio della Commissione, esse potrebbero generare risparmi per 36 miliardi di euro nei prossimi 20 anni e creare fino a

11.000 posti di lavoro.

**Senato: Dossier n. 526**

**Camera: Atti del Governo n. 435**

**12 settembre 2017**

Senato	Servizio Studi del Senato Ufficio ricerche nei settori infrastrutture e trasporti	Studi1@senato.it - 066706-2451	 SR_Studi
Camera	Servizio Studi Dipartimento Trasporti	st_trasporti@camera.it - 066760-2614	 CD_trasporti
	Servizio Studi Dipartimento Giustizia	st_giustizia@camera.it - 066760-9148	 CD_giustizia

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

TR0475